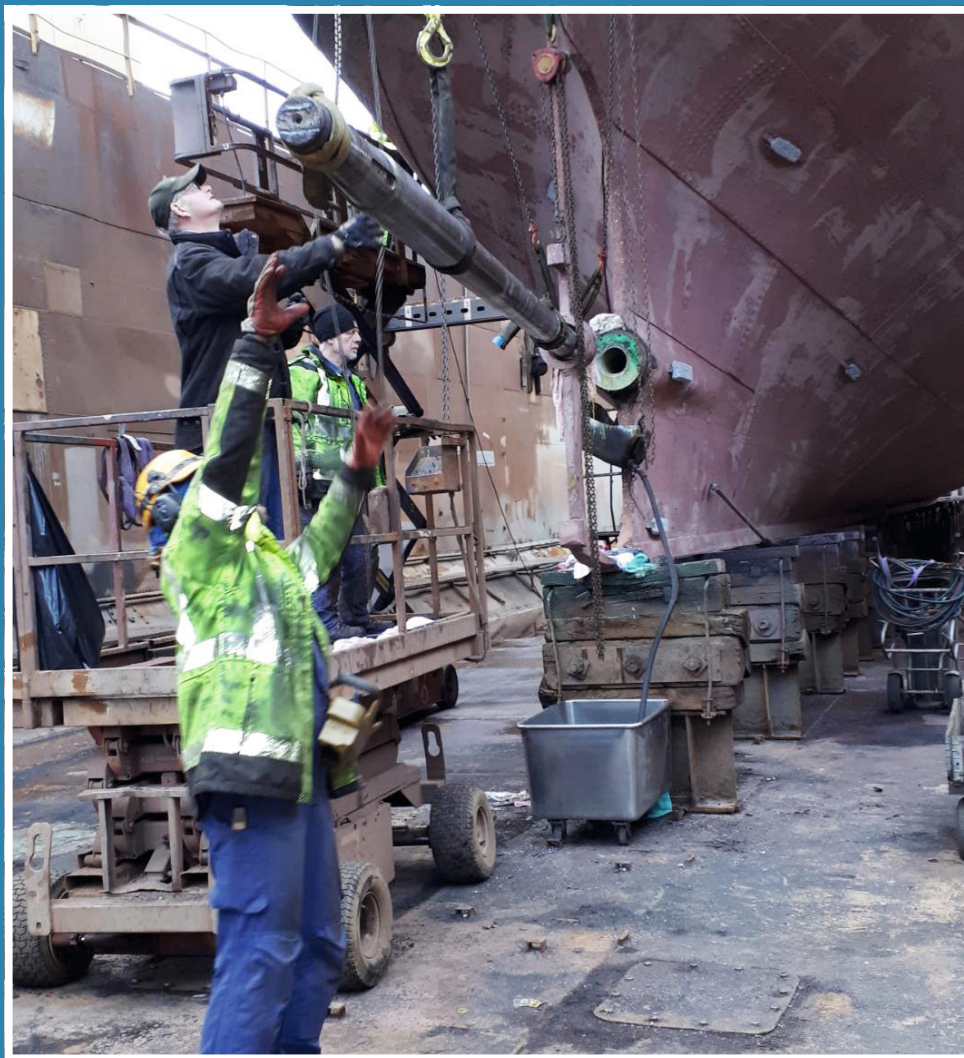


DAMPSKIBS

P O S T E N



TIDSSKRIFT FOR DET FRIVILLIGE FARTØYVERN

Nr. 114 | 1/2019

DAMPSKIBSPOSTEN

Dampskibsposten er et organ for fartøyvernet i Norge. Det skal være bindeledd mellom foreningene, foreningenes medlemmer, og med miljøer og instanser som arbeider med fartøyvern, eller som har kontakt med dette fagfeltet.

Bladet skal inspirere og informere. Inspirere alle som ser det som en viktig oppgave å bevare våre fartøyer, og informere om hvordan. Hoveddelen av stoffet vil derfor være om ulike sider av bevaringsarbeidet. Siden bladet er en del av det frivillige fartøyvernarbeidet, er vi avhengige av hjelp fra leserne for å lage det. Send oss derfor ideer og

kommentarer, ros og ris, artikkelstoff og bilder. Alt mottas med takk, men gi redaktøren fullmakt til å bearbeide innsendt materiale. I den grad det er mulig, gjør han det i samråd med forfatteren. Alle innlegg står for forfatterens regning. Meningene deles ikke nødvendigvis av foreningene som står bak bladet.

På side 47 finner du oversikt over de samarbeidende foreninger. Bladet utkommer tre ganger i året. Om du ikke er tilsluttet noen forening, kan du abonnere på bladet. Det koster 150 kroner pr. år og bestilles gjennom Norsk Veteranskibsklub. Her kan du også kjøpe tidligere utgaver.

Redaktør



Georg Jensen
Olav Trygvasons gate 43
2319 Hamar
Tlf. 415 84 597
geojense@online.no

Kontaktmenn

Norsk Forening for Fartøyvern:
Per Inge Høiberg
Grøtbergsleia 47, 2850 Lena
Tlf: 951 25 070
p-iho@online.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

24. april 2019



Opplag: 2720
Utforming og trykk:
Printex Trykkeri, Hamar



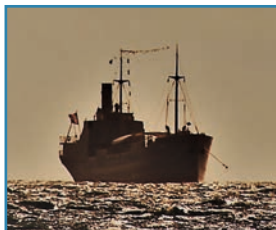
12



30



35



40

Innhold

- 4 **Formannen har ordet**
- 6 **Vern gjennom bruk skaper tilleggsverdier**
Intervju med vår nye Riksantikvar
- 9 **Kvinner i fartøyvernet**
Intervju med Cecilie Juell
- 12 **Hvordan bruker vi fartøyene?**
Eksempler på bevaring ved bruk
- 20 **Hvordan stelle en gammel motor?**
Brennstoffkurs ved Nordnorsk Fartøyvern-
senter
- 23 **Fartøyvern gjennom bruk – eller omvendt**
Må begrepet «bruk» vurderes på nytt?
- 30 **Dampskibsposten og samarbeid med NFF**
Fartøyvernforeningens forventninger
- 35 **Samarbeid mellom frivillige og
profesjonelle**
Om fartøyvernssentrene som opplærings-
institusjoner
- 38 **Dampskibsposten fornyer seg**
Meningsyttring om hva vi skal bruke bladet til
- 40 **Kysten rundt**
Smått og stort om hva som skjer i
fartøyvernmiljøene
- 47 **Foreningene bak bladet**

Velkommen til et nytt nummer, denne gang i samarbeid med Norsk Forening for Fartøyvern. Endringene fra tidligere er kanskje ikke så store. Vi har jo allerede gjennom flere numre nærmet oss andre enn stålåtflåten innen fartøyvernmiljøet. Håpet er at bladet kan vise hele bredden av fartøyvernet, at vi kan inspirere og informere både de innenfor og de utenfor miljøet. Det vil vi gjøre ved å fortelle om stort og smått, utfordringer og seire, alt som foregår i miljøet. Det har vi også gjort tidligere, nå håper vi altså å bli enda bedre og nå enda flere.

Formannen har ordet

Høsten 2018 ble jeg oppringt av en representant fra valgkomiteen i Norsk Veteranskibsklub, med spørsmål om jeg ville være kandidat til formannsvervet i klubben. Et noe uventet spørsmål, da jeg aldri tidligere har sittet i styret. Kort tenkepause og noen avklaringer senere takket jeg ja, - men tenkte vel stille at kanskje dukker andre kandidater opp?

Bjørn G. Johannesen, formann i Norsk Veteranskibsklub

På Generalforsamlingen den 29. november ble jeg valgt som formann i et Veteranskibsklub-styre bestående av meget vel kvalifiserte øvrige medlemmer. Det var ønsket, og bidrar godt til å bedre min innsikt i dagens og kommende utfordringer.

Min relevante bakgrunn og erfaring for «Veteranklubbdrift» er:

Teknisk utdanning i Luftforvaret, Bedriftøkonom, og har jobbet siden 1967 med skip/shipping som leverandør, rederiinspektør med mere, de siste 20 år i Bureau Veritas. Jeg er oppvokst ved sjøen, båt og sjøliv har fra barndommen vært min interesse. Det hevdes jeg som samler av diverse veterane kjøretøyer og fartøyrelatert utstyr og

mye annet med fremskreden alder, har høy «Ekornfaktor».

Jeg har styre-bakgrunn fra flere kjøretøyklubber/forbund, særlig kan nevnes Norsk Veteranvogn Klubb siden 1970, mange år i styret, og gikk av som formann i 2018.

Veteranvognklubben og Veteranskibsklubben har mye felles, og har tidligere hatt flere gode samarbeidsprosjekter og utflukter. Jeg var engasjert i flere vellykkete «Amfibieturer», den første i 1978. Tilsvarende kan, og bør vel prøves igjen? Jeg har vært medlem i Veteranskibsklubben siden 1990, seilt på dekk som navigator i perioder inn til mitt Deck Class 5 sertifikat ikke lot seg fornye på en fornuftig måte «grun-



Her står vår nye formann til rors på «Styrbjörn» sommeren 2010.

Foto: Privat

net manglende akkumulert fartstid de siste 5 år». Her har fartøyvernet en stor utfordring, noe drastisk bør gjøres/oppnås for å opprettholde og helst øke «Skipperbestanden» vår.

Som nyvalgt formann uten styrefartstid i Veteranskibsklubben har jeg ingen uttalt programerklæring. Foreningen er en veldrevet og kompetent klubb med mange faste aktiviteter som skal fortsette sin daglige drift. Et mål er å sørge for at den forblir det ved at prosesser vedlikeholdes og justeres i takt med tiden. Vi har to flotte dampskip som krever stor innsats fra mange for å driftes. Derfor noen tanker rundt disse:

I skrivende stund er vår hovedoppgave å få «Børøysund» ferdig 5-års klasset av Sjøfartsdirektoratet etter reparasjon av kjelen på Bredalsholmen, slik at hun igjen kan seile til glede for mange, samt bidra med motivasjon og inntekter. Etter slep fra Bredalsholmen

har klassing fortsatt på Gotenius Verft i Göteborg, og antas ferdigstillet etter ankomst Oslo. Hjemseiling fra Göteborg er planlagt til midten av februar.

Arbeid er igangsatt med å få «Børøysund» omklasset etter ny forskrift nr. 768 av 2014: Verneforskriften. Mer fokus settes nå på sikkerhetsstyrings-systemer, drift- og vedlikeholdsrutiner for maskin og dampkjeler. Det kreves derfor stadig mer av de frivillige som melder sin interesse. Mektige «Styrbjörn» fortjener å bli mer benyttet til turer. Det må søkes løsninger på hvordan det kan gjøres på en «optimal og lønnsom måte».

Mange klubber og foreninger av ymse slag sliter med å få tilstrekkelig med medlemmer til drift og vedlikehold og tillitsvalgte til administrativt arbeid. Utvidet samarbeide som kan gi «rasjonaliseringsgevinster» for mange bør utprøves. Rekrutteringsoppgaven er utfordrende, og meget viktig å få løst, i tiden som kommer.

Oppgavene er og blir mange og meget varierte. Med økende utgifter til sertifiseringer av skip og personell økes også krav til inntekter fra egne og offentlige kanaler. Det kan bli spennende å se hvordan Riksantikvarens nye regionreform vil fungere med hensyn til fordeling av offentlige midler. Vi mangler ikke oppgaver, men kanskje flere aktive medlemmer for å få oppgavene tilfredsstillende løst.

Nye medlemmer ønskes alltid velkommen!

Tilslutt vil jeg benytte anledningen til å ønske alle et noe forsinket Godt Nytt År og en meget god kommende sommersesong med våre veteranfartøy!

Vern gjennom bruk skaper tilleggsverdier

Sist høst sluttet Jørn Holme i sitt embede og overlot stolen til Hanna Geiran. Vi har altså fått ny Riksantikvar, leder av Riksantikvariatet, vår overordnede i vårt arbeid med å bevare vår andel av nasjonens kulturminnearv. I forrige nummer hadde vi et avskjedsintervju med Jørn Holme, her får vi et velkomstintervju med Hanna Geiran.

Ved Agnar Aas

Ien hektisk siste uke før jul blir Dampskibsposten tatt varmt imot av vår nye Riksantikvar Hanna Kosonen Geiran.

Riksantikvaren er en institusjon med lang historie, den har en sterk stilling i samfunnet gjennom sitt ansvar for å ivareta kulturminner og vår kulturarv. Jeg er utrolig begeistra og finner det spesielt spennende og givende å arbeide sammen med det frivillige arbeidet innenfor kystkulturen.

Riksantikvaren møter det frivillige arbeidet i sin daglige jobb. Hun kan nesten ikke snakke nok om hva denne innsatsen av folk på sin fritid gir av resultater. I tillegg til det praktiske uunn-

værlige arbeidet, fører det med seg utveksling av kunnskap, entusiasme og et viktig sosialt miljø. Hun tror sågar slikt arbeid bidrar positivt til folkehelsen.

Da Riksantikvarembetet ble etablert for over 100 år siden, i 1912, var kulturminnene den gangen en øvelse for fiffen. Det var en eksklusiv gjeng som var opptatt av å bevare de gamle bygningene på kongsgårdene i dalene i det indre Østlandet. Heldigvis er tema og paletten blitt gjort større, slik at hele vår fysiske kulturarv nå er kommet med.

Fartøyvernet er en viktig del av dette og representerer en del av vårt lands stolte kystkultur.

Hun framhever spesielt de tilleggsverdiene som blir skapt ved at fartøyene er i aktiv bruk. Hun har deltatt på Fjordsteam både i Florø og nå sist sommer i Bergen.

Det var en stor opplevelse å se de aktive båtene komme inn på Vågen i kombinasjon med folkehavet.

Et fartøy som er i aktiv bruk treffer mange mennesker på sin veg. Dette gjør det ikke bare til et passivt museumsobjekt. Mange mennesker vil oppleve at fartøyet kommer til dem på

sin havn, hvor de kan komme ombord og se, føle og lukte hvordan det opprinnelig var å være ombord. Det frivillige arbeidet som gjøres, med den entusiasmen og kunnskapen dette bringer frem, kommer på toppen av det rent tekniske. En slik opplevelse kan ikke erstattes ved sofistikerte dataprogrammer som dokumenterer hvordan det var. Det er nettopp den følelsen man får om bord i et aktivt fartøy som er det unike. Å gjen-skape tradisjonen med livet på kaia når rutebåten kom vil ikke være mulig uten aktive fartøyer.

Dampskibsposten kommer forsiktig inn på den krevende prioriteringen det må være når det skal prioriteres mellom store og kostbare prosjekter, og der midlene fra Riksantikvaren er avgjørende



Hanna Geiran. Foto: Siri Wolland,
Riksantikvaren

for at de kan fullføres.

Riksantikvaren må prioritere strengt, for behovet er større enn bevilgningene vi har til rådighet. Vi prioriterer prosjekter som er godt planlagt, som følger antikvariske retningslinjer og som har framdrift. Riksantikvaren legger også vekt på at tilskuddsmidler kan ha store tilleggsverdier.

Hun framhever to prosjekter for å vise hvordan hun tenker:

Restaureringen av «Hestmanden» har gitt oss et fartøy som dokumenterer et midtels stort lasteskip som gikk i innenlands og oversjøisk fart gjen-

nom to verdenskriger. I tillegg dokumenterer det krigsseilernes historie på en unik måte. Å komme ombord og få denne historien formidlet slik det gjøres ombord i «Hestmanden», gjør at man får en forståelse på en helt annen måte enn bare ved å lese om dette. Enkeltskjebne som blir formidlet samtidig som man er ombord i et identisk skip gjør at man praktisk talt kan føle på kroppen intensiteten i denne delen av vår historie.

I tillegg har man fått en sal som egner seg godt for foredrag og arrangementer. Det erfarte blant annet Riksantikvaren under Arendalsuka sommeren 2018, der «Hestmanden» ble brukt som arena for foredrag av blant andre Riksantikvaren. Men ikke minst førte restaureringen av «Hestmanden» til at kompetansen om

klinking ble «gjenfunnet» på Bredalsholmen dokk og fartøyvernssenter. Dette kommer andre eldre fartøy til gode når de skal settes i stand.

Reparasjon av dampkjelen til «Børøysund» siste halvannet året er et annet eksempel. Vi har fått en fullt reparert og nyoppussa original dampkjele på et av våre mest unike fartøy. I tillegg har fartøyvernssenteret Bredalsholmen fått opparbeida seg unik kompetanse på kjelreparasjoner som de ikke hadde tidligere. I tillegg blir det utarbeida opplæringsmaterieil for å holde fyrbøterkurs. Det blir også utarbeida standard prosedyre for fyring og løpende vedlikehold av dampkjeler som en del av dette prosjektet.

I tillegg til at viktige fartøy blir satt i stand så opprettholdes og gjenfinnes håndverk som en del av restaureringsarbeidet.

Når det gjelder prioriteringer Riksantikvaren må gjøre mellom prosjekter, er det viktig for etaten at bidra ga fører til resultater. De ønsker at tilskudda blir brukt etter planen og at prosjekta blir gjennomført slik at en ser resultater. Rask ferdigstilling gjør at nye som står på vent kan komme igang, det blir god gjennomstrømming av prosjekter og midler. Hun ønsker naturlig nok ikke å komme inn på kommende tildelinger.

Riksantikvaren har sett at midlene til fartøyvern har økt over tid. Stortinget har prioritert dette. De aktive i fartøyvernet har i høy grad bidratt til denne økningen ved sin dyktige argumentasjon for viktigheten av at denne delen av vår historie blir prioritert. Og innsatsen til alle de frivillige har gjort at bevilgninger har gitt resultater. Stortinget har

vært opptatt av å ta vare på bredden.

Klima- og miljødepartementet tar sikte på å legge fram en Stortingsmelding om Riksantikvarens arbeid i løpet av 2019. Det frivillige fartøyvernet vil bli invitert til å bidra aktivt her, og hun håper på engasjement. Det er viktig at den kunnskapen som ligger hos de frivillige kommer frem og kan bli brukt i dette arbeidet.

Et prioritert arbeid kommende år er å bidra til at gjennomføringen av regionreformen skal bli så god som mulig. Riksantikvaren vil arbeide for at fartøyvernssentrene også skal få en god plass i dette arbeidet. Målet er at etter 2020 skal alle som ønsker det kunne gå til Riksantikvaren som en venn man kan få hjelp hos.

Innføring av et digitalt søknadssystem blir også fullført det kommende året. Hun er overbevist om at dette vil forenkle arbeidet for brukerne av Riksantikvarens tjenester.

Tett kontakt med det frivillige fartøyvernet står høyt på dagsorden til riksantikvaren.

Hver gang jeg går iland fra et av fartøyene vi snakker om, gjør jeg det med et stort smil. Det er svært givende å møte entusiasmen, kunnskapen og hele miljøet ombord i disse fartøyene. Jeg har lært noe nytt hver gang. Jeg har ingen maritim bakgrunn, og derfor er møte med ekspertene ombord i slike fartøy alltid svært lærerike.

På direkte spørsmål fra Dampskibsposten om hun ønsker å bli invitert ombord i fartøyene svarer hun resolutt: *Å ja!*

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

Kvinner i fartøy- vernet

Drift og vedlikehold av fartøyer har vært oppfattet som en mannfolkgreie. Det var jo menn som var fiskere og sjøfolk, og som derfor hadde greie på slikt. Fartøyvern er så mye mer enn dette, det er en del av nasjonens kulturminnevern. Vernearbeid trenger mer enn menn, det trenger folk. Her forteller Cecilie Juell noe om kjønnsfordeling.

Ved Per Inge Høiberg

Cecilie Juell bor på Torvastad nord på Karmøy og er styremedlem i Norsk Forening for Fartøyvern. Hun har vært engasjert i fartøyvern siden 2010 og representerer losskøyta «Skudenes» (bygget 1900) som nå eies av Karmsund ABR-senter der Cecilie jobber. Hun er også styremedlem i Åkrehamn fartøyvernforening som eier den vernede fiskebåten «Rima I», dessuten engasjert deltaker og styremedlem i kystlaget Kormt, er medlem i Havnedagskomiteen som arrangerer Havnedagene i Haugesund hvert år, og hun eier



losskøyta «Naley» bygget i 1897. Cecilie er samboer og mamma til 3 jenter.

Hva er din bakgrunn yrkesmessig/faglig?

– Jeg er utdannet byggtapetserer.

Brukes fartøyvernaspektet i jobben din, og eventuelt på hvilken måte?

– Karmsund ABR-senter er en institusjon som driver med behandling av voksne rusavhengige. Vi har flere avdelinger og en videregående skole. «Skudenes» tilhører avdelingen som ligger på Avaldsnes i Karmøy kommune. Fartøyet brukes som en del av sysselsettingen på institusjonen.



Cecilie til rors på «Skudenes» under defileringen ved forbundet Kystens landsstevne i Haugesund i 2018. Foto: Jannicke Mæhle

Pasientene er med på det arbeidet som gjøres. Det er frivillig å delta, for det bør ligge en form for interesse i bunn. Vi forsøker å rekruttere de som er interessert. De trenger et nytt nettverk og noe å gjøre, og fartøyvernet trenger friskt blod. I utgangspunktet en vinn-vinn-situasjon for begge parter. Pasientene har gjerne lært å spleise, slå knop og stikk, sjøvett og vært med på vedlikehold og reparasjoner de månedene de er innlagt hos oss. Belønningen er seilturer, noe vi arrangerer for alle avdelingene våre. De som har hatt sysselsetting på «Skudenes» blir fast mannskap i sesongen. Det å seile tradisjonelt er en flott mulighet for pasientene til å lære seg å samarbeide, ta i mot beskjeder og slappe av og nyte det sakte liv.

Du har jo familie, hvordan kombinerer du den med en så aktiv fartøyverninteresse?

– Noen vil nok påstå at jeg er veldig heldig med min samboer, for han lar meg leve ut alle de halvgale trebåt-drømmene mine. Mitt engasjement hadde ikke vært mulig hvis han ikke hadde tatt så mye ansvar i heimen.

Hvordan kom du inn i fartøyvernet?

– Båtinteressen har nok alltid vært der, siden jeg vokste opp med en båtgal far. Men interessen begynte å handle om fartøyvern da arbeidsplassen min kjøpte «Skudenes». LS21 «Skudenes» er en losskøyte på 42 fot, bygget hos Brunchorst & Dekke i Bergen i 1900 for Høineslosene i Skudeneshavn. Hun er en av 2 losskøyter fra Dekke som fortsatt seiler. Den andre er «Rakel»

som har hjemmehavn på Teistklubben utenfor Fræna. «Skudenes» kostet 3000 kroner ferdig rigget i 1900. Hun gikk i tjeneste fra 1900 til 1947, og var stasjonert i Skudeneshavn. Hun ble hentet hjem til Karmøy i 1997.

Kvinner er åpenbart underrepresentert i fartøyvernet, hva tror du er årsakene til det?

– Mange fartøyvernprosjekter blir drevet av gamle sjøfolk, og da de fartøyene var operative var det nok flest menn til sjøs. I dag er det mange kvinner som tar en maritim utdanning, så om en del år vil nok en del ha et tettere forhold til fartøyene.

Har kvinnene i fartøyvernet noen forbindelser/fora seg i mellom?

– Ikke som jeg vet.

Burde det ha vært lagt til rette for noe slikt?

– Litt usikker, hvis det skal være et eget forum for kvinner bør det ikke være bare for å heie på dem på grunn av kjønn. Jeg er ikke tilhenger av kjønnskvotering.

Hvordan merker du mannsdominans?

– Man må nok stå mer opp for seg selv, det er ikke en selvfølge at man blir inkludert. Vi må kanskje bevise litt mer enn en av hankjønn i samme situasjon.

Hva kan vinnes ved at flere kvinner deltar aktivt?

– Kanskje mer inkludering av nye fartøyverninteresserte.

Hva skal til for å få med flere kvinner?

– For det første må mannfolka slutte å tro at de er de eneste som kan. Så må man klare å vekke et engasjement som gjør at man velger å bruke tid på dette arbeidet. Fartøyet, fellesskapet, miljøet, iveren etter å lære osv. må være så positivt at man prioriterer det i en

travel hverdag. Så er det ikke gitt at alle kvinnfolk vil steke vafler. Det bør også legges til rette for at unger kan være med, siden en del av oss har barn.

Hvordan mener du kvinner framstilles i fartøyvernet i dag?

– Fremstilles de på noen måte? Utenforstående kan ha en formening om at man er tøff og merkelig som er aktiv i et så mannsdominert miljø. Jeg er hverken tøff eller merkelig (synes jeg selv), men veldig engasjert.

Hva er det ved fartøyvernet som burde interessere flere kvinner?

– Det er jo så kjekt! Det å få lov til å være med å ta vare på og videreføre noe som har betydd noe og vært viktig for mange.

Er det noen spesielle roller eller oppgaver som flere kvinner burde engasjere seg i?

– Kanskje være med å ta litt styring...?

Det faktum at det er mange eldre menn i fartøyvernet – skremmer det yngre kvinner vekk?

– Jeg tror at noen vil synes det kan være vanskelig. Man kan lett bli behandlet nedlatende, og blir overkjørt hvis man er litt usikker. Kjenner på det når jeg blir kalt «lille venn» og klappet på kinnet f.eks. Jeg er tross alt en jente på 47 år!

Har du sett noen endring eller forbedring i kjønnsbalansen de siste årene?

– Nei, men håper...

Ser du for deg at du en gang i framtida blir en gammel dame i fartøyvernet?

– Selvfølgelig, da skal jeg seile og bo i min gamle losskøyte «Naley»!

Per Inge Høiberg er styremedlem i Norsk Forening for Fartøyvern og leder av Mjøssantingene på Minnesund.

Hvordan bruker vi fartøyene?

Dette temaet er behandlet i flere artikler i dette nummeret. Her viser vi noen eksempler på mangfoldet i bruksområder. Vi håper de kan gi ideer til andre, om samarbeidspartnere, arrangementer eller annet. Det viktigste er likevel at fartøyene selv kan fortelle.

«FOLKVVANG» OG KYST-KULTURUKA PÅ GROV SKOLE

Ved Vanja Elvenes, rektor ved Grov skole

Mandag formiddag i uke 38, kaia ved Huset i Havet i Grovfjord. 4 forventningsfulle jenter og en lærer fra Grov skole står på kaia, vi er klar! Ved kai ligger 100 år gamle motorkutter «Folkvang», bemannet av Ole Magnus Ellefsen og Tony Griff Pettersen fra Astafjord Kystlag. De skal ha 10. klasse ved Grov skole med seg ut på fjorden, for å lære dem litt om båten, og litt om seiling og sjøvett.

Grov skole er i gang med årets store begivenhet, Kystkulturuka. Dette er ei uke der skolen har stort fokus på kyst-

kultur. For å få dette til er skolen avhengig av hjelp fra bygdefolket. Og bygdefolket stiller opp, slik at alle elevene får komme seg på havet og fiske, og deretter lage lekre fiskeretter som serveres til alle som deltar.

Astafjord kystlag er en viktig del av denne uka, de bemanner «Folkvang» slik at elevene får opplæring i seiling og en tur på fjorden. Målet med denne aktiviteten er todelt, skolen ønsker at elevene skal lære om båten, hvordan man skal heise seil, og seile med en slik stor båt, samt lære litt om utviklingen av båter og utstyr. Kystlaget ønsker å skape interesse og rekruttere ungdom til å delta i arbeidet rundt båten og Kystlaget.

Det er stor stas for 10. klassingene å få være med «Folkvang» ut på fjorden, særlig hvis det er litt vind, da får



Mesanen skal opp, klar ved kloffall og piggfall. Her skal det seiles. Foto via Grov skole

de seile. Og det liker de. Dyktige folk lærer dem hvordan de skal håndtere tau og seil, de får kjenne litt på at det er viktig å gjøre som skipperen sier, og det er tungt, veldig tungt, å heise seil. I tillegg må de jobbe sammen, dette er ikke en jobb man kan gjøre alene, og det er viktig at alle deltar.

Jentene er ivrige, de spør, lytter og tar i et tak. I løpet av formiddagen får alle jentene prøve å stå til rors, de får også god innføring i bruken av ulike hjelpemidler, og sikkerhetsutstyr om bord. Noen ganger kommer vinden fort på dem, slik at de virkelig kjenner på styrken i den når den fyller seilet. De opplever at de må være årvåkne, og selv om det ikke er noen motor som går, så er det mye lyd i seil og vind. Det er derfor ekstra viktig å følge nøye med på

hva skipperen sier. Jentene smiler, ler og arbeider – dette var moro! De opplever mestring, de får prøve å seile! Og det går bra, den store redselen for at de skulle kjøre båten opp i fjæra, var ubegrunnet – de fikk det til!

I løpet av uka deltar «Folkvang» flere ganger, de har alle elevene på småtrinnet med seg ut på fjorden, på besøk på laksemerdene til Northern Lights Salmon og for å fiske. Men det er bare 10. klassingene som får seile! Og det er stas! Det er med på å gjøre det enda mer attraktivt å bli 10. klassing – da får man tross alt lov til å seile med «Folkvang»!

«Folkvang» er blitt en del av Kystkulturuka ved skolen, Kystlaget deltar flere dager, og er en aktiv samarbeidspartner for skolen. Det gjør at elevene får et spesielt forhold til båten, det er

ikke bare en båt som ligger ved kai, det er en båt som elevene på skolen får bruke aktivt, noe som fører til at elevene ved Grov skole føler at de (nesten) har sin egen seilbåt, den heter «Folkvang» og har kaiplass like ved skolen!

EN VANLIG TUR MED SALTEN VETERANBÅTLAG

Tekst og foto: Per Reffhaug, leder i veteranbåtlaget

Vi har to båter vernet av Riksantikvaren. Begge to drives etter «vern gjennom drift» prinsippet og har begrenset passasjerbefordring inntil 12 passasjerer. Fjordturer gjennom hele sommerseongen holder både båter og mannskap i god form! Turene varierer selvsagt både etter årstid, vær og ønsker fra publikum, men en vanlig tur som alltid får skryt er denne:

Utgangspunktet er Røsvik i fjorden

Sørfolda nord for Fauske. Der er fjorder i massevis og med mange muligheter. Det er et rikt fiske og mange fraflytta plasser som forteller mye om tiden som nå kalles fortid. Ytterst i Sørfolda ligger stedet Rørstad som ofte er et mål for våre turer. Det har bodd folk der i svært lang tid og sannsynligvis var Rørek blant de første som slo seg ned der. «Rørekstadir» er etter hvert blitt til Rørstad. Stedet var i lang tid administrasjonssenter for fjordområdene. Vi vet at kong Sigurd sendte en sysselmann dit for å kreve inn skatter. Da er vi på 1200-tallet. På 1970-tallet var stedet fraflyttet.

Fra kai til kai er det bare en times gange med skutene våre, men vi legger inn andre aktiviteter også på turen. Selvsagt må vi fiske. Problemet for mannskapet er da å få folk til å stoppe med å dra fisk. Det blir så alt for mye, men det er jo så moro! Sei og torsk, storsei, makrell, sild og en og annen kveite er den vanligste fangsten. En del av



En gammel kirke i et frodig, men folketomt landskap. Er vi kommet til Ut-Røst? Nei, til den fraflyttede bygda Rørstad, med sin kirke fra 1761. Salten Veteranbåtlag er heldig som har et slikt turmål.



I hjemmehavna i Røsvik. «Blomøy» til venstre, «Bolga» til høyre.

dette blir tilberedt i form av fiskesuppe og fortæres på dekk under åpen himmel uansett vær. Det hender at fiskesuppen må inntas med store beger på grunn av vind.....

I dette vakre fjordområdet er det mye vi kan treffe på. Noen hvaler bryter overflaten for å blåse. Store havørner svever over oss og går elegant ned og henter fisk som ligger og flyter. I fjæra rusler det reinsdyr eller sauer. Det blir flittig fotografert med begeistrete utbrudd. Men målet er kirken på Rørstad.

Etterkommere av stedets folk holder husene i god stand. Det er derfor så trivelig å komme til Rørstad selv om det er fraflyttet. Våre mannskaper har lært seg mye om kirkens og stedets historie og forteller villig til interesserte deltakere. Siden dette har vært kirkested for et stort område i mange hundre år, blir historiene utallige. Vi har tilgang til nøkkel og kan ta gjestene med oss inn

i den over 250 år gamle kirken. Det er kirke nummer tre på samme tomte! Interiøret er restaurert og i god stand. Gjестene våre plasseres i båsene og får historiene våre.

Uten unntak får vi gode tilbakemeldinger på dette opplegget. Vi har en tidsramme på 6-7 timer før vi er tilbake i havn og gjestene kan forlate oss. Været avgjør selvsagt en del, men for mange er dårlig vær faktisk en opplevelse i tillegg til selve opplegget. På forhånd har alle fått beskjed om å ha klær for kaldt, varmt, tørt, vått og vindfullt vær. Det kan skifte fort her nord for polarsirkelen.

En gjennomsnittlig sesong betyr ca. 30 turer. Noen med overnatting om bord over to-tre dager. Det er en stor opplevelse å ligge og sove om bord i en fiskebåt fra 1950-tallet! Alle turene bidrar til at vi klarer å drifte skutene. Det har vi gjort i 28 år.



Lys og mørke, krig og fred, kontraster elever på skolebesøk i lasterommet kan oppleve. Foto: Thea Eriksen

«HESTMANDEN», MED HISTORIER OM SJØFOLK I KRIG

Ved Svein Vik Såghus, Vest-Agder-museets driftsleder for «Hestmanden»

Den 26. juni 2017 åpnet Norsk Krigsseilmuseum ombord i «Hestmanden». Arrangementet markerte en tydelig overgang fra skipets restaureringsfase til et skip i drift. Nå formidles historier om krigsseilere, om tap av menneskeliv, om lidelser og overlevelse, og om krigsseileres brutale møte med etterkrigstidens Norge. I lasterommenes dunkle belysning presenteres fortellinger på lysende flater og digitale skjermer, rammet inn av de grove og klinkede skrogsidene. Formidlingen stopper imidlertid ikke der. Hele skipet med bro, lugarer, bysse og maskinrom, inngår i fortellingen om krigsseilerne. Det er noe ekte over dette. Skipet som selv har overlevd to verdenskriger, formidler nå historien til over

37 000 norske sjøfolk som seilte på over 1 000 norske skip i alliert tjeneste under andre verdenskrig.

Det var Norsk Veteranskibsklubb som så langt tilbake som i 1979 sikret «Hestmanden» for fremtidige generasjoner. Senere ble Stiftelsen Hestmanden opprettet, og et mangeårig restaureringsarbeid kom i gang. Stiftelsen Hestmanden står fortsatt som eiere av skipet, men ansvaret for drift er lagt til Vest-Agder-museet. Modellen har bidratt til en profesjonell drift som museum, med utstillinger og publikums-tilbud av høy kvalitet. En svært aktiv venneforening bidrar med avgjørende vedlikehold, og utgjør dessuten skipets besetning under fart og deltar med formidling i havn.

Skipet har i dag sin faste havn ved Bredalsholmen i Kristiansand. Det ligger ved kai utenfor den gamle dokka hvor restaureringsarbeidene startet opp i 1996. Gamle rustne hudplater og spant



«Hestmanden» manøvrerer til kai under Arendalsuka. Dette er en viktig arena hvor kulturminnebevarere av alle slag, ikke minst fartøyvernere, kan treffe politikere og andre viktige beslutningstagere. Foto: Svein Vik Såghus

er fornyet, innredningen i deler av skipet er gjenoppbygd, og dampmaskinen fra 1911 er restaurert. Helt ferdig er dette arbeidet likevel ikke. Det gjenstår fortsatt noe innredningsarbeid, og skipet har enda ikke de nødvendige sertifikatene som skal til for å settes inn i kystfart. Så selv om maskinen er i drift, foregår all forflytning med bistand fra slepebåt, inntil videre. Målet er at skipet snarest mulig skal kunne «styre farvannets kurser alene», slik det kunne rapporteres i dekksgjebøkene når skipet «unnslett» konvoifart under siste verdenskrig.

Skolebesøk ble en prioritert satsing i 2018. Et eget program organisert gjennom den kulturelle skolesekken med krigsseilerne som tema kom på plass med tilbud til alle skolene i Kristiansand. Elevene møtte en kombinasjon av foredrag, omvisning og oppgaveløsning. Et justert program ble deretter tilbudt skoler i Vestfold mens skipet lå

til kai i Larvik. Det å formidle denne særdeles viktige delen av vår historie, omgitt av «the real thing», skipet som selv har deltatt, gir fortellingen en ekstra dimensjon som ingen klasserom kan erstatte. Ungdommenes forståelse av den norske innsatsen på verdenshavene under andre verdenskrig, fikk dermed et solid løft. Høsten 2018 fikk over 1 600 skoleelever oppleve «Hestmanden» med sine fortellinger.

Ordinære besøk for grupper og enkeltpersoner utgjør likevel den største andelen publikummere. Det er et mangfold av publikum som kommer om bord. Noen studerer krigsseilerne og deres fortellinger fra ende til annen, mens andre først og fremst kommer for å oppleve maskinrommet eller brua. I løpet av året har «Hestmanden» ligget i havn i Risør, Leirvik, Bergen, Lillesand, Arendal og Larvik, i tillegg til et månedsopphold ved kai i Kristiansand sentrum. Besøktallene viser at museum på

tokt har vært en suksess. Skipets anløp i Bergen og i Arendal inngikk i store arrangementer som Fjordsteam og Arendalsuka, og publikumstilstrømningen ble deretter. Totalt har nær på 13.000 besøkende fått oppleve «Hestmanden» med Norsk Krigsseilmuseum i løpet av 2018. Forsøksvis har skipet også blitt brukt som arena for foredrag, paneldebatt, boklansering og konserter. Best suksess ble det da Kulturvoggen i åpningsåret besøkte «Hestmanden» med forestillingen «100 år med Vera Lynn».

Vi vet, gjennom mange henvendelser, at forventningene er store blant befolkningen i landet for øvrig. «Hestmanden» må på tokt kysten rundt. Den forventningen har også skipets besetning og museets ansatte.

«GAMLE MÅRØY» I AKTIV BRUK

Ved Håkon Rønbeck, styreleder i eierskapet Gamle Mårøy AS.

Dette er en av de nyere i fartøyvernmiljøet, både som veteranbåt og i virkelig alder. Da hun ble sjøsatt i 1959 var hun siste ledd i gjenreisningsprogrammet i Finnmark. Gjennom 21 år var hun så bindeledd mellom Hammerfest og småsamfunnene på kysten. Etter hjemkomsten er hun på ny blitt en kjær kjenning, både i hjembyen og på stedene hun anløp.

I sitt tredje år etter eierskiftet har «Gamle Mårøy» fått ytterligere bekreftelse at mottoet **Vern gjennom bruk** er en god ledesnor. Bruken sikrer bedre vedlikehold, gir inspirasjon til dugnadsarbeiderne og gir inntekter som mulig-

gjør raskere restaurering og høyere kvalitet. I det hele tatt en god sirkel.

Båten har i 2018 seilt 3 370 nautiske mil uten uhell og fraktet 1 022 fornøyde passasjerer. Seilingsområdet har strukket seg fra Bergen til Berlevåg. Turen til Bergen var for å delta på det store Fjordsteam-stevnet, som deltageren med lengst reisevei. Gjennom året er det utført ca. 8 500 dugnadstimer ombord. - En formidabel innsats av veneforeningen.

Båten har fått mye oppmerksomhet ved at den deltok på flere plastryddeksjoner i 2018 og vi kan nevne noen:

- Første tur var 22. mai. Da fraktet båten 37 personer fra Berlevåg til Gulgofjord, en fraflyttet bygd på østsiden av Tanafjorden. Dette var et skoleprosjekt hvor elevene plukket plast fra fjæra og etterpå laget en kunstinstallasjon i Berlevåg av dette for å sette fokus på problemet.

- En annen plastplukketur var 7. juli da båten fraktet plast som var ryddet og pakket i storsekker fra Hellefjord på Sørøya til kai i Hammerfest.

- Båten fortsatte plastryddingen med turer 23. – 24. og 25. august med ryddeaksjoner på Seiland.

Båten med sine 18 lugarer, 34 senger, salong med mulighet for servering til 40 personer, lasterom på 99 m³ og bomkapasitet på 3 tonn er som skapt for slike oppdrag. Personbefordring, forpleining, frakt – alt i ett.

Og plastryddingen oppleves som meningsfylt av våre mannskaper og deltagerne som ofte er turlag, bygdelag etc.

Foruten i plastaksjoner deltar båten aktivt i viktige samfunnsoppdrag som for eksempel:



Slik ser det ut på fordekket etter en plastryddetur til Seiland. Et romslig lasterom er nødvendig for å frakte slikt romstort søppel.

Foto: Jan Egil Sørensen

- Frakter byggematerialer til veiløse og «kommunikasjons-fattige» bygder.
- Rykker ut om energiverket har behov for å ordne strøm til noen raskt.
- Frakte prest og menighet til gudstjeneste i en fraflyttet bygd.

Båten deltar også med arrangementer ved kai, enten det er den ukentlige åpen båt-dagen, julegateåpning, mørketidsfestival, årsmøte i Isbjørnklubben eller andre kulturarrangementer.

Båten får stor mediaoppmerksomhet. Om vi googler Finnmark Dagblad og «Gamle Mårøy» får vi 21 oppslag for forrige år, mens NRK-Finnmark har hatt flere fjernsynsinnslag som gjør båten kjent i et langt større område enn hjemmefarvannet.

At «Gamle Mårøy» og bruken av den er synlig er vesentlig for samfunnets holdninger til båten. Det danner fundamentet for videre bevaring.



Ingen skal lide nød om bord. Her får Kristian Holan og Sondre Berg Reinholdsén fra Hammerfest Energi en matbit i et autentisk lokalbåtinteriør fra 1950-tallet.

Foto: Asbjørn Nilsen.

Hvordan stelle en gammel motor?

Semidieselen går ujevnt på tomgang, er svak og ryker sort på full fart. - Hva er feil? - Hvordan skal vi få motoren til å gå skikkelig? Dette var spørsmål 13 engasjerte maskinkyndige fikk svar på under brennstoffkurset i Gratangen en helg i november.

Tekst og foto: Ronny Grindstein, fartøyvernkonsulent ved NNFA

MOTORKLUSS: «Er der noget i veien med motoren så bruk hodet før De bruker hendene. Blir en feil tatt i tide og på rett måte er den lett å rette. Hvis en motor går godt så la den gå slik, og forsøk ikke å få den til å gå bedre ved stadig å skru og fingre på den».

Budskapet er hentet fra Damsgård Motorfabrikks bruksanvisning for SABB-motorene i 1946, og kan vel sies å være gjeldende også i dag. Selv om motorenes konstruksjon er ganske enkle er det likevel en fordel å inneha noe grunnleggende kunnskap når man skal bruke, reparere og vedlikeholde en glødhode-/semidieselmotor.

Nordnorsk Fartøyvernssenter (NNFA) jobber aktivt for å sikre at slik kunnskap om blant annet glødhode- og semidieselmotorer ikke skal gå tapt. Hensikten med NNFAs kursvirksomhet er dermed

å heve kompetansenivået blant fartøyeiere og motorentusiaster slik at flere eldre motorer holdes operative, og dermed formidle kulturhistorien for kommende generasjoner.

Den vanligste årsaken til at en glødhode-/semidieselmotor ikke går som den skal, er feil i brennstoffsystemet. Brennstoffsystemet var derfor temaet på kurset. Målet var at deltagerne etter denne helgen i Gratangen selv skulle kunne kontrollere, avdekke og utbedre funksjonsfeil i brennstoffsystem, herunder blant annet spreder (spiss), brennstoffventiler, justering av brennstoffpumpens pumpeslag og innsprøytningsstidspunkt. Flere av funksjonene blir påvirket av hverandres innstilling, noe som gjør at det er lett å «skru seg bort» når man skal få en slik motor til å yte optimalt. På kurset ble det derfor gjennomgått hvilken



Her fyrer Jann Sandøy (til venstre) og Sverre J. Lund opp hver sin sylinder ved hjelp av fyrlampe. De forvarmer toppene på en 2 sylindret Wichmann 35-45hk, antagelig fra 1934. Dette er en 2-takts oljemotor (diesel), og tilhører fartøyet «Stangfjord».

rekkefølge de ulike innstillingene burde gjøres, samt prinsipper og tommelfingerregler for å lykkes med gode grunninnstillinger og finjusteringer.

Luft i brennstoffsystemet er også en lumsk feilkilde som igjennom historiens løp har gitt mang en maskinist hodebry, ja kanskje til og med noen grå hår. Derfor stod kontroll og lufting av brennstoffsystemet høyt på dagsorden og ble grundig belyst både ved teori og praktiske øvelser. Kursdeltagerne fikk også praktisert kontroll og testing av både brennstoffventiler og spiss (spreader) ved bruk av verkstedets dysetester. Kontroll og vedlikeholdsrutiner av brennstofftank, rør, filter og koblinger ble også gjennomgått.

Selv om glødehode- og semidieselmotoren gjennom årenes løp er produsert i et stort antall, i ulike varianter -og av mange ulike produsenter, er likevel

motorenes grunnkonstruksjon på mange måter ganske like. En av de største forskjellene er de ulike typene av regulator, altså mekanismen som sørger for at motoren holder et jevnt og ønsket turtall. På kurset ble derfor også de ulike regulatortypene sentrifugal-, katarakt- og frislagsregulator gjennomgått med virkemåte, feilsøking og anbefalt vedlikehold.

Å arrangere kurs viser seg å være en god måte å både samle inn -og spre kunnskap på, noe som også fremkom under dette kurset. Rune Thistel ble engasjert som ekstern kursholder med ansvar for tema spiss (spreader). Han har fordypet seg i dette temaet da han etter hvert har overhalt, justert og laget nye spreadere og brennstoffventiler i sitt private verksted på Bulandet, det vestligste levende fiskeværret i Norge, utenfor Askvoll i Sogn og Fjordane. Med sin, i dobbel betydning



Konrad P. Hansen som starter en 7,5 hk Union. Motorer av denne størrelsen ble i hovedsak brukt i fartøyer på mellom mellom 20 og 35 fot.

«spiss-kompetanse» bidro han sterkt til å løfte kunnskapsnivået, også for NNFA innenfor disse temaene.

Kursdeltagerne bidro også ved å vil- lig dele på sine egne faglige erfaringer samt historier, hvorav flere av histori- ene også resulterte i tidvis gapskratt og generelt godt humør i forsamlingen. En av bidragsyterne var tidligere taubåtkap- tein Arne Sletten fra Narvik, som holdt et forberedt innlegg om bruk og vedli- kehold av ulike typer fyrlamper. Kurs- deltagerne fikk også prøvd å bruke fyr- lampene under en av kursets praktiske sekvenser. Meget lærerikt - og brennhett bidrag til kurset. En annen praktisk øvelse som også bidro til pulsøkning var oppstart av de 3 motorene som del- tagerne trente på. Som vanlig var det et par av motorene som var litt motvillig til å starte, og når de først startet la de av gårde med et rasende tempo helt til kurs-

deltagerne fikk overmannet og temmet de løpske jernhestene. Mye god læring -og tradisjon i slikt!

I tillegg til utveksling av kunnskap blir man ved slike kurs også kjent med hveran- dre, ofte til god nytte i ettertid. En felles middag lørdag kveld bidro også til det.

Etter å ha gjennomført Smørekurs (2017) og Brennstoffkurs (2018) har Nordnorsk Fartøyvernssenter gode er- faringer ved å arrangere kurs innenfor temaet glødehode-/semidieselmotor, noe også tilbakemeldingene fra kurs- deltagerne bekrefter. Derfor vil dette også kunne bli en fast årlig aktivitet, også inneværende år. Informasjon vil bli gitt på virksomhetens hjemmeside og Facebook-side, som begge finnes ved å søke «Nordnorsk Fartøyvernssenter». Tilsvarende kurs for dampmaskiner vil bli holdt ved Bredalsholmen dokk og fartøyvernssenter.

Fartøyvern gjennom bruk – eller omvendt

«Bevaring gjennom bruk» ga fartøyvernet plass i kulturminnevernets gode selskap. Ganske raskt ble slagordet nesten ensbetydende med «personbefordring med gamle fartøyer». Etter flere tiår og med mangedoblede ressurser er fartøyvernet stadig tungt rettet mot å sette gamle fartøyer i stand til å seile inn penger. Om driften gir netto inntekter, er tvilsomt og knapt problematisert. Det vi vet er at fokuset på seilingsinntekter fører til løpende og uforutsigbart tap av kulturminneverdier. Det er på høy tid å fylle ordet «bruk» med et nytt og mer bærekraftig innhold.

Ved Torstein Arisholm

Fartøyvernets grunnlag

Fartøyer er komplekse teknisk-industrielle kulturminner som er bygget for å vare noen tiår. I de aller fleste tilfeller er de bygget for å skaffe inntjening eller for å fylle en offentlig funksjon. Differansen mellom fartøyenes tekniske verdi og resterende bruksverdi har ført til løpende gjenbruk for nye næringsinteresser – eller fritidsbruk. De økonomiske kreftenes spill har ført til endringer av fartøyene, slik at de fortsatt har kunnet gjøre nytte for seg. Mange eldre fartøytyper, eksempelvis

jakter, har over tid hatt nokså sammenfallende tilpasningshistorikk.

Når endringenes tid til slutt har vært forbi, og fartøyenes økonomiske restverdi har nærmet seg null, er fartøyene blitt kondemnert. Men i noen tilfeller har fartøyvernere grepet inn og arbeidet for å motvirke – eller skape et alternativ til – samfunnets rådende krefter. Som unntak fra de vanlige livssyklusene har noen fartøyer fått forlengede liv som kulturelle, maritime minner – liv som i økonomisk sammenheng er basert på «kunstig ånderett» kombinert med fri-

villig innsats. Fartøyenes forlengede liv er besørget av nye eiere som i all hovedsak er organisert som foreninger eller stiftelser.

Da fartøyvernet kom inn i kulturminnevernet

Poenget med å definere fartøyvern som en offentlig sak i fellesskapets interesse var å bevare et representativt utvalg fartøyer som flytende kulturminner – som en åpenbar parallell til fredning av bygninger. Også historiske fartøyer – med sine kilde- og opplevelsesverdier – skulle fungere som håndfast grunnlag for erfaring av fortidens kunnskaper og overlevelsesstrategier. Det offentliges sentrale oppgave for fartøyvernet måtte dermed være at man i utvalgte tilfeller klarte å omgå de kommersielle kreftenes spill ved å gi tilskudd til å fryse situasjonen. I disse tilfellene skulle kon-

demnering, salg ut av landet eller videre endringer som ikke var i fellesskapets interesse, ikke finne sted.

Selve grunnlaget for det offentlige engasjementet innen fartøyvern ligger altså i forskjellen mellom å bevare et gammelt fartøy og å holde et gammelt fartøy i drift. Så enkelt er det.

Den sentrale utfordringen for fartøyvernets pionérer var å få gjennomslag for en forvaltningsmodell som gjorde det mulig å ta vare på flytende fartøyer uten å måtte presentere en avskrekende stor regning for det offentlige. I den første norske fartøyvernplanen – *Bevaring og bruk av gamle fartøy* (1979) – ble en slik modell presentert. «Bevaring gjennom bruk» var modellens slagordsmessige kortversjon. Slagordet var fartøyvernets «jordmor»; fartøyvernet som nytt vernefelt kunne få plass i den etablerte kulturminneforvaltningen.



«Atløy» landsatt for vinteropplag. Dugnadsgjengen har årevis med erfaring og høy kompetanse på drift og vedlikehold av slike fartøyer, og entusiasme til å ta et tak i bevaringsarbeidet. Foto: Bernt Are Iversen

Opprinnelig var begrepet «bruk» i «bevaring gjennom bruk» ikke fylt med annet innhold enn at de verneverdige fartøyene skulle seiles. Det var derfor opp til hver eier om seilingsaktiviteten var til fritidsformål, sosialpedagogisk virksomhet, passasjerbefordring i form av charter- og selskapsturer eller annet. Økonomien i dette åpne «bevaring gjennom bruk»-konseptet var hver enkelt eiers eget ansvar – ikke et grunnlag for å vurdere offentlig medfinansiering av videre forvaltning.

Slagordet som stivnet

40 år etter at den første norske fartøyvernplanen kom, er situasjonen tragisk sementert. «Bevaring gjennom bruk» begynte som et mangetydig slagord, men har endt opp som et etablert dogme. Innholdet i begrepet «bruk» er nærmest blitt ensbetydende med å drive personbefordring for å tjene penger til videre drift. Om slik seiling faktisk gir overskudd, har det vært lite interessere for å analysere.

Dogmet om å seile inn penger har ført til at mål og middel mange ganger har byttet plass: «Bruk gjennom bevaring» er en bedre beskrivelse av driftssituasjon og økonomisk grunnlag for mange vernede fartøyer enn den opprinnelige formuleringen. I Riksantikvarens *Nasjonal verneplan for fartøy 2010-2017* fra 2009 omtales det hele nærmest som en naturlov:

Store kostnader for fartøyeiere har gitt et større behov for inntektsbringende virksomhet, noe som igjen har ført til større behov for ervervelse av passasjersertifikater. Krav til egeninntjening har i enkelte tilfeller

ført til at lasteskip, spesialskip og andre fartøytyper som opprinnelig ikke har ført passasjerer, har blitt ombygget til nettopp dette. Situasjonen er utfordrende både fra antikvarisk og økonomisk ståsted.

Etter 40 år med statlig fartøyvernengasjement under fanen «bevaring gjennom bruk» er det fortsatt ikke etablert avgjørende, faglig fundert forskjell mellom på den ene side vern av flytende kulturminner, og på den annen side næringsmessige ambisjoner om å holde gamle fartøyer i drift. Forskjellen er snarere visket ut. Riksantikvaren, både som «pengesekk» og direktorat, er i posisjon til å endre denne bedrøvelige situasjonen.

«Bevaring gjennom bruk» og inntjening til løpende vedlikehold gjennom drift har vist seg å være problematisk og urealistisk av flere grunner.

Driften:

1. skaffer ikke tilstrekkelige inntekter.
2. skaper nye utgifter som i stor grad spiser opp inntektene.
3. utløser sjelden kulturminnets iboende formidlingspotensiale.
4. forbruker og sliter på kulturminnet.
5. sikrer ikke rekruttering av frivillige som samlet har tilstrekkelig bredspektret motivasjon og kompetanse.
6. skaper feil fokus med tanke på fremtidig rolle og innhold i vernet.



Her skapes opplevelsesverdier. Båtsmann Kjell Ågotnes forteller interesserte passasjerer om «Stord I». Foto: Harald Sætre

Slik drift, som er blitt den mest vanlige i fartøyvernet, er ikke den eneste mulige form for bruk av våre verneverdige fartøyer. **Begrepet «bruk» må tas opp til ny vurdering.**

Slagordet og samfunnet

Fartøyvernets fundamentale utfordring var hvordan de kommersielt utkonkurerte fartøyene skulle kunne tas vare på. Man tenkte seg at manglende driftsmessig overskudd skulle kompenseres gjennom dugnadsinnsats (den såkalte «bærebjelken» i fartøyvernet) og litt offentlige tilskudd til anskaffelser. Modellen forutsatte kompetent innsats av stort omfang fra de frivilliges side. Med befolknin-

gens kompetanse på 1970-tallet, var en slik modell mulig. Senere er den norske sjømannsstanden nesten avviklet. Dugnadsviljen i samfunnet har sunket. Skjerpede krav til personell og sikkerhet for å utføre alle slags oppgaver, fører til at driften av verneverdige fartøyer må profesjonaliseres: mer kjøp av tjenester, herunder management. Det frivillige fartøyvernets rammebetingelser innsnevres også på andre måter. Mange steder har fartøyvernere kunnet utfolde seg nokså skjermet for virkninger av endret arealbruk på land. Gentrifiseringen¹ av norske havneområder øker. **Den etablerte fartøyvernmodellen er sosiologisk avleggs.**

¹ Gentrifisering er et byfenomen som innebærer at sentrumsnære områder med lav status og lave eiendomskostnader forvandles til byområder for de mer kapitalsterke. Parallelt med dette fortrenges eksisterende befolkning og aktiviteter som følge av de økte kostnadene.

God bruk – ikke forbruk!

Det er ingen prinsipiell motsetning mellom bevaring og bruk. Motsetningene oppstår ved bestemte former for bruk – når forventningene til bruken og resultatene av den kommer i konflikt med vernet.

Så lenge et fartøy er i sjøen, bevares mye av det tradisjonelle fartøyvernets potensial. Fartøyet er i sitt rette element. Det er gjerne teknisk seilbart. Kanskje er det til og med sertifisert for passasjerdrift. Det flytende kulturminnet kan virkelig by på seg selv! Men hvor ofte gjør det det? **Driftsfokuset gjør at helt ulike fartøyer i dag brukes altfor ensartet.**

Man skal opplagt være bekymret for de materielle tapene bruken kan medføre, men opplevelsesverdiene er minst like vanskelige å hegne om. De er avhengige av at det er sterke og fattbare historier, gjerne også prosessautentiske opplevelser, knyttet til fartøyene. Et fiskefartøy med intakt utrustning har en helt annen fortellerkraft enn om dekket er «ryddet» for å få plass til bardisk og stoler. Et seilfartøy vil alltid ha mer å tape på å ligge statisk til kai eller gå for motor enn et motorfartøy – ganske enkelt fordi selve framdriftsmåten må få være en integrert del i formidlingen av fartøyet.

Som nevnt hadde «bevaring gjennom bruk» opprinnelig en ganske åpen betydning. Denne åpenheten bør vi søke tilbake til. Slagordet kan ikke være ensbetydende med å forbruke en gam-

mel båt ved å ta om bord passasjerer, kaste loss og ta en tur på fjorden. Ved «bevaring gjennom bruk» i sjøen, må det enkelte fartøys særskilte opplevelsesverdier vernes – ikke skusles bort – gjennom bruken.

«Bevaring gjennom bruk» ble opprinnelig (1979) forstått som at de verneverdige fartøyene på en eller annen måte skulle seiles. Om vi ser bort fra historikken, finnes det andre like rimelige tolkninger. Et fartøy kan godt sies å være i bruk, selv om det ikke seiles. Ja – til og med om det er satt på land, kan det brukes. Vikingskipene og polarskipet «Fram» er våre gamle og velkjente eksempler på denne bevaringsformen, men vi har om lag 20 til av noe størrelse².

Virkelighetsflukt på kjøp

For at de verneverdige fartøyene skal være «lykkelige» og velfungerende kulturminner når de får menneskebesøk, må de altså ha sterke og fattbare historier, gjerne også prosessautentiske opplevelser, knyttet til seg. Dessverre er identitetstap og demens vel så vanlig. Noen av fartøyene ruser seg på seilingsaktivitet og oppnår kanskje kortvarig «lykke» gjennom det. For så lenge de i det minste kan kaste loss og seile, savner de ikke historien sin like mye som om de skulle være landsatt. Men muligheten for å seile, og selve seilingen, imøtekommer naturligvis ikke storsamfunnets forventninger til fartøyvernet – verken

² Disse er listeført i appendiks 6 til Riksantikvarens fartøyvernplan for 2010-2017. Det framgår av planen at bestanden av landsatte fartøyer ses i sammenheng med dem som bevares flytende «for å oppnå et samlet sett godt representativt utvalg på landsbasis.» Det er en strålende tilnærming som direktoratet forhåpentlig viderefører.



For mye og for lite skjemmer alt. Slik ser gamle «Værdalen» fra 1891 ut etter restaurering. Virker den troverdig eller er noe av det autentiske gått tapt?
Foto: Norsk Veteranskibsklub

bevaringsmessig eller formidlingsmessig. Kanskje er seilingen tvert imot en hemsko. Kanskje blir det vanskeligere å nærme seg et bestemt fartøys spesielle historie, når denne historien pakkes inn i generelle aktiviteter som malearbeider, fortøyning, rapportskriving og sjauing av ølkasser.

De frivilliges frie vilje?

Kunstmuseer og nasjonalbibliotek har gjennom århundrer så å si sabotert samlermarkedene: Gjennom aktiv innsamling er stadig større deler trukket ut av de kommersielle sirkelene. Mange gamle bygninger er løst fra sine opprinnelige funksjoner og sikret mot brann. Gamle skytevåpen avfyres ikke lenger. Men

de flytende kulturminne skal fortsatt seile langs kysten og i mange tilfeller til andre havområder. Omfattende seiling må anses å ha særlig stor verdi. Men av hvem? Er det de frivillige fartøyvernerne som frivillig har valgt seilingen, eller agerer de som de gjør etter årtier med det som i psykologien heter betinging, jevnfør Pavlovs hunder?

Ny bruk?

Riksantikvarens *Nasjonal verneplan for fartøy 2010-2017* ble bestilt gjennom den første Soria Moria-erklæringen (2005-2009). En av delstrategiene i planen var å: «Finne gode alternative bruksmåter for vernede fartøy, samt forbedre de økonomiske rammevilkårene til eiere

av vernede fartøy.»³ Bare ett av de syv tilhørende tiltakene sto i klar og realistisk sammenheng med strategien, nemlig større vektlegging av drifts- eller forvaltningsstøtte.⁴ Større vektlegging enn nesten ingenting kan fortsatt være veldig lite, og nettopp slik er det med driftsstøtten til de verneverdige fartøyene. Riksantikvaren bruker millionene til å restaurere stadig nye fartøyer for å «tette hullene i samlingen» framfor å ta ansvar for de restaurerte fartøyenes påfølgende forvaltningssituasjon. Dermed blir de fartøyene som kan bli presset inn i det, i realiteten presset inn i situasjoner der de må seile inn kortsiktige penger – med de konsekvenser jeg har påpekt.

Redselen for at fartøyene skal «råtne ved kai» hvis de ikke seiles aktivt, er overdrevet. Forfallet kan med forsiktige ressursbruk (forvaltningsstøtte) hindres uten å presse fartøyene inn i krevende driftssituasjoner. Begrenset drift betyr ikke at verken formidlingsutbytte eller øvrig samfunnsmessig verdi reduseres. Det vi imidlertid vet, er at begrenset drift så å si garanterer at forvaltningen av kulturminnet bringes inn i mer forsvarlige former. **Riksantikvaren er i posisjon til å styre fartøyvernet i en slik retning.**

Trolig finnes det også andre gode retninger. Trolig er det fullt mulig å finne fram til helt nye, meningsfylte måter å *bruke og verne* de gamle fartøy-

ene på. Hvilken samfunnsmessig rolle våre verneverdige fartøyer skal ha, og hvilket samfunnsmessig innhold vi skal gi den løpende virksomheten rundt og om bord på dem i framtiden, er en viktigere oppgave enn noen gang å drøfte og forsøksvis avklare.

*

Litteratur

Arisholm, Torstein og Schrøder, Jon «Kulturminner i urent farvann – bevaring av fartøyer som kulturminner» i Norsk Kulturminnefond – de fem første årene, Røros 2009 (s. 91-104)

Eide, Egil «Gentrifisering – en utfordring for fartøyvernet» i Dampskibsposten nr. 111, 1/2018 (s. 25-30)

Riksantikvaren Nasjonal verneplan for fartøy 2010-2017, 2009

Artikkelen er en forkortet utgave av en artikkel i Fortidsminneforeningens årbok 2018. Torstein Arisholm er navigasjonsoffiser og kulturhistoriker. Han har variert erfaring fra arbeid med materiell kultur og kulturhistorie - både med forvaltning, forskning og formidling. Siden 2014 er han kulturminnerådgiver i den statlige helsesektoren.

³ Riksantikvaren, 2009 (s. 19)

⁴ Et annet tiltak sto i klar, men dessverre ikke realistisk sammenheng med strategien, nemlig å bidra til at fartøyene blir tatt i bruk som ressurser i verdiskapningen. Å bevirke dette er hinsides hva Riksantikvaren kan få til med sine virkemidler. De øvrige tiltakene kunne like gjerne stått annet steds i planen.

Dampskibsposten og samarbeid med NFF

Hvordan ser Norsk Forening for Fartøyvern (NFF) på det planlagte samarbeidet? Hvordan kan et medlemsblad for 19 foreninger også bli et organ for en forening med 189 medlemsfartøyer og potensielt 10 000 lesere? Er mulighetene større enn begrensningene? Kan samarbeidet gjøre begge parter sterkere og dermed til gagn for det fartøyvernet vi alle arbeider for? Her kan vi få svar.

Ved Morten Hesthammer

Etter at det blei kjent at Norsk Forening for Fartøyvern har vist interesse for et samarbeid med Dampskibsposten har vi lagt merke til både skepsis og entusiasme rundt dette. Og jeg må innrømme at jeg har forståelse for begge synspunkter.

Intet er oss så kjært som det andre viser interesse for

Jeg forstår dem som har hatt dette som et slags medlemsblad, og kanskje har vært med til å bygge opp et blad mange av oss setter stor pris på. At det da kommer en organisasjon inn fra sidelinja og ønsker å være delaktig i bladets utgivelser kan virke truende og litt merkelig.

Men la det være sagt med en gang. Vi som sitter i styret i NFF ønsker ikke å overta Dampskibsposten på noen måte. Det som var kommet oss for øre er at det er vanskelig å få inn nok stoff til bladet samtidig som enkelte ønsker å videreutvikle bladet. Vårt forslag var da å by oss fram for å få til et samarbeid. Siden vi i styret i NFF representerer mange fartøy fra hele landet, er vi i kontakt med mange i miljøet. Ideen vår er blant annet at vi kjenner skrive-føre folk som vi kan være med til å skrive artikler og komme med synspunkter innenfor fartøyvern. Innholdsmessig er det ingenting å utsette på bladet slik det er i dag, så vi har



Kursvirksomhet er en viktig del av arbeidet rettet mot medlemmene. Her fra foreningens årlige kurs, Fartøyvernets ABC, på Fornebu i november 2018. Kurset er en innføring for nye fartøyvernere for å bedre kompetansen på alle sider av vernearbeid.

ingen agenda for å gjøre forandringer i så måte.

Er NFFs logo viktig eller ikke?

Det er riktig som Christian Fr. Wyller skrev i forrige utgave av Dampskibsposten at styret fra NFF har bedt om å få logoen sin i Dampskibsposten, i likhet med de andre som står bak bladet. Det var gjerne ubetenksomt gjort av oss i vår iver etter å bli synliggjort som organisasjon. Når det er sagt tror jeg allikevel det vil være strategisk riktig av fartøyvernmiljøet å få NFF og foreningens logo fram i lyset. NFF er en interesseforening for fartøyvernerne i Norge, og bør således stå som en bauta, eller et fyrårn,

midt oppi all frivilligheten. Vi vil alle være tjent med at fyrårnet er godt synlig både for oss i miljøet, og dem utenfor, slik at budskapet blir spredt ut til flest mulig under horisonten. Å ha en nasjonal forening som talerør mener vi er positivt for medlemsfartøyene på lang sikt. Derfor er det viktig at flest mulig kjenner til foreningen og hva den står for. Ikke for det, jeg aner ikke hvor mange politikere, potensielle frivillige og mennesker med politisk innflytelse som leser «menighetsbladet» til det frivillige fartøyvernet i dag, men forhåpentligvis streifer en og annen borti bladet. Men la meg presisere, for NFF sitt styre er ikke det å få logoen i bladet



Fartøyvernforeningens virke retter seg både innover og utover. Innover med kurs, rådgivning og hjelp til medlemsfartøyene. Her er styret på befaring ved Mjøs-samlingene på Minnesund, der restaurering av «Mjøsfergen» diskuteres.

Foto: Norsk Forening for Fartøyvern

det viktigste for oss, men jeg tror det er smart at det er med.

Fartøyvernets organ

Generalsekretæren i NFF har overfor styret lagt vekt på at sekretariatet ikke har mulighet til å bruke tid på Dampskibsposten på en slik linje som Forbundet Kysten gjør med sitt «Kysten»-blad. Som redaktør Georg Jensen har påpekt så er Dampskibsposten «de frivilliges organ». Sekretariatet i NFF er ansatte og således ikke en del av det «frivillige» fartøyvernet. Nå har ikke jeg drøftet dette med de andre medlemmene i NFF sitt styre, men uttaler

meg som enkeltperson. Jeg ser ingen store motsetninger mellom de frivillige og det profesjonelle fartøyvernet slik det fungerer i Norge i dag. Hadde det vært opp til meg ville jeg sløffet «de frivilliges organ» og skrevet «fartøyvernets organ». Miljøet er ikke større enn at vi bør og må holde sammen for å løfte fram sakene vi er opptatt av alle sammen; spre gleden vi har ved å leve med de flytende kulturminnene, rekruttere flere medlemmer til fartøyene, bedre kårene for fartøyene og personene som holder på med dem. Det siste gjelder både økonomisk, politisk og praktisk. Vi må stå samlet, og Dampskibsposten kan



Kystkulturkameratene på plass foran Stortinget. Åsmund Kristiansen fra Fartøyvernssentrene Fellesråd, Hedda Lombardo fra Norsk Forening for Fartøyvern og Tuva Løkse fra forbundet KYSTEN. Disse foreningene har mange felles saker hvor de samarbeider tett. Andre samarbeidspartnere er Kulturvernforbundet og Frivillighet Norge. Foto: Kari Anne Flaa

være et viktig virkemiddel på veien.

NFF arbeider for å synliggjøre betydningen og nødvendigheten av innsatsen som gjøres for å ta vare på vår felles arv av flytende kulturminner. Det innebærer mange fagområder og temaer i tillegg til restaurering og drift. Vi mener og tror på at hvis vi på skal kunne skape de beste forutsetningene for det enkelte fartøy og alle menneskene som jobber iherdig, må fartøyvernets omdømme som kulturbærer og samfunnsnyttig aktør styrkes og kontinuerlig vedlikeholdes. Alle eiere/forvaltere av verneverdige fartøy har til daglig «nok med sitt» og nok av utfordringer – det har

vi stor respekt for. Vår oppgave er å bygge en nasjonal forståelse og helst entusiasme for fartøyvern. Men da må vi være godt synlig – både for hverandre og for befolkningen. En slik synlighet må bygges nedenfra. Derfor har NFF ønsket et samarbeid med Dampskibsposten. NFF har ikke et eget medlemsblad, kun et nyhetsbrev til medlemsfartøyene på e-post og hjemmeside/internett. Mange vil hevde at internettbaserte informasjonskanaler er både nåtida og framtida og eneste farbare vei til synlighet. Og det ligger mye sannhet i det – og disse mediene må utnyttes og brukes enda mer. Men Dampskibspos-

ten eksisterer også – i aller høyeste grad, den utgis regelmessig og har et meget lesverdig innhold for veldig mange. Det betyr mye som fartøyvernets indremedisin, og dersom Dampskibspostens potensiale kan hjelpe til å bygge fartøyvernets selvthillit, stolthet og solidaritet – da har vi enda mer å slå i bordet med til utadrettet synlighet, omdømme og forståelse.

Rekruttering

Siden jeg ble bedt om å skrive denne artikkelen har jeg selvsagt lest innleggene fra Christian Fr. Wyller og redaktør Georg Jensen i forrige nummer av Dampskibsposten grundig, for å få med meg deres argumenter for og imot et samarbeide. Formannen åpner innlegget så fint med at Dampskibsposten var hans innfallsport til veteranbåtarbeidet. Kan det bedre bli? Bladet har vært viktig for å rekruttere en frivillig! Jeg tenker da at nettopp derfor er det viktig å få bladet spredt så vidt som mulig, og forhåpentligvis kan NFF være en av bidragsyterne til det. Kanskje kan Dampskibsposten være et blad som NFF finner naturlig gi til politikere og andre vi har kontakt med i hverdagen. I grunnen bør vi alle sammen være rausere og dele dette bladet med folk som stikker innom. Vi skal ikke se bort fra at andre finner den samme porten som Wyller inn i det frivillige arbeidet på et eller annet fartøy.

Digitalt eller fysisk? Ja takk, begge deler!

NFF har som nevnt et nyhetsbrev som spres på epost og når fram til en hel del abonnenter, både politiske, frivillige og profesjonelle aktører. For mange av

oss er det godt nok, men for meg og mange med meg er følelsen en helt annen når man får et blad i handa i stedet for en epost i den digitale postkassa. Der hopper det seg raskt opp og epostene forsvinner i ujevnt tempo ned under skjermens grunnlinje, og glemmes. Et blad kan vi ta med hvor det skal være og lese når det passer oss. Og glemmer vi det et sted kan det hende noen andre plukker det opp, og leser av rein nysgjerrighet. Det kan være nok til å få ballen til å rulle.

De fleste som utgir blader er avhengig av både skribenter og lesere. Vi i styret i NFF har som intensjon å være med å bidra til begge deler. Å utgi et blad som Dampskibsposten krever mot, tid, motivasjon og engasjement. Jeg er full av beundring for redaktøren, og de som ellers har med utgivelsen av bladet å gjøre. De gjør en profesjonell jobb på frivillig basis og slik bør det gjerne også fortsette. Men, jeg ser jo også at det ikke er noen selvfølge at man finner en like entusiastisk redaktør en gang i fremtiden dersom nåværende skulle finne på å bli eldre, og kanskje også gi vervet videre. Det enkleste for NFF vil selvsagt være å holde fingrene av fatet og jobbe med vårt. Men spørsmålet er: Er Dampskibsposten og fartøyvernet tjent med det?

Jeg tror ikke det, og håper vi skal få til et fruktbart samarbeid for å spre kunnskap, entusiasme og glede.

Morten Hesthammer er leder av Norsk Forening for Fartøyvern. Han har også fartøyvern som yrke, som nestleder ved fartøyvernavdelinga ved Hardanger Fartøyvernsenter.

Samarbeid mellom frivillige og profesjonelle

Fartøyvernere behersker bare noen få av de fagområder som er nødvendige i et fartøyvernprosjekt. De har imidlertid noe som kan kompensere for manglene: Entusiasme. Drivkraft i form av vilje til å lære, til å tilegne seg nye ferdigheter og kunnskaper. Oftest er dette direkte knyttet til arbeidet om bord. Det kan også være kunnskap om det de ikke vet, slik at de kan stille de rette spørsmålene og vurdere svarene de får.

Tekst og foto: Viggo Nordgård – Kristensen

I følge Norsk Forening for Fartøyvern er det over ti tusen personer som er knyttet til et eller annet fartøyvernprosjekt i Norge. De fleste frivillige innen fartøyvernet er menn, de er over 60 år og de er pensjonister. For svært mange av dem som deltar i forskjellige restaureringsprosjekter, er det mye nytt å sette seg inn i. Mange av prosjektene som igangsettes, må ha bistand fra profesjonelle aktører. Slik bistand får de ofte fra et av våre tre fartøyvernssentre. Fartøyvernssentrene har en viktig oppgave i å ta vare på de etter hvert gammeldagse ferdigheter og kunnskaper som trengs for å ta vare på vår store flåte av vernede fartøyer. En like viktig opp-

gave er å bringe denne kunnskapen ut til de frivillige fartøyvernere, ved å veilede og lære opp frivillige i håndverk som er nødvendig for å gjennomføre restaureringsprosjektet. De enkelte fartøyer blir derved viktige læringsarenaer og fartøyvernssentrene viktige pedagogiske institusjoner.

Profesjonelle aktører

Det finnes flere profesjonelle aktører i fartøyvernet. De fleste av oss har vært i kontakt med Riksantikvaren, Norsk Forening for Fartøyvern, lokale verft og havnemyndigheter. Vi har også finansieringsinstitusjoner som Kulturminnefondet, Stiftelsen UNI, Sparebankstiftel-



Endre Lund viser Knut Karstad og Håvar Gabrielsen fra Skogøys venner hvordan man skal banke karpuner (treplugger) i dekket. Foto: Skogøys venner

sen og Oslo Maritime stiftelse. Men det er fartøyvernssentrene som er den faglige støttespilleren. Det er fagpersoner fra fartøyvernssentrene vi henvender oss til når vi må ha profesjonell hjelp til å gjennomføre praktiske prosjekter om bord. Det er viktig at både Riksantikvaren og et fartøyvernssenter er med når frivillige vil gå i gang med nye prosjekter. Man må få vurdert realismen i et restaureringsprosjekt av fagpersoner knyttet til de to instansene. Fartøyvernssenteret kan være en god rådgiver når restaureringen skal planlegges. Skal store prosjekter lykkes, må planlegging og gjennomføring skje i tett samarbeid med et fartøyvernssenter.

Studenter i fartøyvern

Den typiske «voksenstudenten» i fartøyvernet er over 60 år. Selv om disse «studentene» er godt voksne, så er det ingenting i veien med læreviljen og evnen til å lære. Men voksne lærer annerledes

enn barn. Hvordan skal så undervisningspersonalet fra fartøyvernssentrene få voksne til å lære? Voksne må vite hvorfor man skal lære og en voksen må anvende den nyss tilregnede lærdom umiddelbart. Den voksne student er ofte veldig motivert og svært målrettet. De lærer bedre dersom de kan påvirke egen læringsprosess og være aktiv i prosessen. En voksen må behandles med respekt og trenger å oppleve

en læringssituasjon som styrker deres selvbylde. En voksen har lang livserfaring som tas med inn i enhver læringsituasjon. Mye av det nye voksne lærer er gjenkjennbart fra tidligere yrkespraksis og tidligere livserfaring. En vokselev må være likeverdig med læreren. Dersom ikke disse forutsetningene er til stede, så blokkerer som oftest den voksne «studenten» læring.

Undervisningsopplegg

Det er viktig med et undervisningsopplegg som ivaretar voksenpedagogiske prinsipper. Ofte vil et lærer – svenn opplegg være riktig pedagogikk når frivillige skal samarbeide med profesjonelle aktører om bord i fartøyene. Et slikt pedagogisk opplegg ble benyttet da det ble lagt nytt båtdekk om bord i «Skogøy». Dugnadskarene satt ved siden av båtbyggerne fra Nordnorsk Fartøyvernssenter. Vi så hvordan båtbyggerne gjorde det og



Endre Lund fra Nordnorsk Fartøyvernssenter og Morten Hesthammer fra Hardanger Fartøyvernssenter legger dekkspalter på båtdekket om bord i «Skogøy». I bakgrunnen Martin Skårstad fra Skogøys venner. Foto: Skogøys venner

kopierte dem så godt vi kunne. Båtbyggerne holdt øye med oss og veiledet oss hele tiden. Dugnadskarene ble godt ivaretatt og ble behandlet med respekt. Hele prosjektet med nytt båtdekk om bord i «Skogøy» var et veldig godt gjennomført pedagogisk prosjekt.

Skal man lykkes med et såpass omfattende prosjekt som å legge et nytt båtdekk, er man avhengig av en rekke faktorer. Det må etableres et miljø, det må fastslås læringsbehov og formuleres læringsmål. Den britiske pedagogikkprofessoren Knowles sier at hvordan voksne elevene blir behandlet av læreren er det absolutt viktigste element i det å skape et godt miljø.

Videre er det nødvendig å fastslå de menneskelige og materielle ressurser som er tilgjengelige for læringsprosessen. De som er pedagogisk ansvarlige (det vil si båtbyggerne) må velge en passende læringsstrategi. Etter utført arbeid må man gjennomføre evaluering av læringsutbyttet.

Fartøyvernssentrene som undervisningsinstitusjoner

Fartøyvernssentrene gjennomfører mange av sine prosjekter i samarbeid med dugnadskarer om bord i fartøyene. For begge parter er det viktig at det er et gjennomtenkt pedagogisk opplegg som styrer gjennomføringen. Fartøyvernssentrene er fartøyvernets universiteter. De profesjonelle aktørene må ha med et gjennomtenkt undervisningsopplegg i bagasjen når de går i gang med samarbeidsprosjekter sammen med dugnadsgjengene om bord i fartøyene. De frivillige aktørene føler seg da ivaretatt og verdsatt. Disse to faktorene, å bli ivaretatt og verdsatt, er to meget viktige faktorer i alt frivillig arbeid.

Viggo Nordgård – Kristensen er født i Narvik i 1954. Utdannet radiograf og har mastergrad i voksenpedagogikk. Universitetslektor ved Universitetet i Tromsø i 25 år. Utgitt boken «Helvetesseilasen». Sekretær i Skogøys venner.

Dampskibsposten forny seg

Hva Dampskibsposten er vet vi. Hva den skal bli bestemmer i stor grad leserne. Her kommer noen synspunkt fra en av nestorene i det livskraftige fartøyvernmiljøet i Bergen.

Tekst og foto: Harald Sætre

Dampskibsposten har i flere tiår vært et nyttig medlemsblad, først for Norsk Veteranskipsklub i Oslo, senere utvidet til også å omfatte en rekke veteranskipsklubber og lag. Bladet gir nyttig informasjon om arbeidene om bord i det enkelte fartøy og de ulike aktiviteter i løpet av året.

Med andre ord, et medlemsblad som i hovedsak gjenspeiler det «indre liv» i lagene.

I høst har spørsmålet dukket opp om ikke bladet bør gjennomgå en fornyelse både med hensyn til format, layout og ikke minst nye målgrupper. Det er ikke tvil om at mannskap og medlemmer skal være den primære gruppen også i fremtiden. Men tiden er kanskje inne til å kaste et blikk over rekka.

Etter hvert har antall veteranfartøyer vokst, ikke minst har fjordabåtane og bil-

ferger i aktiv drift blitt et stort innslag, særlig på Vestlandet. Med dette har også interessen for arbeidet med å ta vare på disse fartøyene vokst. Ikke minst ser vi dette under Fjordsteam, Torgdagen og de mange fjordabåtutfluktene som har stor passasjertilslutning.

I årenes løp har Dampskibsposten i hovedsak hatt fokus på utfordringene om bord i fartøyene, økonomi og interne aktiviteter. Mitt anliggende med denne artikkelen er at lagene i fremtiden står overfor nye utfordringer, ikke minst når det gjelder rekruttering på mannskapssiden. På turene med «Stord I» og «Granvin» kommer mannskapet stadig i kontakt med passasjerer som viser interesse for arbeidene med å bevare og drifte fartøyene. Slike kontakter kan også være grunnlaget for nyrekruttering.

For å kunne gi et innblikk i det vi



Harald Kvinge sammen med vitebegjærlige passasjerer under en fjordtur med «Stord I». Om dette er formidling eller medlemsverving kommer vel ut på ett.

holder på med om bord, både med hensyn til vedlikehold og som seilende mannskap, er jeg av den oppfatning at et medlemsblad som viser bredden i dette arbeidet utad, også vil være med på å knytte kontakt med nye medlemmer. Jeg ser for meg at en ny og oppdatert utgave av Dampskibsposten også kan være lett tilgjengelig for passasjerene om bord i fartøyene. Spesielt vårnummeret (blad nr. 2) kan da ha fokus på det å være med på drive et veteranfartøy på de ulike nivå, alle turene og de positive opplevelsene som følger med. Og sist men ikke minst, det sosiale fellesskapet om bord.

Dampskibsposten bør også ha et større nedslagsfelt; hva med å legge bladet ut for salg hos f.eks. fartøyvernsentrene som også fungerer som museum med et stort antall besøkende hvert år. Og hva med maritime skoler? Her er det bare fantasien som setter begrensning.

Dampskibsposten har i mange ti-år har vært et informativt og flott blad for

medlemmene. Men som sagt, tiden er nå inne for å løfte blikket over rekka. I løpet av de siste årene er fartøyene og fartøyvernet for mange også blitt en del av den maritime kystkulturen, ikke minst gode minner som tidligere familiegenerasjoner har opplevd og videreformidlet. Jeg er derfor av den oppfatning at det også er mange ikke-medlemmer som har en stor interesse for det arbeid som gjøres innen fartøyvern, og som kanskje er interesserte i å bli aktive.

I den forbindelse tror jeg Dampskibsposten vil være et godt virkemiddel utad for å skape interesse for vårt arbeid, og med det også grunnlaget for nyrekruttering. Det er derfor viktig at redaksjonen finner en balanse når det gjelder stoff som er av intern interesse og hva som har interesse i en større sammenheng, ikke minst blant potensielle nye medlemmer som kan tenke seg å være aktive om bord.

Ser vi en «ny» Dampskibspost i løpet av 2019?

Kysten rundt

Smått og stort om hva som skjer i fartøyvernmiljøene.

«Stettin» i kollisjon

Ved Friedrich Gottschalk

Isbryteren «Stettin» fra Hamburg kolliderte 12. august 2017 med fraktfergen «Finnsky» på elven Warnow mellom Warnemünde og Rostock. Det skjedde under stevnet Hanse-Sail og «Stettin» var på vei til Østersjøen med en rekke gjester ombord. Noen av passasjerene ble skadet da de falt på dekket og skroget på «Stettin» ble revet opp ovenfor vannlinien utenfor kjelerommet i en lengde av ca. 2 meter.

Foreningen som driver «Stettin» avviste enhver form for skyld for kollisjonen, i deres øyne var det «Finnsky» som hadde ansvaret for ulykken.

I Tyskland er det institusjonen «Bundesstelle für Seeunfalluntersuchung», (BSU) som undersøker ulykker på sjøen. Av BSU ble kollisjonen katalogisert som «WSU». Dette er en av fem kategorier: SSU = Sehr schwerer Seeunfall (me-

get alvorlig sjøulykke), SU = Schwerer Seeunfall (alvorlig sjøulykke), WSU = Weniger schwerer Seeunfall (mindre alvorlig sjøulykke), AU = anderer Unfall (annen ulykke) og V = Vorkommnis (hendelse).

Undersøkelsen konkluderte med at begge fartøy hadde gjort feil og BSU hadde egentlig bestemt seg for å legge bort saken. Men fra «Stettin» sin side ble det utøvet press på BSU for å fortsette undersøkelsen, man var jo av den oppfatning å ha rett...

Så ble undersøkelsen opptatt på ny, denne gangen av ett annet team i BSU. Nå ble det stilt spørsmål om kompetansen til de involverte personer på «Stettin», egnethet av veteranbåter som ikke opprinnelig var bygget som passasjerbåter og så videre. Til slutt ble det foreslått at alle maskindrevne veteranbåter som ikke var bygget som passasjerbåter, bare skulle få lov til å ta 12 passasjerer. Det ville være en «dødsdom» for største-



Flengen i skroget til «Stettin». Foto fra undersøkelsesrapporten til BSU.

parten av veteranbåtene i Tyskland. Jeg behøver ikke å fremheve at i veteranbåtmiljøet ble oppfølgingen av saken fra foreningen som driver «Stettin» vurdert som meget negativ, for å si det mildt.

Heldigvis ble forslaget fra BSU avvist av det ansvarlige departementet. Derfor kan veteranbåter som «Bus-sard», «Woltmann», «Fehmarnbelt», og også «Stettin» fortsatt ta passasjerer og få inntekter penger på den måten.

Tilpasninger i regelverket?

Sjøfartsdirektoratet har en streng tolkning av sitt regelverk. En fortolkning som nå fører til diskusjon er at det blir regnet som næringsdrift om en barnehage tar ungene med på holmetur. Derved er det en rekke krav om sertifikater og omfattende sikkerhetskurs for mannskapet og utstyrskrav for båtene

som slår inn. Dette er i hovedsak krav for mindre passasjerbåter, ikke åpne småbåter i skjermet farvann, som det her i stor grad er snakk om. En tilsvarende diskusjon var det for halvannet år siden, da vikingskipskopien «Saga Oseberg» ble liggende ved kai på grunn av strenge regelfortolkninger.

Forbundet Kysten, Norsk forening for fartøyvern, en lang rekke foreninger, undervisningsinstitusjoner og privatpersoner arbeider nå mot Sjøfartsdirektoratet for å komme frem til realistiske sikkerhetskrav tilpasset fartøyer og fartsområde. Om de ikke lykkes kan flere av de mindre vernede fartøyene få store vansker med driften. De større fartøyene har allerede i flere år måttet underkaste seg krav, blant annet om kurs i bruk av brannslukningsutstyr som fartøyene ikke har krav om å ha.



Akterskottet med malte felt som antas å være fra da salongen var ny i 1888. De fleste listene som rammet inn feltene er borte, men kan bl.a. leses som spor i treverket rundt malingen. Vinduene til venstre har etter hevingen i 1967 vært fastmonterte. Ved rivingen sist høst viste det seg at de tidligere var nedfellbare, senkemekanismen og stropp for å heve dem var skjult bak den nyere innredningen. Det ble også avdekket elektriske kabler, trolig fra et eldre batteridrevet signalanlegg, et slikt med en trykknapp som ga signal til byssa, slik at trisa kunne komme for å ta herrenes pjolterbestilling. Foto: Erik G. Småland, Riksantikvaren.

«Skibladner» i vinteropplag

Ved Bjørn Blichfeldt

«Skibladner» ligger nå i sitt vinteropplag i Skibladnerhuset i Gjøvik. Før neste seilingssesong skal mye gjøres før passasjerer igjen kan ønskes velkommen om bord. Alle vinduer i 1. plads matsalong er nå tatt ut og har blitt restaurert. I løpet av vinteren skal vinduene monteres inn igjen. I «rundingen», altså utenfor restauranten, helt akter i skipet er nå det gamle dekket fjernet. Nytt dekk skal bygges på samme måte som det ble gjort tidligere. Her har Sollerud

båtbyggeri og slipp samt Hardanger fartøyvernsenter og fartøyvernavdelingen hos Riksantikvaren sammen kommet fram til hvordan dette skal gjøres. Både dekket på bakken og fordekket er nå drevet på nytt og vil ved sesongstart være i vesentlig bedre forfatning enn det var sist sommer. Røkesalongen har gitt oss store utfordringer. Oplandske Dampskipsselskap søkte RA om midler til å restaurere røkesalongen. Det har ikke blitt gjort siden 1968. Søknaden ble innvilget og tanken var å restaurere salongen tilbake til 1968-utgaven. Solle-
rud slipp og båtbyggeri var satt på saken.



Slik har vi drømt om å se «Hestmanden», en veteran fra storm og krigstid underveis i sitt nye virke som museumsskip. Blir det bare en drøm? Foto: Svein Vik Såghus

Da deler av panelet var fjernet dukket noe spennende opp. Sannsynligvis er det 1888-utgaven vi fant! Riksantikvaren ble tilkalt og nå jobbes det med å lage «fargetrapp» for salongen samt finne så mye dokumentasjon som mulig knyttet til 1888-utgaven. Dette betyr at arbeidet, i skrivende stund, har stoppet opp. Nå jobbes det med det for øye at vi skal få ferdig røkesalongen til neste seilingssesong. Tar det lenger tid så vil det resterende arbeidet bli utført etter seilingssesongen 2019. Ellers er det mange små og litt større arbeidsoppgaver i maskina. Dette blir delvis utført av egne maskinister og delvis av Ringsaker Industriservice. Dette arbeidet vil være ferdig i begynnelsen av 2019.

De store og omfattende arbeider denne vinteren vil gjøre at «Skibladner» tar seg enda bedre ut kommende sesong.

«Hestmanden» trenger penger

Ved Svein Vik Såghus

Toktene som skuta gjør langs kysten er ikke gratis. De mange havneanløpene så langt, det vil si i 2017 og 2018, ville aldri ha latt seg gjennomføre uten hjelp fra eksterne bidragsytere, og kystfarten har dessverre også gjort store innhogg i egen beholdning. Nå som skipet er gått over i driftsfase, var det forventet en fordobling av Kulturdepartementets tilskudd, men dessverre viser årets statsbudsjett at det ikke blir tilfellet.

De økonomiske realitetene for 2019 tvinger dessverre skipet tilbake til formidling ved kai. Vest-Agder-museet har likevel håp om gode besøkstall når skipet kommende sesong blir liggende i Kristiansand. Som Norsk Krigsseilmuseum med nasjonalt ansvar for

formidling av krigsseilernes historie, er det imidlertid avgjørende å få «Hestmanden» tilbake i kystfart så fort som overhodet mulig.

I avisa Klassekampen beklager Riksantikvaren den manglende støtten, og mener det er trist at et museum hvor det er investert så mye ikke blir vist frem som forutsatt. Hun kan imidlertid ikke gi penger til drift over sitt budsjett.

Heder til «Stord I»

Ved Harald Kvinge

Den europeiske kulturminneorganisasjonen EUROPA NOSTRA har tildelt prosjektet D/S Stord I «Spesiell omtale». Prosjektet var blant 160 som ble bedømt i konkurransen om European Union Prize for Cultural Heritage/Europa Nostra Awards 2018.

«Stord I» var nominert sammen med 68 prosjekter fra hele Europa i klasse 1, «Bevaring». Fire av de nominerte fikk «Special Mention of the Jury» og «Stord I» var altså en av disse. Juryen besto av ni eksperter fra like mange land i Europa.

Stiftelsen D/S Stord I er stolt over tildelingen og ser det som en stor ære at prosjektet «Stord I» er blitt lagt merke til og evaluert i en større europeisk sammenheng med positivt utfall.

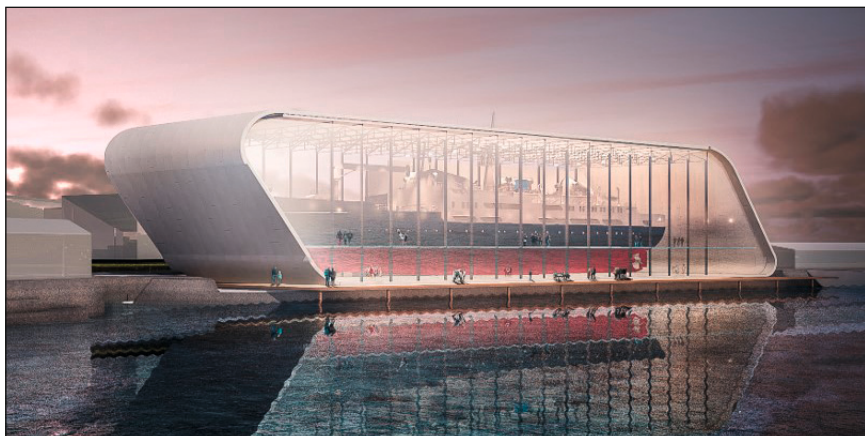
Styret i Stiftelsen vil dele æren med alle gode krefter som har deltatt i den snart 40-årige restaureringsprosessen. Grunnlaget har vært frivillighet og entusiasme fra en dugnadsgjeng med bred faglig og administrativ kompetanse. Men like avgjørende for realisering av prosjektet har det vært at offentlige og

private instanser har støttet opp med penger og faglige råd og veiledning innen antikvarisk istandsetting. Av de offentlige vil vi nevne Riksantikvaren, Kulturminnefondet, Hordaland fylkeskommune, Bergen kommune og andre kommuner i Hordaland.

Tildelinger fra private fond, rederier, bedrifter og kronerulling blant privatpersoner har vært helt avgjørende for å komme i havn økonomisk. Deres jevnlige tildelinger var grunnlaget for en kontinuerlig restaureringsprosess.

Før prosjektet vårt ble nominert, hadde styret i Europa Nostra Norge en gjennomgang av arbeidet som er utført. Styret uttrykte at de var imponert over kvaliteten i antikvarisk istandsetting og uttrykte i etterkant stor glede over at den europeiske juryen tildelte prosjektet D/S Stord I «Special Mention of the Jury». I denne forbindelse vil styret i stiftelsen fremheve Bergen Group for skipsteknisk bistand og Hardanger Fartøyvernssenter for innredning.

«Stord I» ble bygget i 1913 og seilte som rutebåt på Vestlandet frem til 1969. Deretter, under navnet «O.T.Moe», losjiskip i Oslo frem til 1980. Da ble hun veteranskipet «Stord I», eiet av Veteranskipslaget Fjordbåten. I 2006 ble «Stord I» overført til Stiftelsen D/S Stord I som videreførte restaureringen. Skuta seiler nå som passasjerskip i sesongen mai - september med åpne passasjerturer og leieturer for firma, lag og organisasjoner. Hjemmehavnen er Bergen. Istandsetting, vedlikehold og drift av foregår på dugnad og i alt er det 45-50 frivillige som er knyttet til «Stord I» sine aktiviteter.



I dette elegante bygget blir «Finnmarken» bevart for ettertiden, slik hun så ut i 1993, uten krav om moderne utrustning for å tilfredsstille nye krav til sikkerhet og effektiv drift. Illustrasjon: Peab/Link Arkitekter

Hurtigrutemuseet

En attraksjon som Hurtigruta fortjener sitt eget museum. Det fikk den da også. I årene rundt 1990 ble museet etablert i Vesterdaals tidligere direktørbolig i Stokmarknes, og i 1999 flyttet det til nye lokaler i Hurtigrutens Hus ved Hurtigrutekaia. Som museer flest skal det la alle de små og store gjenstandene fortelle sine historier. Dette museet er spesielt, ved at det har hva noen hevder er verdens største museumsgjenstand, nemlig hurtigruteskipet «Finnmarken», stående på kaia utenfor museet. Hun var i drift fra 1956 til 1993, og ble året etter gitt som gave til Hurtigrutemuseet og satt på land. I sannhet en krevende gave. Hun har ikke hatt det så godt i disse årene på land, de har satt sine spor. Nå går imidlertid skuta mot trygge tider. I april starter byggearbeidene for et nytt vernebygg. Det skal bli som en lang eske, med avrundede ender og glass i hele veggene mot sundet. Inne i den vil

skuta tilsynelatende sveve over gulvet. Det eneste som ikke får plass vil være øvre del av masta.

MS «Finnmarken» er ikke museets eneste store attraksjon, det er også deler av innredningen fra DS «Finnmarken», hurtigrute fra 1912 til 1956, deretter skoleskipet «Gann» frem til 1960. Før skuta forlot Norge for hugging i Holland ble røykesalongen tatt på land og har siden vært en attraksjon på sjøfartsmuseet i Bergen. I Holland ble mye av den øvrige innredning solgt til en hotellvert som brukte de staselige interiørene i sitt hotell. Da hotellet ble avviklet for noen år siden kom innredningen tilbake til Stokmarknes. Nå er den restaurert og kommet på plass i museet, mens røykesalongen i Bergen er kopiert for å gjøre interiøret komplett.

To ganger i løpet av sin 11 dagers rundtur kan den nye hurtigruta «Finnmarken» fra 2002 møte sine to forgjengere i Stokmarknes, mens veteranen

«Lofoten» på samme måte kan hilse på sin åtte år eldre «søster». Hurtigruta og Stokmarknes vil få en ny attraksjon når vernebygget åpner neste sommer.

Hva skjer?

Et utvalg av kommende arrangementer av interesse for fartøyvernere.

Drift og vedlikehold av dampkjeler 15.-16. februar ved Bredalsholmen. Om bladet ikke er forsinket og du er rask, kan det være en mulighet. Ta kontakt med Bredalsholmen fartøyvernssenter.

Riksantikvarens frivillighetskonferanse 15. mars i Riksantikvarens lokaler.

Kulturvernkonferansen arrangeres av Kulturvernforbundet 16. mars i Gamle Logen.

Disse to arrangementene utfyller hverandre. De skal inspirere til samarbeid mellom forvaltning og frivillighet og gi ideer til gode prosjekter og aktiviteter under Kulturminnedagene i september. Tilreisende kan her få med seg to nettverksbyggende møter på en oslotur. Påmelding og nærmere informasjon på arrangørenes hjemmesider.

Fartøyvernkonferansen. Norsk Forening for Fartøyvern arrangerer medlemskonferanse fredag 22. mars på Scandic Gardermoen. Tema for konferansen er regionalisering, med innlegg av blant andre Linda Veiby fra Riksantikvaren, Morten Stige fra Byantikvaren i Oslo, Christian Hintze Holm fra

Akershus Fylkeskommune, Knut Alnæs og Per-Arild Andersen fra «Hvaler», samt foreningens styremedlem Alexander Ytteborg. Konferansen er gratis for personer tilknyttet foreningens medlemsfartøyer, for andre koster det 600 kroner inkludert lunsj. Følg med på foreningens hjemmeside for påmelding.

Tall Ship race starter i år i Aalborg med regatta til Fredrikstad der skutene blir liggende 11.-14. juli. Derfra samseiling til Bergen med opphold 21. - 24. juli. Siste regatta går fra Bergen til Aarhus.

Dampf-Rundum i Flensburg 12.-14. juli. Sommerens store begivenhet for dampfrelste. Nærmere informasjon på internett.

Forbundet Kystens landsstevne i Trondheim 18.-21. juli.

Trebåtfestivalen i Risør 1.-3. august.

Havnedagene i Haugesund 15.-18. august.

Kulturminnedagene markeres 7.-15. september med tema «Fremtidens kulturarv». Fremtidens kulturarv er i stor grad den kulturarven vi forvalter i dag. Derfor er dette en fin anledning til å markedsføre vårt fartøy, gjerne i samarbeid med andre kulturminnevernere. Altså: finn frem til samarbeidspartnere og start planleggingen. Påmelding til Kulturminneforbundet. Beste arrangement tildeles Kulturminnedagsprisen på 30 000 kroner.

FORENINGENE BAK BLADET

Norsk Veteranskipsklub

Postboks 1287, Vika, 0111 Oslo
www.nvsk.no/nvsk@nvsk.no

Nordhordland Veteranbåtlag

Postboks 26, 5991 Ostereidet
www.oster.no/torjb@online.no

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
www.visekar.no

Jøsenfjord Rutelag AL

Postboks 3031, Hillevåg, 4095 Stavanger
www.josenfjord.no/post@josenfjord.no

Veteranskipslaget Stavenes

Postboks 36, 6851 Sogndal
www.ds-stavenes.no/post@ds-stavenes.no

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

harald.kvinge@skibb.no

Veteranskipslaget Fjordabåten

Postboks 1740, Nordnes, 5816 Bergen
www.fjordabaaten.no/hhusekl@online.no

Atløys Venner, Kystmuseet i Sogn og Fjordane

Postboks 94, 6901 Florø
www.atloy.no/leiar@atloy.no

Ferjelaget «Skånevik»

Hamnegata 22, 5411 Stord
www.ferjelaget.no/skaanevik@ferjelaget.no

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

Stiftelsen DS Hvaler

Postboks 907, 1670 Kråkerøy
www.dshvaler/post@dshvaler.no

Venneforeningen for MS Brandbu

c/o Atle Lyhmann,
Fjordsvegen 88, 2760 Brandbu

Mjössamlingene

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

AS Oplandske Dampskibsselskap

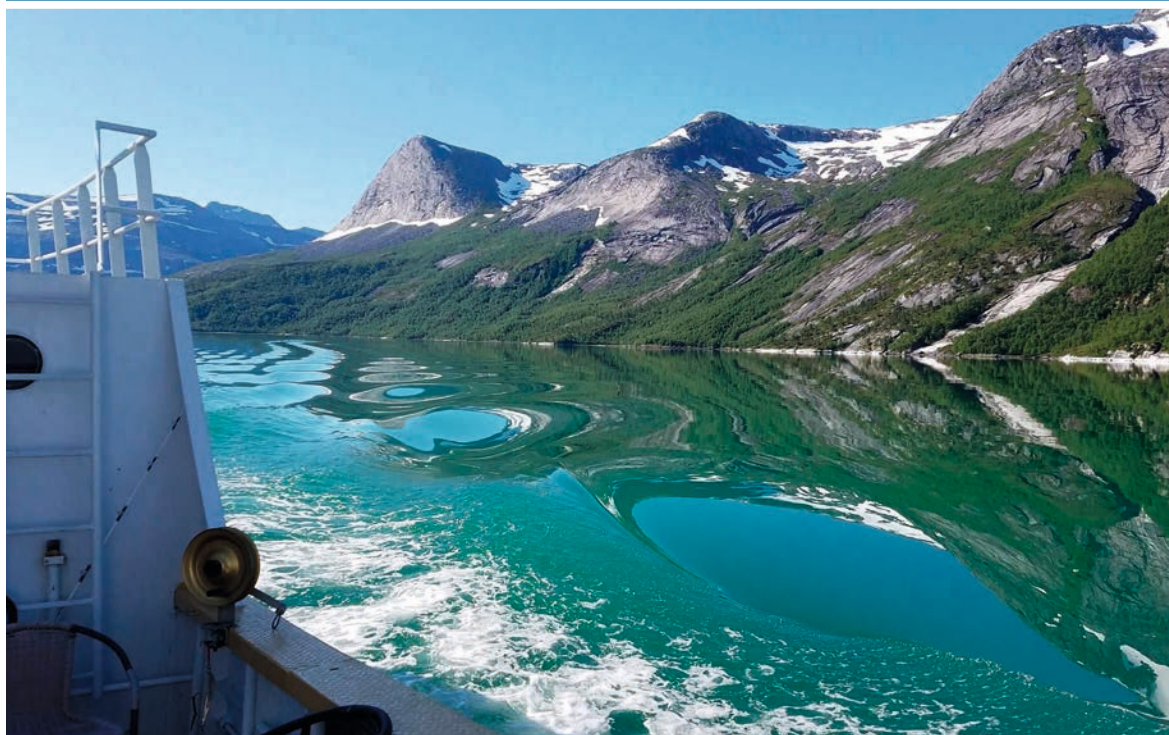
v/ Bjørn Blichfeldt, Boks 230, 2802 Gjøvik
www.skibladner.no/skibladner@skibladner.no

Stiftelsen D/S Engebret Soot

Postboks 130, 1871 Ørje
www.dampbåt.no
ds.engebret.soot@gmail.com

Norsk Forening for Fartøyvern

Øvre Slottsgate 2 B, 0157 Oslo
www.norsk-fartoyvern.no/
post@norsk-fartoyvern.no



Omslagsbildene:

Forsiden: «Borøysund» har nettopp gjennomført 5-års klassing. Akseltrekk, rorloft og annet som måtte gjøres i dokk ble utført ved Gotenius i Göteborg. Her ser vi hvordan propellakselen trekkes ut gjennom en ring i rorstevnen. Den ble satt inn i 1981 da store deler av platene i akterskipet ble skiftet på Donsö utenfor Göteborg. Pål Gulbrandsen har tatt bildet.

Baksiden: I den Oscar-nominerte mexikanske filmen Roma, som naturlig nok foregår i Mexico, er det en dyster scene, hvor det plutselig står frem en mann som synger «*Á eg veit meg eit land*». Er det kanskje dette fjordlandet et sted i Salten han synger om? Per Reffhaug har tatt bildet fra dekket på «Bolga».