

DAMPSKIBS

P O S T E N



TIDSSKRIFT FOR DET FRIVILLIGE FARTØYVERN

Nr. 115 | 2/2019

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 Trygvassons 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

16. september 2019



Opplag: 2485
Utforming og trykk:
Printex Trykkeri, Hamar



6



12



20



35

Innhold

4 **Formannen har ordet**

6 **«Haugfisk»**

Autolinebåten som vart museumsfartøy

12 **Kadetter på «Anna Rogde»**

Utdanning på seilskute

14 **Museer og frivillige, gjensidig avhengighet**

En museumsdirektørs betraktninger

17 **Allsidige verkstedtjenester**

Leverandører vi trenger

20 **Kongens heder til veteranbåt-skipper**

Knut von Trepka får medalje

24 **Kompetansebygging**

Kurs for å øke kunnskaper og ferdigheter i miljøet

29 **Drift av kjelen på «Børøysund»**

Sjekklistor og rutiner for «Børøysund»s kjele

35 **Christer Valstad ved Saltdal verft**

Intervju med en ressursperson innen trebåtbygging

40 **Trange tider i fartøyvernet**

Pressemelding fra fartøyvernsentrene

42 **Hva skjer i sommer?**

Oversikt over sommerens arrangementer

40 **Kysten rundt**

Hva som skjer i fartøyvernmiljøene

47 **Foreningene bak bladet**

Hvordan kan vi drive bedre fartøyvern? Det er hovedtema i dette nummeret. Kompetansebygging og trygge rutiner er sentrale tema og er derfor viet stor plass. Samarbeid med museer er også viktig, særlig der et museum eier og frivillige driver et fartøy. Det å drive et fartøy på en sikker måte er ansvarskrevende. Det å ta vare på et kulturminne er også ansvarskrevende. Vi har ansvar for både drift og bevaring. For å kunne påta oss dette ansvaret må vi ha kunnskap og innsikt på så mange felt. Det er dette Dampskibsposten vil prøve å peke på.

Lederen har ordet

Som mangeårig styreleder i Foreningen Mjössamlingene kan jeg beskrive mine erfaringer så langt med enkle ord som glede, kameratskap, samarbeid og opplevelse. Jeg kunne også tatt med ord som frustrasjon, skuffelse, problemer, motgang og slit – men disse ordene blir bagateller hver gang jeg svinger ned bakken mot Minnevikka og anlegget Mjössamlingene på Minnesund. Da kjenner jeg at den kulturhistoria vi forvalter her siger inn i marg og bein og gir meg energi til å arbeide for fartøyvernet – båtene, sjøhusene, miljøet og kulturen. Og mange av dere lesere av Dampskibsposten har sikkert kjent på det samme innimellom.....

Per Inge Høiберг, leder i Foreningen Mjössamlingene

Museet Mjössamlingene ble etablert i 1981 i forbindelse med 125-års jubileet for «Skibladner». En annen faktor var at tømmer-slepinga på Mjøsa ble nedlagt året før, og fellesfløtinga ble avviklet. Aktivitetene i Minnevikka var under omlegging og Glommen og Laagens Brukseierforening overtok. Men de gamle pakkhusene og verkstedene hadde de ikke bruk for, så entusiaster klarte da å etablere et museum for sjøfarten på Mjøsa her. I 2009 ga brukseierforeningen sine hus, båter og slipp til Mjössamlingene, så nå

har Foreningen Mjössamlingene en stor eiendom i Minnevikka med 7 bygninger (den eldste fra 1801), 7 fartøyer og en stor slipp, et steinpakkhus fra 1847 på Lillehammer samt at vi disponerer kai og ekspedisjonshus på Helgøya – til sammen og med innhold en god dokumentasjon av trafikken på Mjøsa.

Våre fartøyer er «Mjøsfergen» (1923, vernet), «Start» (1918), «Willy» (1943, vernet), «VB70» (1930), 2 mudderlektere (1930) og «Helgøya» (1937, landsatt). Dessuten har vi privateide fartøyer som er assosiert: «Peer Gynt» (1916), «Win-

nie» (1949), «Svalen II» (1923), «Sævat» (1920). «Skibladner» (1856, fredet) er et selvfølgelig medlem i vår forening.

Men alt dette skal tas vare på, vedlikeholdes, restaureres, brukes og formidles. En bortgjømt perle har ingen glede eller nytte av. Mjøsamlingene har ca 100 betalende medlemmer, og hver uke stiller en fast gjeng på dugnadsarbeid både midt i uka og på helg og stort sett hele året. Vi er konsolidert inn i Mjøs Museet AS, og samarbeidet her har etter hvert utviklet



seg til et positivt samspill mellom de frivillige og de ansatte. Men det er de frivillige som skaper liv i hus og båter, det er de som legger ned aller mest tid i restaurering og vedlikehold – så på Mjøsa har vi det akkurat som dere andre: Uten de frivillige stopper fartøyvernet!

Som styremedlem i Norsk forening for fartøyvern har mitt engasjement vært knyttet opp mot omdømmebygging, synliggjøring, og bevisstgjøring. Dampskibsposten er meget viktig i så måte - som en kanal for samhold, informasjon og felles forståelse. Min visjon er at bladet i overskuelig framtid også skal kunne formidle fartøyvernet videre ut til enda flere lesere og direkte inn i viktige samfunnsmekanismer og beslutningsorganer.

Jeg har stor forståelse for at alle har nok med sitt og sliter med egne utfordringer og har lite overskudd og tid til å delta i

arbeidet for fartøyvern på nasjonalt plan, men jeg skulle ønske at alt lokalt arbeid skal kunne samles enda bedre i et felles uttrykk slik at vi kan få en større slagkraft lokalt, regionalt, nasjonalt. Det er heller ikke innlysende at man – når man bruker masse fritid og krefter på å løse akutte praktiske problemer – samtidig ser seg

selv som en kulturformidler og samfunnsaktør. Her kommer Dampskibsposten inn som et viktig punkt – den er noe vi alle kan samles om.

Norsk forening for far-

tøyvern har startet på en oppgave som nok kan interessere Dampskibspostens lesere: Det skal gjennomføres en ringerunde til medlemsfartøyene for rett og slett å høre hvordan det står til i de forskjellige miljøene med spørsmål om rekruttering og økonomi, om foreningen og om Dampskibsposten. Dette vil ta litt tid, men vi håper å få tatt hele runden før sommeren setter inn for alvor. Og: dette er også en fin anledning til å få sagt sin mening – selv om man vanligvis ikke er av den høyrøstede typen. Så til dere som er usikre på om dere har registrert rett kontaktperson med rett kontaktinformasjon: send en e-post til kontoret vårt.

Alle Dampskibspostens lesere ønskes herved en riktig god og frisk sommer – med vind i seilene for norsk fartøyvern!

«Haugefisk», autolinebåten som vart museumsfartøy

Kva gjer eit fartøy verneverdig? Eit viktig kriterium er at det er ein tidstypisk og mest mulig autentisk representant for ein fartøytype som har vore vanleg, men som er ved å forsvinne. «Haugefisk» er i dag aleine om å fortelje om ein viktig epoke i utviklingen av fangstmetodar, nemleg overgangen til mekanisert linefiske. Den ga både betre fangstar, betre arbeidstilhøve for mannskapet og betre komfort om bord.

Tekst og foto: Bjørn Fjellheim. Bileta er tekne under turar med Den Kulturelle Skulesekken.

Hausten 2005 skulle «Fernando», tidlegare «Haugefisk», kondemnerast. Sjølv om båten, som var ferdig bygd i 1978, berre var 27 år gammal, hadde utviklinga gått frå den. Kvotene var flytta over på ein annan båt, kondemneringstilskot var gitt og turen til Fosen Gjenvinning var neste og siste reis. Nokre veker før vart det tatt eit initiativ for å prøve å berge «Haugefisk» frå å bli høgd opp

og å få den verna. Kystmuseet i Sogn og Fjordane var med på dette, og vi sendte søknad til fiskeridirektoratet om å få endra kondemneringskrav til tinglyst avtale om bevaring etter antikvariske retningslinjer. Samstundes bad vi om ei fråsegn frå Riksantikvaren om verne-status, noko som Fiskeridirektoratet krev. I denne fråsegna heiter det mellom anna: *Ingen autolinebåter er tidligere forsøkt bevart, og havfiskeflåten generelt er svært dårlig*



Stor flagging og stor stas ved overleveringa våren 1978.
Foto: H.& E. Nordtveit Skipsbyggeri A/S

representert i vernesammenheng. Riksantikvaren ser derfor meget positivt på Kystmuseets initiativ for bevaring av ovennevnte fartøy.

I og med vernestatus frå Riksantikvaren hadde Kystmuseet verna ein 27 år gammal havfiskebåt. Det var då den yngste båten med vernestatus frå Riksantikvaren. I følgje Riksantikvaren si liste over verna fartøy er det i dag bare to som er yngre. Med godkjenning frå Fiskeridirektoratet kunne Kystmuseet betale ut båten for ein skrapverdi på kr. 150 000. Det vi fekk for pengane var ein nedsliten autolinebåt som i store trekk var autentisk slik den var som ny. Verken skrog eller overbygg var ombygd, Interiøret i lugarar og opphaldsrom var for det meste originalt og hovudmotoren, ein sekssylindra 660 Hk Alp-

ha, hadde stått i båten frå den var ny.

Ei av målsettingane med å verne «Haugefisk» var å forankre den i lokalsamfunnet der den hadde høyrte heime i dei fleste åra. Den 26.januar 2006 kom «Haugefisk» tilbake til Hauge i Bremanger Dette vart markert med heimkomstfest på Hauge skule. Sidan har den hatt heimhamn i Iglandsvik, nabobygda til Hauge. Den lokale forankringa har vore viktig. Folk har fått eit eigendomsstilhøve til «Haugefisk» og vi har fått ei sterk venneforeining, Haugefisk Venner, med solid kompetanse på drift og vedlikehald.

Bygginga av «Haugefisk»

«Haugefisk» vart bygd i H. & E. Nordtveit Skipsbyggeri A/S i Fusa i Horda-



Lina blir sett. En elev får hjelp med å handtere egnemaskina.

land, og vart levert som bygnummer 70 ved påsketider i 1978. Båten vart konstruert av Vik & Sandvik på Fitjar. Skipsverftet hadde bygd trebåtar i kravell sidan dei starta, men nokre år tidlegare la dei om til stål fordi marknaden for trebåtar stupte.

«Haugefisk» vart bygd som ein shelterdekk autolinebåt og var såleis blant dei første som vart bygd og levert med shelterdekk og autolinesystem frå Mustad, som var mest einerådande på marknaden på denne tida. Båten var vel 32 meter lang og 7,5 meter brei. «Haugefisk» var såleis ein dryg båt som lasta mykje.

Mons Nordtveit, som leia skipsverftet då Haugefisk vart bygd, fortalte at sjølv om det å bygge i stål førte med seg nye framgangsmåtar, ville han gjerne vere med på å utforme båten. Derfor laga han ein halvmodell på tradisjonelt

vis og leverte den til skipsingeniørane hos Vik & Sandvik som utgangspunkt for spanteriss. Autolinebåtane den gongen var for små i baugen, meinte han. I og med tverr hekk måtte dei byggast med større baug. Det fekk «Haugefisk», derfor var den ein god båt i sjøen. Derfor har «Haugefisk» og fått linjer som får folk til å sjå at det er ein typisk Nordtveit-båt.

Då folk frå Kystmuseet vitja Nordtveit for nokre år sidan fann vi eit omfattande arkiv på byggenummer 70 «Haugefisk». Til og med fakturaene frå underleverandørane hadde dei tatt vare på. Alt dette fekk vi lov å kopiere og det dannar no eit verdifullt grunnlagsmateriale for vøling og vedlikehald av båten. Likeeins fekk vi med oss frå Vik & Sandvik eit komplett sett med digitaliserte teikningar av båten.

Dei som fekk bygd «Haugefisk» var



Lina blir trekt og fisken blir kleppa og bløgga av elevar.

Arne Hauge, sonen Arvid Hauge og ein slektning av dei, Jan Kvamme, alle frå Hauge i Bremanger.

Autolinefisket

Onsdag 22 mars 1978 kunne Fjordenes Tidende, lokalavisa med base i Måløy, slå opp på førstesida at fiskarar i dei tre kommunane Selje, Vågsøy og Bremanger hadde investert i nye fiskebåtar for til saman nær 50 millionar kroner, og at enno meir var i vente. Ein av desse var «Haugefisk». No låg den i Måløy og gjorde klart for den aller første turen til rundfiskfelta vest i havet.

«Haugefisk» var eit av dei første fartøya som var bygd for den nye teknologien autoline, der egning og avegning av lina er automatisert saman med setting og trekking. Egnemaskina blei utvikla i samarbeid mellom fiskarar og firmaet Mustad & Søn på Gjøvik, og ein

av pionerane i dette arbeidet var fiskebåtskipperen Erling Førde frå Bremanger. Teknologien hadde startvanskar og fleire hadde gitt opp utprøvinga før dei fekk den opp på akseptabelt driftsnivå.

Den nye teknologien førte med seg ei stor lette i det daglege slitet med manuell egning av tusenvis av krok, noko som gjekk føre seg i egnarhuset på sida av styrehuset. Dei første egnemaskinane blei monterte om bord i eksisterande fiskefartøy som var bygd for tradisjonelt linefiske. Fiskarane fann snart ut at den nye og meir effektive teknologien krov nye fartøystypar, og utover på 1970-talet vaks denne nye flåten av førstegenerasjons autolinebåtar, som «Haugefisk» er ein representant for. Dei fleste av dei målte mellom 100 og 110 fot, og dei hadde shelterdekk, eller stormdekk, det vil seie at dekket der fiskarane arbeidde, var overbygd.



Elevlar lærer å egne line for hand.

Storleiken på båtane, overgang frå tre til stål og shelterdekket var alle viktige framsteg. Båtane var tryggare og arbeidsforholda betre.

Dei nye, store båtane med den nye autolineteknologien førte til meir intensiv drift med større krav til inntening og effektivitet. Turane blei forlenga. Dei var gjerne ute på felte i seks – sju veker i strekk. Fisken blei sløgd og salta og isa i rommet. Dei fleste båtane hadde tidlegare eit mindre fryserom, men frysekapasiteten blei etter kvart utbygd slik at dei kunne fryse stadig større del av fangsten. Slik var det også på «Haugefisk».

Båtane var gjerne i drift året rundt, berre avbrote av naudsynnte verftsopphald. Drifta gjekk døgnet rundt med setting og dragging av line, der mannskapet går i turnus. Det var vanleg å ha eit utskiftingsmannskap på

til saman 18 – 20 mann, der 12 – 13 mann var om bord og resten hadde fri.

Dei nye båtane hadde messe og bysse, mannskapet sov i tomannslugarar og dei hygieniske forholda var mykje betre. No kom også dusjen om bord. Forholda blei betre på andre måtar og. Stabilisatortankane gjorde slingringa mykje mindre. Elles blei matstellet betre, gjerne med profesjonelle stuartar og varme måltid fleire gonger i døgnet. Fjernsynet fekk sin faste plass i hjørnet av messa, og etter kvart blei det vanleg å ha eit videobibliotek med spelefilmar om bord.

Ei gjennomgang av fangstdagboka til «Haugefisk» for 1990 viser at båten var ute i til saman 277 dagar fordelt på sju turar. Samla årsfangst var omlag 900 tonn, mest lange og brosmme. Turane gjekk til Rockall, Hebridene, Shetland, Trænabanken og Tampen.

«Haugefisk» som museumsfartøy

Då Kystmuseet overtok «Haugefisk» hausten 2005, forplikta vi oss til å forvalte den på eit antikvarisk grunnlag og å få vølt båten til eit akseptabelt vedlikehaldsnivå. Samstundes ønskte vi å få til ei god og sterk formidling av dei fiskeria som «Haugefisk» hadde delteke i og som har vore viktige for at lokalsamfunna langs kysten har vore liv laga.

Saman med Haugefisk Venner har vi lukkast i å nå desse måla. Det største løftet var å få vølt hovudmotoren. I 2011 gjekk vi til Frederikshavn, til MAN PrimeServ der dei tidlegare produserte Alpha-motorane. Der hadde dei delelager, ein imponerande verkstad og ikkje minst folk som kunne Alpha-motorar. Etter ein drøy månad gjekk vi heim med ein hovudmotor som var så god som ny, men som i følge folk på verkstaden hadde vore mishandla.

Autolinesystemet var tatt ut av «Haugefisk» då vi overtok. I 2013 sponsa Mustad Autoline AS oss med ny-overhalt egnemaskin og splittar og fekk montørar om bord for å få på plass og prøvekøyre utstyret. Sidan «Haugefisk» var unntatt kondemneringskravet i strukturvoteordninga var det forbode å drive fiske med båten. I eit samarbeid mellom Fiskeridirektoratet, Riksantikvaren og Norsk Forening for Fartøyvern vart det gjort endringar i regelverket. Etter søknad har vi no lov å fiske med ei lita demonstrasjonskvote. Dette løyvet har vore svært viktig for oss når det gjeld å bruke «Haugefisk» i formidlinga.

Både Kystmuseet sine folk og Haugefisk Venner likar å vise fram båten og å fortelje om korleis den var i bruk

i havfiske. Vi har fått digitalisert film som blei tatt opp om bord av ein fiskar på 1980-talet. Denne har vi redigert og viser den på smartskjermar plassert ulike stadar om bord slik at folk kan sjå kva som skjedde under fisket på dei ulike arbeidsstasjonane. Dette formidlingsopplegget brukte vi for første gong under Fjordsteam i Bergen i 2018. Då hadde vi 2 500 besøkande om bord i løpet av ei langhelg.

Viktigast for oss er formidlinga til barn og ungdom. Hausten 2018 fekk vi til ein turne i Sogn og Fjordane der vi i løpet av tre veker vitja sju kystkommunar og ungdomsskulane der. Med oss hadde vi eit heildags formidlingsopplegg i regi av Den Kulturelle Skulesekken. Nær 400 elevar frå 14 skular fekk delta i linefiske både på gamlemåten og med autoline. Dei fekk vere med på å egne, sette, trekke og greie ut lina. Dei fekk sløye fangsten og føre fangstdagbok. Dei fekk jobbe i byssa og ete i messa. Dei fekk og omvisning om bord frå maskinrom til styrehus. Denne turneen hadde ikkje vore mulig utan deltaking av folk frå Haugefisk Venner. I løpet av dei vekene turneen varte var heile 29 personar med som frivillige, frå nokre dagar til heile tida. Slik fekk elevane møte og lære av røynde linefiskarar og sjøfolk. Slik fekk vi til den formidlinga som vi ønskte å få til då vi berga «Haugefisk» frå kondemnering.

Bjørn Fjellheim er Mag. Art. i etnologi. Han er førstekonservator ved musea i Sogn og Fjordane, avdeling Kystmuseet. Eitt av ansvarsområda hans er forvaltning av autolinebåten «Haugefisk».

Kadetter på «Anna Rogde»

Mannskapet på «Anna Rogde» er nå utvidet med to kadetter, to karer som trenger fartstid for å løse ut sertifikat som styrmenn.

Dette inngår i en ordning de maritime skolene har for å skaffe sine elever nok fartstid. Det er også en fordel for skuta og på sikt for hele miljøet av vernede fartøyer.

Ved Georg Jensen, etter informasjon fra Eilif Gabrielsen

I februar mønstret Magne Bølgen og Kåre Karlsen på som kadetter på «Anna Rogde». I løpet av et år, helt presist 1840 timer, skal de tilegne seg de praktiske kunnskaper og ferdigheter som kreves for å løse ut sertifikat i klasse D5, en modernisert versjon av det som tidligere var Kystskippersertifikat. Den teoretiske kunnskapen, bekreftet med beståtte eksamener, har de fra Gibostad videregående skole i Senja.

Tiden om bord holder de styr på ved å føre Webcadet, en elektronisk opplæringsbok for kadetter. Her er det oppført hva de skal lære, og hvor skipperen kvitterer etter hvert som når de fastsatte opplæringsmål. Når kadettiden er over,

vil opplæringskontoret i Tromsø gjennomgå opplæringsboka for å se til at alt er på plass. Det er skipper Eilif Gabrielsen som er ansvarlig for opplæringen, mens en assessor skal overvåke det hele.

Kadettene vil få en bred erfaring: vårpuss på slipp, klargjøring for sesongen, seilaser med frivillige og passasjerer og alt det daglige arbeid med vedlikehold og annet som vedrører driften. Når de er i fart vil kadettene fungere som styrmenn. Da vil de stå for navigasjon under overvåkning av skipperen. I løpet av året får de også med seg tre kurs hvor «Anna Rogde» er med, om driving av dekk, vedlikehold av rigg og endelig gaffelseilseminaret til høsten. Ordningen gir en



Her ser vi skipper Eilif Gabrielsen mellom kadettene Magne Bølgen og Kåre Karlsen.
Foto: Harriet Olsen, Sør-Troms Museum

spesiell fartstid. Det vanlige er jo å opp-
tjene den på lastebåter, ferjer eller fiske-
båter. Disse karene får fartstid fra seil-
skip og innsikt i antikvarisk vedlikehold.
Ferdighetene innen dette smale feltet er
etterspurt, både i Norge og utenlands.

For flåten av vernede fartøyer ge-
nerelt, enten de nå er seil-, damp- eller
motordrevne, vil karer som disse også ut-
gjøre en ressurs. De kan få interesse for
fartøyvern og forhåpentligvis komme
tilbake med de formelle sertifikatene vi
ofte så sårt trenger. I neste omgang kan
det åpne for markeder som til nå har
vært begrenset av tilgang til kvalifiserte
mannskaper.

Ordningen betyr også en stor aner-

kjennelse av dem som står bak det hele.
Stiftelsen Sør-Troms Museum og «Anna
Rogde» er godkjent som opplærings-
bedrift og skipper Gabrielsen er god-
kjent som opplæringsansvarlig.

Spørsmål om lønn er litt kilent for
Gabrielsen. Det er søkt om midler fra
Stiftelsen Norsk Maritim Kompetanse.
Denne stiftelsen gir tilskudd til opplæ-
ringsstillinger for lærlinger og kadetter,
men ikke i den kategorien det her er
snakk om. Behandling av søknaden er
blitt utsatt, og svar ventes først i juni.
Dersom søknaden avslås, blir det nød-
vendig å øke inntjeningen til «Anna Rog-
de» for å få dekket lønnen til matrosene.
Da er det ut å selge enda flere turer!

Museer og frivillige, gjensidig avhengighet

Som andre felt i samfunnet er fartøyvernet i endring, litt enkelt sagt fra å holde skuta i drift til å bevare et kulturminne. Samtidig har museer, mer eller mindre motvillig, fått oppgaver innen fartøyvern. Her kommer en museumsmanns betraktninger om dette, slik det ble holdt som et innlegg på Kulturvernkonferansen i Oslo i mars.

Ved Eirik Kristoffersen

Dette er en kort refleksjon over forholdet mellom oss museumsledere og frivillige ved eller i tilknytning til museene. Refleksjonene er høyst subjektive og jeg vil ikke forvente at alle er enige eller kjenner seg igjen i dem.

Refleksjonene er basert på erfaringer jeg har høstet gjennom noen år i museumsbransjen og i arbeidet med boken min *Kampen om folkeminnesamlingen*, som er et dypdykk i en konflikt mellom entusiaster og profesjonelle innen folkeminne- og lokalhistoriefeltet tidlig på nittenhundretallet.

Jeg har hatt gleden av å lede fem museer siden jeg fullførte studiene mine i kulturhistorie og museologi. Disse museene har vært veldig forskjellige, både i tema og størrelse. Det som derimot har

vært felles ved dem alle, er at arbeidet ved dem har foregått i tett samarbeid med frivillige og jeg har fått oppleve å ha frivillige både som nærmeste allierte og som argeste motstandere.

Som mange andre museumsansatte, er jeg også aktiv i det frivillige selv, blant annet gjennom vervet jeg har i dag som nestleder i Norsk folkeminnelag.

Jeg skal holde dette kort og vil strukturere refleksjonene rundt fire påstander:

Vi forstår ikke alltid hverandre

Både museumsledere og frivillige kommer selvfølgelig med alle slags bakgrunner og faglige bagasjer, men veldig ofte er de frivillige jeg møter i museene spesialister med stor kompetanse på sitt interessefelt mens vi museumsledere er generalister som skal kunne litt om alt

– og da er vi ofte på tynn is når det kommer til årstall, hendelser eller tekniske detaljer selv innenfor de spesifikke temaene museene våre formidler og forvalter. Denne forskjellen mellom spesialister og generalister som skal jobbe tett sammen, gir grobunn for en hel masse misforståelser – som igjen kan gi sårede følelser og en opplevelse av manglende respekt *begge veier*.

Vi vil ikke alltid det samme

Uansett hvor tett og hvor godt vi jobber sammen, er det ikke til å komme utenom at vi ofte vil helt forskjellige ting. Den frivillige er som regel ved museet fordi hun eller han har en interesse knyttet til enten temaene eller objektene ved museet. Da blir gjerne målet å løfte akkurat det temaet eller objektet frem og både formidle og forvalte akkurat *det* på beste måte. Museumslederen ønsker jo stort sett det samme – vi blir jo ikke museumsarbeidere for å bli rike, men av idealisme og interesse – men vi har et ansattforhold til museet og får styringssignaler og rapporteringskrav fra styre, myndigheter og overordnede statlige departementer eller direktorater.

Disse er vi pent nødt til å forholde oss til – så hvis styret gir beskjed om at museet må få opp inntjeningen raskt, øke besøkstallene eller for eksempel fokusere på barnehagebarn, vil de frivillige kunne oppleve at museet prioriterer en helt annen målgruppe og type formidlingsopplegg enn det som de har jobbet hardt for eller føler at de kan stå inne for.

Vi trenger dere mer enn dere trenger oss

Jeg var litt usikker på om jeg skulle våge å komme med denne påstanden, eller innrømmelsen, men det er sannheten og dere fortjener å høre den. Uansett hvor stor interessen som knytter den frivillige til et museum er, så er det nettopp en interesse. For oss ansatte handler virksomheten



Herfra styres et rullende museum, lokomotivet «Høland» på Urskog-Hølandsbanen. En arbeidsplass svært ulik skrivebordet til en vanlig museumsbestyrer. Likevel har de fellestrekk: De er avhengige av hverandre og de må samarbeide. Foto: Georg Jensen

ved museet også om å kunne sette mat på bordet og å betale huslånet. Budsjettene våre blir jevnt over stadig mindre, samtidig som kravene øker. I denne situasjonen er vi ofte helt avhengige av frivillige for å få hjulene til å gå rundt. Mens et museum som mister sine frivillige kan stoppe helt opp, så kan frivillige gjerne finne andre museer tar imot innsatsen deres med åpne armer.

Sammen kan vi gjøre fantastiske ting

Tross rommene for misforståelser og vanskelige maktforhold, så er dette selvfølgelig det viktigste poenget. Det er ofte lett for oss mennesker å fokusere på episodene der samarbeid knirker, men jeg vil påstå at normalen er at samarbeidet er godt og gjensidig givende, både for museumslederne, for de frivillige og ikke minst de besøkende.

Jeg vil avslutte med et aktuelt eksempel på dette.

Dette er et bilde av det gedigne damplokomotivet 411, som er eid av Norsk jern-

banemuseets venner. Her har vi altså to museer og tre frivillige organisasjoner som jobber godt og beinhardt sammen og innen året er omme skal dette lokomotivet kunne settes i trafikk på det nasjonale jernbanenettet!

Så, mitt råd til både museumsledere og frivillige: ta dere tid til å virkelig lytte til hverandre. Prøv å tolke hverandre i beste mening. Husk at selv om vi arbeider for samme mål, så kan hensynene vi må og skal ta være forskjellige, uten at det ligger noen vrangvilje bak.



banemuseum. Bildet er tatt av Odd Eeg – frivillig i Venneforeningen Tertitten. Til venstre er Are Eeg – ansatt ved Museene i Akershus. Til høyre er Atle Samuelsen - frivillig i Norsk museums-tog. Finansieringen for restaurerings-

Eirik Kristoffersen er direktør ved Norsk jernbanemuseum. Tidligere har han blant annet jobbet ved Museene i Akershus, Nordlandsmuseet og Institutt for kulturstudier og orientalske språk ved Universitetet i Oslo.

Allsidige verkstedtjenester

Fartøyvernets infrastruktur er eit omgrep vi stadig har nytta her i bladet. Det femner om alt det vi treng for å ta vare på båtane våre, så som kaiplass, lager, verkstader, slippar, leverandørar av varer og tjenester og mykje, mykje meir. Her kan du lese om nokre viktige leverandørar.

Ved Harald Sætre

Jon Solberg A/S Beslagfabrikk

Det er mykje som skal reparerast og fornyast om bord i dei gamle båtane. Stort sett er veteranbåteigarane sjølvhjelpne, men det frå tid til annan må ein gå til fagfolk. For nokre tiår sidan var det ved skipsverfta ein fekk reparert eller laga nye delar. I dag er dei fleste verft som kan utføre slikt arbeid, borte.

Men vi har fartøyvernssenter, og ikkje minst lokale industribedrifter, som tek på seg ulike arbeid for veteranbåtane. Dette er som oftast mindre bedrifter med årelang erfaring i å laga ulike produkt, mellom anna til fartøy. På Osterøy, like utanfor Bergen, er det

mange mindre bedrifter innan ulike fagområde. Her finn vi Jon Solberg A/S Beslagfabrikk – ei bedrift som vart skipa som eit privat selskap i 1891. I alle år har bedrifta vore ei familiebedrift som starta i det små, bygd på det gamle smedhandverket. Dei første 20 år var det produksjon av låsar som var hovudproduktet til bedrifta. Men i løpet av åra har produkta og drifta, som i 1961 flytta inn i nytt industribygg, endra seg til ei moderne industribedrift med 10 tilsette, og med kundar mange stader rundt om i verda. I 1972 vart bedrifta endra frå privat selskap til eit aksjeselskap.



Ei moderne bedrift, med tilsynelatande gamal teknikk. Her driv ein kar og smir kilar.
Foto: John Solberg



Anlegget til Skjøndals Slip & Mek. Verksted AS. Stort meir sentralt kan vel ikkje ein verkstad ligge. Foto: Harald Sætre

Bedrifta driv i dag i liten grad sjølv med produktutvikling, det er kundane sjølv som kjem til bedrifta med sine ynskje. På denne måten slepp bedrifta unna ny og kostbar produktutvikling og marknadsføring. På mange måtar kan ein sei at det er kundane som driv produktutviklinga for bedrifta. Ved nøktern drift, samt å satsa på det ein kan, så unngår ein tap. Og ikkje minst betyr kvalitet og levering til rett tid mykje for at kundane skal bli fornøgd og koma igjen.

Hos Solberg har og mange fartøyeigarar fått god hjelp til ymse arbeid og produkt som må spesiallagast. Mellom anna har både «Stavenes» og «Stord I» fått god hjelp, til både større og mindre arbeid. Ei av dei større, og kanskje litt spesielle oppgåva bedrifta har fått, er å laga ein saluttkanon til «Stord I». Som modell skal det nyttast ein kanon som ein av medlemmene i Veteranskiplaget Fjordabåten fekk laga privat for nokre år sidan.

Det var nok ikkje vanleg med saluttkanoner om bord i dei gamle båtane, kanskje med unntak av dei som gjekk i typiske turistruter, som til dømes «Ulvik» som gjekk i indre Hardanger på 1920 og 1930-talet. Men no kan saluttkanonane få sin renessanse. Mange av dei restaurerte fjordabåtane vert no nytta ved spesielle arrangement som det kan vera naturleg å markera med ein salutt eller fleire, sjølv om dette ikkje var tradisjon tidlegare.

Endur ASA

Mange av dei mindre slippene og mekaniske verkstadane langs kysten er no

borte. Men nokre eksisterar framleis. I Damsgårdssundet i Bergen er det framleis full aktivitet ved tradisjonsrike Skjondals Slip & Mek. Verksted AS, no under namnet Endur ASA. Her har mange mindre fartøy opp gjennom åra fått god pleie. Og framleis vert denne verkstaden brukt av mellom andre «Oster», «Stavenes» og «Granvin». På bilete ser me nokre av kundane. «Granvin» er inne for litt småarbeid før sesongstart, hurtigbåten «Fjordbris» er slippsett og kollegaen «Westcruise» ligg ved kai. Det gjer og dei to tidlegare bilferjene «Fusa» og «Stolmasund».

Olaussens Metall AS

Etter informasjon fra Tør Leif Aksdal

Firmaet ble etablert i Haugesund i 1928 og drives i dag av fjerde generasjon i familien. Hovedproduksjonen er maskindeler i bronse og sinkanoder. Bronsedelene støpes ved skallstøping, en avansert form for sandstøping, og sentrifugalstøping, en metode for å støpe rørformede produkter, for eksempel foringer. Det er det eneste støperiet i Norge som bruker slike støpemetoder. Bronsedelene maskineres med moderne utstyr for å tilfredsstille spesifikasjoner fra krevende industrikunder. Bedriften betjener ikke bare store kunder. Til «Stavenes» har de levert foringer og sveisekrager til maskinen og nye lysventiler, mens «Stord I» har fått beslag til rekkeport. Et annet eksempel på spesielle leveranser er Amandastatuetene som deles ut under filmfestivalen i Haugesund hvert år.

Kongens heder til veteranbåtskipper

I vinter fikk Knut von Trepka Kongens fortjenestemedalje for sin innsats med å bevare redningsskøyta «Colin Archer». Vi fartøyvernere er stolte over at en av «våre» får en slik heder, og stiller oss selvfølgelig i køen av gratulanter. Knut er en av pionerene innen fartøyvernarbeidet. Gjennom mer enn 45 år har han hatt ansvaret for å bevare skøyta og ikke minst formidle dens historie og den skjulte kunnskap som ligger i et slikt fartøy.

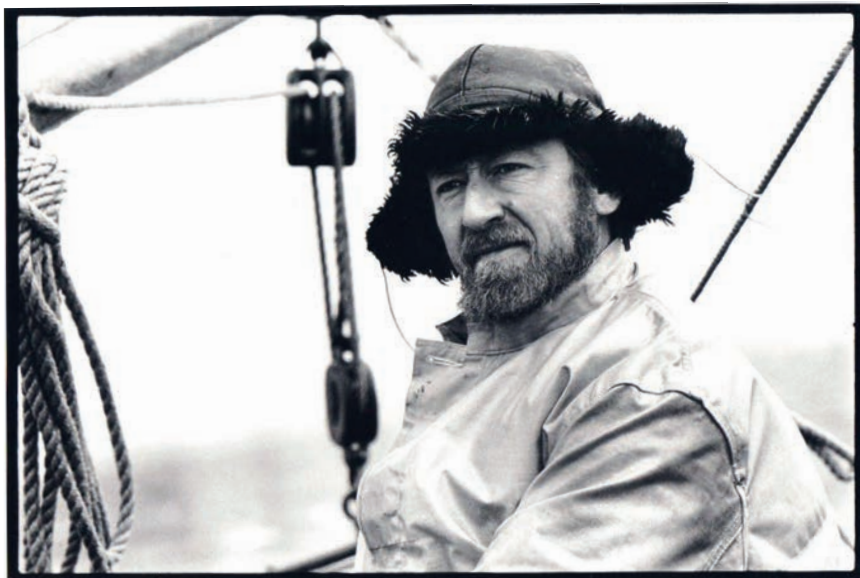
Ved Georg Jensen

Grunnlaget for hans båtinteresse ble lagt i oppveksten på Ulvøya i Oslo, der han ofte var fokkeslask når faren, onklene og fetteren seilte regatta.. Det var imidlertid ikke disse elegante lystbåtene som fascinerte unge Knut, det var gamle bruksbåter med seil, og håndteringen av dem. Det er kanskje noe som ligger i blodet, siden en av hans tippoldefedre var kaperkaptein under Napoleonskrigene, med høytidelig kaperbrev fra kongen i København. Av havnekapteinen i Oslo fikk Knut kjøpt en gammel rosjeke for 150 kr, som han rigget med to master og spriseil. Da var han 13 år. Snart skaffet han seg erfaring med større båter:

Seilas med speiderbåten «Mohawk II», som mannskap på losskøyta «Cara», og 10 år med sin egen seilkutter «Apollo» (oppkalt etter kaperkapteinens skute) som han fikk gratis på 10m dyp og bygget opp og etter et par år som medeier av losskøyta «Færder». («Cara» har fått tilbake sitt gamle navn «Frithjof II» og er nå Larviks stolthet.)

Skøyteentusiastene hadde i 1972 samlet seg i Seilskøyteklubben Colin Archer. I miljøet der var de kjent med redningsskøyta «Colin Archer» og dens behov for omsorg. Hva var nå dette behovet, og hvordan hadde det oppstått?

Etter mange år i Amerika var «Colin Archer» i 1961 kjøpt hjem av Rednings-



Knut til rors en litt sur dag, slik det passer seg på ei redningsskøyte. Privat foto

selskapet, satt nødtørftig i stand og brukt som representasjonsfartøy for Rednings-selskapet og som speiderbåt. Skøyta fikk ikke den nødvendige omsorg, og ble etter noen år slept til Redningsselskapets base i Kristiansund. I 1972 kom hun tilbake, nå i Norsk Sjøfartsmuseums eie, og igjen brukt som speiderbåt. Heller ikke denne gangen var dette noen heldig løsning. Museet manglet de nødvendige ressurser, både i form av penger og kvalifisert mannskap. Skøyta ble derfor for det meste liggende i opplag.

Colin Archer-klubbens medlemmer ville bidra til å bevare skøyta, og gikk i forhandlinger med museet om et mulig samarbeid. Det endte med at «Colin Archer» ble «forpaktet» av Knut. Han var godt kjent med skøyta, siden han i 1965 var en av mannskapet da «Colin Archer» deltok i Skagerakseilasen og da tapte sitt

hjerter til båten. Det startet først med en avtale for ti år, senere som en løpende avtale. Den løper ennå, men Knut har nå fått med seg sønnen Christian von Trepka, og Tor Erling Gransæther som medskippere.

Etter flere omganger med restaurering og gjenoppbygging etter brann, er skøyta nå i utmerket stand. Synlig treverk utvendig er fornyet, men mye av spanter, kjøl, garnering og innredning er originalt. Dette er da også godt virke, siden mye av det er materialer som ble til overs etter byggingen av polarskuta «Fram».

Restaureringen er likevel bare en side av Knuts innsats. Enda viktigere er kanskje det å formidle det skøyta kan fortelle, både om reiser, utseilte distanser og seilegenskaper, og ikke minst om den erfaringsbaserte kunnskap som ligger i



Salongen på «Colin Archer». Her føler man historie og nøkterne forhold. Bolig og arbeidsplass for tre mann gjennom 40 år, fra 1893 til 1933. Privat foto

skrog, innredning, rigg, ja alle deler av skøyta. Den kan vi bare oppdage og tillegne oss ved å bruke skøyta slik den var tenkt brukt, altså i hardt vær, når den skulle skape trygghet for andre og berge liv i nød.

Erfaringene fra skøyta har han villig delt med andre. Et viktig forum her er gaffelriggseminarene som har vært arrangert årlig de siste årene. Knut har vært en inspirerende veileder med grundig erfaring. Han kjenner detaljene, og vet hvorfor de er utformet som de er for å gi ønsket nytte. Spør hvorfor toppen av ei skøytemast krummer forover, hvorfor kloffallet er festet til en lang bøyle og ikke til en øyebolt på gaffelen: Knut har svaret. En skøyte som «Colin Archer» er ingen utpreget hurtigseiler, men du verden for noen manøvreringsegenskaper den har. Knut forteller om en gang han hadde noen dansker med på tur. De lurte svært på om noen få mann kunne

håndtere en slik tung båt. Knut ga sin dekksmann ordre om å passe på at ingen reiste seg slik at de fikk bommen i hodet. Så låste han rorkulten i lovart og hoppet over bord. Skøyta fallt da hurtig av, storseil og mesan jibbet over og skøyta gikk av seg selv videre opp i vinden med bakkede forseil og ble liggende bi. Slik drev den ned på den «forulykkede» som lett kunne ta seg om bord igjen via MOB leideren. «Her er jeg igen». Et eksempel på både mannskapets ferdigheter og skøytenes egenskaper. Dette er noe som er utviklet gjennom hundrevis av år, av mennesker som bygde og brukte skøyter, og som skipsbygger Archer i Larvik foredlet til det siste utviklingstrinn av seilende yrkesbåter.

De viktigste egenskapene til skøyta var sjødyktighet, manøvreringsegenskaper og fremfor alt slepeevne for seil. Den kunne slepe i havn båter som var større enn seg selv. Toppfarten var av mindre



En elegant eldre dame på festival i Risør. Foto: Leif Sigvaldsen

betydning, de hadde hverken maskin eller radio og kunne derfor stort sett bare redde de som var innenfor synsvidde.

Da Knut fikk ansvaret for «Colin Archer» var begrepet fartøyvern ennå ikke tatt i bruk. Den antikvariske forståelsen av fartøyene som kulturminner var ikke utviklet. Mengdevis av gamle fiske- og losfartøyer ble utrangert og tatt i bruk som lystfartøyer, ombygget og rigget for å tilfredsstille feriefartens krav, uten særlig kunnskap om eller interesse for skøytes kvaliteter og historie.

Etter hvert kom forståelsen for de historiske verdier. Knut var av dem som viste vei på dette feltet, som rådgiver, forbilde og inspirator. I 1984 ble det holdt et seminar på Isegran i Fredrikstad om «Fartøyvernet; status og fremtid». Deltagerne, som representerte antikvariske fartøyer, ble enige om å organisere seg for å fremme arbeidet med å bevare verneverdige fartøyer etter an-

tikvariske prinsipper. Knut ble valgt inn i et interimstyre sammen med Tryggen Larsen og noen flere. På konstitueringsmøtet året etter var alle de 43 fartøyer som hadde mottatt økonomisk støtte fra Norsk Kulturråd og Miljøverndepartementet invitert, og Norsk Forening for Fartøyvern ble stiftet. Siden da har Knut vært en ressursperson i foreningen.

Hva er det så som har vært drivkraften for Knut? Er det gleden ved å seile? Tilfredsstillelsen ved å ta vare på en viktig del av Norges maritime historie? Viktigheten av å bringe videre kunnskap og ferdigheter som ellers ville gått tapt? Antagelig alt dette. Vi i fartøyvernmiljøet ser Knut som en inspirator og en kunnskapskilde. At han nå har fått Kongens heder gjør oss alle stolte.

Gratulerer med medaljen, Knut.

Kompetanse- bygging

Den kunnskapen og de ferdigheter vi trenger i vårt fartøyvernarbeid finnes ikke lenger, eller bare i liten grad, i miljøene rundt oss. Vi må derfor drive egenopplæring. Det gjøres også i stort omfang. Både våre tre fartøyvernssentre og foreninger som eier fartøyene, arrangerer kurs i fagene som kreves for å drifte og vedlikeholde våre klenodier.

Ved Georg Jensen

Den viktigste aktøren i kursvirksomheten er naturlig nok våre tre fartøyvernssentre. De skal dekke de fleste aktuelle fag. I tillegg har eierforeninger, alene eller flere i samarbeid, hatt kurs og vil gjennomføre flere. De fleste kurs gjennomføres i løpet av en helg, altså to dager, noen ganger utvidet til også å omfatte fredagen, eller kortet ned til bare lørdag eller søndag. Noen teoretiske kurs kan gjennomføres hvor som helst, men praktisk rettede kurs gjennomføres om bord på et fartøy hvor aktuelle tema kan illustreres.

Nedenfor omtaler vi de kursene som har vært i løpet av vinteren og våren, og de vi har oversikt over som kommer senere. Listen viser en stor bredde i temaene og stor geografisk spredning. Dette

viser hvordan vi i miljøet driver med kunnskapsutvikling og kvalitetsforbedring i arbeidet vårt. Rapporter, og i noen tilfelle læremateriell og kompendier, vil for mange av kursene være tilgjengelig fra arrangørene.

Om sikkerhet ved dampkjeler

På grunnlag av referat fra Håkon Sandåker, kulturvernleder ved Bredalsholmen

En dampkjele har potensiale til å påføre fartøy og mennesker store skader. Derfor var det gledelig å se at responsen fra fartøy med dampkjeler var stor da Bredalsholmen Dokk og Fartøyvernssenter inviterte til seminar i februar. Temaet var etablering av sikkerhetsstyringssystemer for dampkjel og tilhørende utstyr i dampdrevne fartøy. Noen av deltagerne

manglet systemer, andre fikk kvalitets-sikret sine etablerte. Både etablering og vedlikehold av slike systemer er et omfattende og tidkrevende arbeide, derfor er det viktig å etablere nettverk mellom de dampdrevne fartøyene i verneflåten, slik at erfaringer kan spres til mange.

«Vi må minne oss selv på at vi er til for fartøyet, fartøyet er ikke til for oss», var mantraet som gikk igjen fra Rune Løvlie, hovedforeleseren ved seminaret. Løvlie arbeider til daglig som godkjennende myndighet ved Kiwa Inspecta. Han har lang erfaring med dampsystemer og regnes som en av landets fremste eksperter på fagfeltet.

«Vi må bort fra tanken om at arbeidsoppgavene skal være personavhengig, de må og skal være systemavhengige. Fanger ikke sikkerhetsstyringssystemet om bord opp avvik, da er det ikke godt nok» sier Løvlie videre.

Den første dagen gikk i hovedsak ut på å gå igjennom hva et sikkerhetsstyringssystem skulle inneholde, med systemet fra et dampfartøy som eksempel. Dag to var det gruppearbeid og diskusjo-

ner, hvor problemstillinger knyttet til de enkelte fartøyene ble belyst.

Bredalsholmen Dokk og Fartøyvern-senter vil i tiden fremover invitere til flere seminar og kurs rundt dette med drift og vedlikehold av dampkjeler og utstyr. Deltagerne var fra: «Bjoren», «Styrbjørn», «Børøysund», «Hansteen», «Skibladner» og «Hestmanden» – i tillegg til maskin-arbeidere fra Bredalsholmen Dokk og Fartøyvern-senter.

Om elektriske anlegg i verna skip

Samandrag av fylldig rapport frå Geir Madsen, Hardanger fartøyvern-senter

Seminaret om el-installasjonar i verna skip vart halde ved Hardanger fartøy-vern-senter i mars. Tema var korleis auke det antikvariske nivået, og få til tidsau-tentiske og trygge el-installasjonar i ver-neverdige fartøy. Det var 30 deltakerar frå diverse fartøy og fartøyverssentra frå Gratangen i nord til Kristiansand i sør. Det var ekstra viktig at representantar for Riksantikvaren, Sjøfartsdirektoratet og Direktoratet for samfunnstryggleik og beredskap (DSB, tildegare el-kontrollen)



Kursleder Rune Løvlie og kursdeltagere fordyper seg i viktige detaljer.

Foto: Bredalsholmen dokk og Fartøyvern-senter



Døme på aktuelle produkt som er å få kjøpt nye. Kablane til høgre er godkjente skipskablør som er omspunnen med tråd for å sjå ut som gammal type.

Foto: Hardanger fartøyvernssenter

kunne delta sidan desse organa kvart på sitt vis set føringar for arbeid med el-installasjonar.

Gjennom førebudde innlegg og drøftingar i plenum blei deltakarane ført inn i aktuelle problemstillingar kring antikvariske omsyn og regelverk for el-installasjonar.

Før ein set i gang arbeid med slike anlegg er dokumentasjon av alle detaljer nøkkelen til ei vellukka gjenskaping. Dette er særleg viktig med tanke på at ei restaurering går over fleire år og gjerne involverer mange personar. Ein teknisk og profesjonell del er ei skjematisk teikning av el-anlegget med symbol etc. brukt i bransjen. Etter ei restaurering vil DSB i alle høve krevje slik dokumentasjon. Husk at sjølve installasjonsarbeidet berre kan utførast av autorisert firma.

Riksantikvaren krev minst mogleg endring i el-installasjonar. Slike installasjonar representerer i seg sjølv tidsty-pisk teknisk historie og er slik sett like viktig som andre deler av fartøyet. Når det likevel må repareras er kravet at deler som kan gjenbrukast blir gjenbrukt. Når gjenbruk ikkje er mogleg kan eit søk etter gamle brukte deler av same type gi resultat. Noko installasjonsmateriell er framleis i produksjon, og anna er sett i ny produksjon i ein veksande marknad for retro-produkt. Det er ikkje tilrådeleg å gjenbruke gamle el-kablar.

Av fartøyvernssentra er det Nordnorsk fartøyvernesenter og båtmuseum som har samla mest gammalt el-materiell og bygd kompetanse på feltet. Nokre private firma har opparbeida kompetanse innan antikvarisk istandsetting av el-anlegg i

verneverdige skip. Dei som skal restaurera elektriske anlegg vil ha stor nytte av rapporten frå seminaret.

Maskinistforum i Bergen

På grunnlag av referat fra Tor Bjørgaas og Jan Ulvøy

En lørdag midt i mars var dampmaskinister samlet om bord på «Stord I» i Bergen for å utveksle erfaringer om drift og vedlikehold av dampkjeler. Drivkrefter og viktige bidragsytere var Tor Bjørgaas og Jan Ulvøy.

Oppbygging av en kjele og alt nødvendig utstyr på den ble gjennomgått. Kjelen på «Oster» og Stord I» er begge oljefyrt og har derfor behov for spesielle sikkerhets-anordninger. Her er flammevakten sentral, den som bryter oljetilførselen om flammen slukner. Overvåkningsutstyr som er aktuelt for både olje- og kullfyrte kjeler er nivåkontroll for vannstanden på kjelen og salinometer for å overvåke saltinnholdet i fødevannet. Det første gir en sikkerhet i tillegg til den kontrollen vi har i vannstandsglasset, det andre gir tidlig varsel om salt (klorider) i fødevannet, noe vi får om det er lekkasje inne på kondenseren.

Vinterkonservering, samt første gangs oppfyring ved sesongstart ble også diskutert. Her var det rom for ulike løsninger, men det viktige er at månedene i opplag brukes til effektivt kontroll- og vedlikeholdsarbeid. Det er da man kan forvise seg om at rutine som brukes i seilings-sesongen gir ønsket resultat.

Et annet viktig tema på programmet var kjelvannskontroll. Her er det viktig å bruke utstyr og veiledninger fra en anerkjent leverandør. Ved å følge anvisningene kan man ta prøvene på riktig måte,

lese av resultatet nøyaktig og dosere tilsetningsstoff slik at man får den ønskede virkning.

Erfaringene fra samlingen var svært gode. Deltagerne ønsket noe tilsvarende neste vinter, da med hovedmaskin og hjelpemaskineri som tema.

Kurs i dekkvedlikehold i Harstad

På grunnlag av rapport fra Nordnorsk Fartøysvernssenter og Båtmuseum

Den siste helgen i april holdt fartøysvernssenteret et tre dagers kurs i vedlikehold av tradisjonelle skipsdekk i Harstad. Målet for kurset var å gi deltagerne innsikt og praktisk innføring i teknikk, kontroll og vedlikehold av tradisjonelle skipsdekk. Kurset ble gjennomført om bord på «Anna Rogde» som da sto på slipp i Harstad for årlig vedlikehold. Dette bidro til realistiske øvelser og mengdetrening for kursdeltagerne. Kurset hadde ti deltagere og kom i stand etter henvisning fra «Anna Rogde»s venneforening og Sør-Troms Museum.

«Anna Rogde» har to ulike utførelser av dekksp plank. På hoveddekket ligger dekksp plank med not og fjær, mens akterdekket har dekksp plank med ordinære drevnat og bek. Dette dekket ble lagt tidligere på 2000-tallet, og var nå blitt lekk i ulike partier. Kurssets praktiske del ble dermed konsentrert om akterdekket. På forhånd hadde mannskapet rengjort dekket og demontert det meste av utstyr som var til hinder for kontroll og oppdriving av natene. Noen komponenter som var til dels krevende å fjerne ble likevel stående. Undervisningen omfattet å «spinne» drevtråd, praktisk øvelse med kontroll og oppdriving av nat og beking av nat. Hele akterdekket ble kontrollert og etterdrevet



Endre Lund fra Nordnorsk fartøyvernssenter (på kne på dekket) instruerer ved kurset i dekkssvedlikehold på «Anna Rogde». Foto: Harriet Olsen, Sør-Troms Museum

i løpet av kursdagene. Det ble også drevet opp enkelte støter på hoveddekket.

Praktisk kurs på «Børøysund»

I februar 2018 holdt Norsk Veteranskibsklub et to-dagers teorikurs for kjelepasere og fyrbøtere. Nå er «Børøysund» vel tilbake i Oslo. Derved er det tid for å gjennomføre den praktiske delen av kurset, oppfyring og fyring under drift. Det er berammet til 19. mai, to dager før sikkerhetsturen. Kurset kombineres altså med nødvendig oppfyring før denne turen. Kurset vil starte med en gjennomgang i plenum, deretter gruppevis praktisering om bord.

Riggkurs i Grovfjord

Den siste helga i mai, fra 24. til 26., kan interesserte lære seg å vedlikeholde rigg. Da holdes det kurs i vedlikehold av tradisjonelle rigger. Hvilke arbeidsmetoder, hva slags verktøy og hvilke materialer man trenger er eksempler på spørsmål deltagerne på kurset får svar på. Kurset

foregår om bord på «Anna Rogde» og «Folkvang» i Grovfjord i Troms. Kurset er gratis, men deltagerne spleiser på maten. Overnatting på båtene. Begrenset antall deltakere.

Nordisk gaffelriggseminar

Dette er et årvisst arrangement. I år er det lagt til Harstad i tiden 12. - 15. september. Som «undervisningslokale» brukes byens egen «Anna Rogde», «Folkvang», fra Grovfjord, redningsskøyta «Svolvær» fra Svolvær og to mindre skøyter. Det blir seiling med båtene, foredrag med faglig innhold, diskusjoner og andre former for kunnskapsutveksling. Det er 40 plasser, prisen er 3500 kr som inkluderer overnatting og mat.

Hovedarrangør for de to siste kursene er Hardanger fartøyvernssenter, med Astafjord kystlag og «Anna Rogde» som medarrangører. Påmelding for begge kursene til Morten Hesthammer (morten.hesthammer@fartoyvern.no).

Om drift av en dampkjele

Vi fartøyvernere har et stort ansvar et for de kulturminnene vi forvalter. Det forutsetter betryggende rutiner for opplæring, drift og vedlikehold. Etter havariet på «Børøysund»s kjele for to år siden er den påkostet flere millioner kroner, hovedsakelig penger fra Riksantikvaren. En slik bevilgning forplikter. Veteranskibsklubben er nå godt i gang med å ruste opp gamle og å utarbeide utfyllende rutiner.

Tekst Jan Fredrik Andersen-Gott. Foto via Norsk Veteranskibsklub

Innledning

På bakgrunn av at den omfattende reparasjonen av dampkjelen på «Børøysund» nå er ferdig, har Norsk Veteranskibsklub (NVSK) fått en hyggelig forespørsel fra redaktøren i Dampskipsposten om en artikkel omkring følgende tema: Hva vil Norsk Veteranskibsklub gjøre for å ta vare på kjelen på Børøysund etter at den er påkostet flere millioner kroner? Dette er hovedsakelig midler fra Riksantikvaren som har sagt at det skal utarbeides standard prosedyrer for fyring og løpende vedlikehold av dampkjeler.

En viktig del av dette arbeidet startet NVSK opp allerede i 2017 ved å få

utviklet et kurs for fyrbøtere i kjele/damp/kullfyrings-teori. Kurset ble gjennomført med skriftlig eksamen tidlig i februar 2018 med nær 30 deltakere, deriblant også flere gode kolleger fra «Stavenes» i Bergen. Den praktiske delen av fyring og kjelepass skal gjennomføres før årets seilingssesong starter nå i 2019. De øvrige tiltakene som er på gang omtales under overskriften «Hvordan ta vare på kjelen»?

Bakgrunn

Hendelsen med kjelen på «Børøysund» har vært fyldig omtalt og fulgt opp gjennom flere artikler i Dampskipsposten, men et kort resyme kan være på

sin plass, blant annet som et bakteppe for redaktørens betimelige spørsmål.

På turen til Nord-Norge sommeren 2016 ble det oppdaget nedsynkninger av taket på begge fyrgangene på den da 108 år gamle og originale kullfyrte dampkjelen på «Børøysund». I styrbord fyrgang hadde det vært en mindre nedsynkning fra før båten ble kjøpt, noe som ikke hadde vært til bekymring. Nå var det blitt en mer markert deformasjon i taket på fyrgangen i akterkant. I babord fyrgang ble det senere oppdaget en mindre markert og mer langstrakt nedsynkning. Da «Børøysund» kom tilbake til Oslo ble skadene undersøkt av eksterne fagfolk. De antok at skadene kunne være forårsaket av en kombinasjon av kraftig fyring, for eksempel ved full fart i kombinasjon med et belegg av fastbrent olje på vannsiden av fyrgangene. Dette isolerende belegget kan ha hindret varmeavgivelsen fra stålet i fyrgangen til vannet, med den følge at stålet har nådd så høy temperatur og derved minsket styrke, at det hadde begynt å gi etter for damp/vann-trykket i kjelen. Oljebelegget skyldtes at skummingsanlegget i kjelen hadde vært blindet og ikke brukt siden før båten ble kjøpt i 1969. Skummingsanlegget er til for å blåse ut av kjelen olje som stammer fra smøringen av maskineriet og som har kommet inn i kjelen med kondensatet. Oljen vil legge seg på toppen av vannet i kjelen og når kjelen tappes ned vil oljen klistre seg på fyrgangene hvor den brenner seg fast når det fyres opp. Det viste seg at belegget ikke lot seg fjerne selv med høytrykkspyling på 1000 kg. Det måtte slipes vekk med vinkelsliper.

Fagfolkene vurderte at skadene på

fyrgangene kunne repareres, men det ville bli ganske omfattende da blant annet de fleste røk- og stagrør måtte kappes ut for tilkomst til å skjære ut de skadde toppene av fyrgangene og å sveise inn nye. Et alternativt som også ble vurdert var å skifte ut hele kjelen med en klinket kopi. Dette ble imidlertid frafalt på grunn av kompleksiteten i en slik operasjon samt et ønsket om å kunne beholde den originale kjelen så langt det var mulig. En utskifting av kjelen ville også medføre svært store inngrep i noen av de mest originale delene av båten, som korridorene over kjele- og maskinrommet.

Det ble innledningsvis antydnet at reparasjonen av fyrgangene og utskifting av en håndfull ødelagte stagbolter i bakkant av kjelen, samt innsetting av nye røyk- og stagrør, ville være en omkring 3 måneders jobb og en kostnad på omkring 2,5 millioner kroner. Dette dog med klare forbehold om at en aldri kunne vite hva som dukket opp når en tok til å reparere på så gammelt utstyr, hvor en i tillegg hadde svært dårlig dokumentasjon på tidligere tiders skader og reparasjoner.

«Børøysund» ble slept til Bredalsholmen Dokk og Fartøvernssenter i Kristiansand for reparasjon og ankom der 15. august 2017. Samtlige røk- og stagrør ble fjernet og kjelen grundig rengjort innvendig. Det ble da avdekket at det var 106 stagbolter som måtte skiftes og ikke 6 som først antatt. I starten av prosjektet var det forutsatt at anleggets dampør og ventiler var i god stand. Underveis ble det imidlertid avdekket at en rekke ventiler, rør, bolter og flenser hadde behov for overhaling og i flere



Innsynkning i en av fyrgangene. Begge var omtrent like ille.

tilfelle utskifting. Det kom også frem at det hadde vært gjort mange reparasjoner opp gjennom tiden i båtens ulike livsfaser, og at ikke alle hadde vært like vellykkede. Eksempelvis hadde det vært usertifisert sveising og bruk av feil materialkvaliteter på flenser og rør. Dette måtte rettes opp og trykktestes for å få dampanlegget godkjent av kontrollorganet Kiwa Inspecta og Sjøfartsdirektoratet. Det ble også etter hvert avdekket alvorlige korrosjons- og slitasjeskader på eksempelvis stålplatene og boltene i toppen og bunnen av vendekamrene i tillegg til varmeskader på ildbryggene. Dette betinget blant annet utskifting av plater og produksjon av nye bolter til vendekamrene og produksjon av en ny ildbrygge.

Det totale arbeidsomfanget økte som vi skjønner kraftig under arbeidets gang og kostnadene likeså. Dette har vært en betydelig utfordring for både NVSK og Riksantikvaren som den helt nødvendi-

ge faglige og økonomiske støttespiller. Dette ikke minst når verkstedoppholdet ble på 15 måneder og ikke 3 og prisen på nær 8 millioner, ikke 2,5. En viktig støttespiller og pådriver har også vært, og fortsatt er, Sjøfartsdirektoratet med sine pålegg som må etterkommes før «Børøysund» kan gis seilingstillatelse.

Hvordan bevare kjelen?

Dette må ikke leses som om det ikke tidligere har vært gjort svært mye godt og riktig arbeid av både tidligere og nåværende eiere og meget dyktige mannskap i over hundre år. Uten det hadde verken kjelen eller båten eksistert i dag, men det er klart at den store og påkostede reparasjonen forplikter til forøket innsats for trygg drift og bevaring. Med bakgrunn i Arbeidsmiljølovens forskrifter om sikkerhet og helse og Sjøfartsdirektoratets pålegg, er NVSK nå godt i gang med å utarbeide et sikkerhetsstyringssystem som



Kontrolløren i arbeid inne i babord ildkasse. Kjelen virker romslig når alle røyk- og stagrør er fjernet. Nede til venstre ser vi røret for bunnblåsing.

spesifikt går på sikkerhet, drift og vedlikehold av «Børøysund»s dampkjele og maskineri. I dette systemet utarbeider vi detaljerte instruksjoner for blant annet klargjøring og oppfyring etter vinteropplag, generell oppfyring av kald kjele, generell fyring under drift, nedstengning og avkjøling for kortere driftsstans, avstengning og konservering for vinteropplag.

Det utarbeides instruksjoner for sjekk og vedlikehold av sikkerhetsventiler, sjekk og blåsing av vannstandsglass, bunnblåsing og skumming, samt generell sjekk av ventiler og armaturer. Tilsvarende instruksjoner skal det utarbeides for kontroll og behandling av kjelvann.

På kjelens vannside skal det sjekkes for kjelestein og avleiringer på kjelekropp, fyrganger og røyk- og stagrør. Anlegg for skumming og bunnblåsing

skal inspiseres, likeså stagbolter, mannluker med pakninger og kjelens ventiler og armatur. På «tørr side» skal fyrganger, vendekammer, rister, røk- og stagrør inspiseres. Drift og vedlikehold av framdriftsmaskineri, hjelpemaskineri som pumper, lysmaskiner, ankerspill og vinsj vil også bli tatt med.

Av instruksene skal det fremgå hva som skal gjøres regelmessig under drift, samt daglig, ukentlig, månedlig, årlig og ved 5-årsklassing.

I tillegg til disse tekniske prosedyrene utarbeides det instruksjoner for opplæring av fyrbøtere og maskinansvarlige med utsjekk på opplæringslister og prosedyrer. Det skal også etableres instruksjoner for hvordan avvik behandles og hvordan ulike tildragelser, erfaringer og reparasjoner med mere skal dokumenteres og tas vare på slik at de er



Styrbord ildkasse etter at røykrørene er brent ut. Toppen holdes på plass av bolter mellom de doble «rytterne». Her måtte det meste fornyes. Til venstre ser vi stag-boltene mot babord ildkasse.

tilgjengelige for våre etterkommere. I dag er det svært mye viktig erfaring og kompetanse som i stor grad innehas av den enkelte og som dessverre kan forsvinne brått og uventet.

Alt dette kan virke som en tørr oppramsing av selvfølgeligheter. Til det er å si både ja og nei. Det er opplisting av ting som allerede gjøres, dog i noe vekslende og individuell grad. Og det er her den vesentlige endringen og forbedringen skal ligge. Det som tilstrebes er at det ikke lengere skal være et individbasert, men et regel- og instruksbasert system. I et slik system skal det klart framgå av instruksjonen hva som skal gjøres, når det skal gjøres og hvordan det skal gjøres, og at det ikke skal være opp til den enkelte å gjøre det «på sin måte».

Det lar seg ikke nekte for at det er et både møysommelig og tidkrevende

arbeid. Det å skulle nedfelle selv enkle rutiner og gjøremål i godt forståelig skrift og så legge det inn i et system som er logisk og lett å finne frem i, krever tid og gjennomført systematikk. Dette er ikke et system som blir «perfekt» ved første forsøk, men som må justeres og utfylles etter hvert som det vinnes erfaring. Derfor skal det også lages egne instruksjoner for korreksjon av systemet.

Det er i gang tilsvarende arbeid med instruksjoner for det som foregår på bro, på dekk og i bysse og ikke minst for alt som har med generell sikkerhet, brann og redning å gjøre for hele båten.

I sum kan dette bli svært mange sider med hundrevis av gjøremål som skal beskrives i detalj og settes inn på rett og gjenfinnbart sted i et samlet sikkerhetsstyringssystem for hele båten. Tilsvarende system skal gjennomføres for alle



Arbeidet er snart fullført, her vales nye røykrør inn.

båtene i verneflåten, tilpasset eget utstyr og egne aktiviteter. Det har derfor vært gledelig og til svært stor nytte at Bredalsholmen Dokk og Fartøversenter, med bistand fra Riksantikvaren, har avholdt to fulltegnede seminar om nettopp sikkerhet omkring dampsystemer og utforming av sikkerhetsstyrings-system for disse. Her har det vært mye nyttig å hente og lære av andre, både på oppbygging av systemene og på utformingen av instruksene.

Som sagt er det vi nå holder på med et møysommelig og meget tidkrevende arbeid, og som for tiden går på bekostning av andre oppgaver som blir satt på vent. Så kan en jo spørre seg om hvorvidt bruk av et slikt sikkerhetsstyrings-system for år tilbake ville ha hindret, eller fanget opp i tide, de feil og skader som kom for dagen på «Børøysund». Det vil naturlig nok ikke vil kunne gis ett svar med to streker under. Men

hadde vi for eksempel tidligere hatt en klar instruks for skumming av kjelen, ville vi unngått det svært uheldige belegget av fastbrent olje på vannsiden av fyrgangene. Et godt gjennomtenkt sikkerhetsstyrings-system og gjennomført praktisering av det, vil etter mitt syn utvilsomt gi betydelige gevinster både når det gjelder sikkerhet og en best mulig drift og ivaretagelse av våre unike og levende kulturminner.

[Jan Fredrik Andersen-Gott](#) reiste til sjøs som 17 åring, tok maskinistskole og senere utdanning som Marineingeniør ved Sjøkrigsskolen. Flere års fartstid som maskinmester på marinefartøyer og ledende stillinger i land. Leder for Yrkesorganisasjonenes Sentralforbund YS i 7 år, etter det forhandlings- og arbeidsgiverdirektør i Kommunenes Sentralforbund KS. Leder i NVSK fra 2016 til 2018.

Christer Valstad ved Saltdal verft

Det vi forestiller oss som gammeldagse båtbyggere finnes antagelig ikke lenger. Dagens båtbyggere behersker moderne materialer og teknikker. Noen av dem har i tillegg også kunnskap og ferdigheter om hvordan det ble gjort tidligere. Folk med en slik kombinasjonen er vi fartøyvernere avhengige av. Christer Valstad er altså en slik nøkkelperson.

Tekst: Morten Hesthammer. Foto: via Christer Valstad

Det var litt for lett å si ja da redaktør Jensen for en tid siden håpet å få en av oss i miljøet til å bite på kroken og lage et intervju med båtbyggeren Christer Valstad. Jeg beit på, selv om kroken var uten agn, liksom bare for å være hyggelig. Dessuten jobbet jeg i Bodø på den tida, med restaurering av nordlandsjekta «Anna Karoline», og Christer holder til i en av fjordene innenfor Bodø, nærmere bestemt på Rognan. Jeg ringte til Christer, eller forresten, det var jo Christer som ringte til meg. Han ville høre om jeg visste om et gedigent masteemne til jekta «Brødrene». Sånn var det at jeg kom i kontakt med Christer. Det var for et par måneders tid siden, og da jeg først hadde ham på tråden så

benyttet jeg anledningen til å spørre om jeg kunne komme til Rognan og intervju ham. Og det kunne jeg. Eneste ulempe var at vi kun hadde et par tilgjengelige søndager for et slikt møte, før jeg avsluttet oppdraget i Bodø og reiste hjem til Hardanger. Den første søndagen måtte Christer til hytta for å fikse en akutt vannlekkasje, og den andre søndagen var det påsketur til samme hytte. Vel, det blei altså ikke noe av møtet med Christer. Fra folk i fartøyvernmiljøet i nord har jeg kun hørt positivt om ham og det var litt ergerlig å ikke møte ham. Jeg ville jo også gjerne hatt en tur til det gamle båtbyggerstedet, hvor Christer holder liv i fartøybyggertradisjonen og Kai Linde i båtbyggertradisjonen.



Her er Christer i arbeid med å drive skroget til «Alia», en Nygaardsvoldbåt bygget i Rognan i 1937. Nå hører den hjemme på Kvaløya ved Tromsø. Nygaardsvoldbåtene ble bygget med offentlig støtte i noen år fra 1936, i en periode med stor kapitalmangel i fiskeriene. Mange av dem ble bygget i Rognan.



Slik ser det ut inne i båthallen. Det kreves ordenssans og systematikk for å kunne arbeide effektivt her. De to store fartøyene er skandferkutterne «Faxen» (til venstre) og «Hermes II». De to mindre er skøyta «Alpen», bygget oppe Saltdal og fløtet ned til Rognan, og motoråttringen «Teisten» fra 1938, eiet av Meløy bygdemuseum.

Det er torsdag 25 april og jeg finner fram telefonen og ringer til Christer. Hans rolige, ja like fram fortrolige stemme møter meg. Han snakker i et tempo som skaper tillit og vitner om en kar som er trygg på seg sjøl, og hva han står for. Hva det er vil jeg gjerne finne ut av.

- «Jeg kommer egentlig fra Dønna på Helgeland», forteller Christer da jeg spør om han er fra Saltdalen eller området rundt. «Der har jeg familien og hadde en bestefar som klinka fiskesjarker og tok vedlikehold på båter. Sånn fikk nå jeg interesse for faget.»

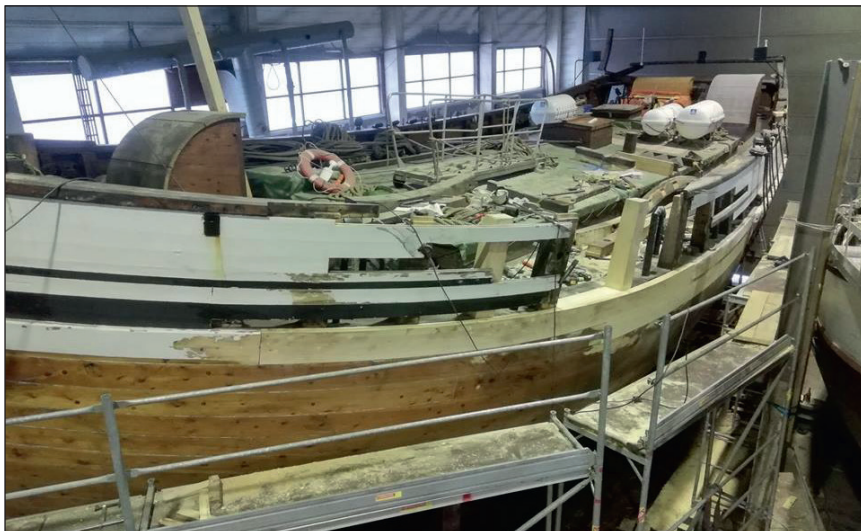
Så interessert blei Christer at han 17 år gammel begynte på båtbyggerskolen i Saltdalen. Det var i 1995. Da hadde han allerede fått prøvd seg på sjøen, som fisker på en garnbåt. Han kom altså raskt inn i rytmen med tidligere morgener og lange arbeidsdager. Etter båtbyggerskolen har han holdt seg til trebåtbyggerfaget, eller retttere sagt som skipstømmermann. Å drive et verft og jobbe som skipstømmermann er i grunnen flere fag, når man driver på som Christer gjør. Moderne fiskefartøy har helst aluminiumsoverbygg, kanskje også dekk og skanseledning. Derfor må man kunne sveise. Og så må gjerne fartøyene ha akseltrekk, motorene og teknisk utstyr må gås over. Nye deler produseres og diverse utstyr installeres. For å rekke over alle oppgavene har Christer 3 – 4 mann i arbeid, og om sommeren et par mann til.

- «Slo du deg til i Saltdalen da, etter skolen?»
- «Nei, i noen år jobbet jeg ved Blokken skipsverft i Sortland. Der var det noen dyktige folk og et par eldre som

hadde vært i faget lenge. Her var mye å plukke opp og jeg lærte mye der.»

Christer forteller at han på slutten av sin tid ved Blokken skipsverft jobbet som arbeidskoordinator der, og at han da måtte holde oversikten over de forskjellige fagpersonene. Det vitner om en kar som må ha vært dyktig på flere områder, tenker jeg. Allerede i 20-års alderen satt han med mange arbeidsoppgaver og et stort ansvar.

- «Men, hvordan startet du så i Saltdalen?»
- «Det var i 2009, da Saltdal kystlag dreiv slippet og tok opp båter på den. De behøvde hjelp og så reiste jeg til Rognan. Etter hvert balet det på seg, og vel, det blei så mange oppdrag at jeg rett og slett startet eget båtbyggeri. Det er takket være kystlaget at det har vært mulig. De har vært fantastiske. Både til å holde anlegget i gang på et vis, etter at det gamle verftet gikk konkurs, og for meg har de vært gode støttespillere. Fortsatt møtes de her ved verftet, altså Saltdal verft, og vi har god nytte av hverandre. I den sammenheng vil jeg spesielt nevne Eilif Bentsen, han har vært selve ryggraden oppi dette her.»
- «I 2016 blei det til at jeg kjøpte Saltdal verft, men først etter å ha snust på bygningen som står igjen etter Hansen båtbyggeri. Da den gikk til båtforeningen gikk jeg i forhandlinger med kommunen, som da hadde overtatt denne båthallen.»
- «Så du er eneeier om verftet?»
- «Ja, det har blitt sånn. Men med meg i styret har jeg Jan Ole Olsen. Han er en utrolig dyktig og hyggelig mann.



Jekta «Brødrene» av Melbo ble bygget i denne hallen i 1995. Nå er den tilbake for reparasjon av en skade.

Han er pensjonist nå, men har tegnet en del av båtene som blei bygd her tidligere. Dessuten har han jobbet i Sjøfartsdirektoratet. Jeg er veldig glad for ha ham her.»

- «Jeg har hørt mye positivt om deg og arbeidet dere gjør. Hva vil du si er deres største styrke?»
- «Det er helt klart allsidigheten. At vi er rustet til å ta såpass forskjellige jobber. Og så har jeg kolleger som er ivrige og har den rette innstillinga.»
- «Hva mener du er den rette innstillinga?»
- «Jeg legger vekt på at folk er punktlig, at de er produktive og leverer god kvalitet. Jeg firer ikke på god kvalitet. Jeg vil heller tape noen kroner for å oppnå det enn å levere fra meg noe jeg ikke kan stå inne for. Nå er jeg så heldig at de som jobber her er ivrige og jobber selvstendig.»

Christer forteller at det nok er idealisten

i ham som er villig til å satse så mye på et såpass ambisiøst prosjekt som å kjøpe og drive et båtbyggeri i den gamle båthallen. Å slite med, ruste opp eller fornye gammelt utstyr har vært en tung bær, men ting begynner å komme på stell. Nå er ikke Christer den som drømmer om korte arbeidsdager, men i perioder er de nok lengre enn han kunne ønske. Lange dager i fysisk arbeid, for så å ta kontorarbeid på kvelds- og helgetid er normalen.

- «Jeg var klar over at det ville bli sånn, men man håper jo fortsatt at det bare er midlertidig. Samtidig vet jeg at det er slik de gamle ofte dreiv, og jeg forstår jo hvorfor.»

- «Hvordan ser du på fartøyvernssentrene?», spør jeg siden jeg selv jobber ved et slikt senter og fordi mange sitter med det bildet at sentrene har puter under armene og er sikret gode levekår med statsstøtte og penger i overflod.



«Jan Børre» slippsettes på Drageslippen. Slippen tilhørte det nedlagte verftet til Johan Drage, eies nå av kommunen og leies av Christer Valstad. «Jan Børre» ble bygget i Rognan for omkring 50 år siden. Eilif Bentsen, en av ressurspersonene i miljøet, var med å bygge den.

(De som er tettere på vet at det ikke er helt slik!)

- «Jeg syntes det er godt at sentrene er der», svarer Christer. «Det er fint for oss andre å ha dem som en slags samarbeidspartner i forskjellige sammenhenger. De har gjerne vært borti, og driver med litt andre ting enn det jeg gjør til vanlig, og vice versa. Jeg håper også at de som jobber ved sentrene syntes det er viktig at vi som er private aktører også hører hjemme i helheten på samme vis. Vi er tross alt ikke så mange aktører innenfor feltet lengre og det er nok arbeid til alle, sånn sett.»

Det er trefartøy som ligger Christer nærmest, forteller han. Selv har han en liten hurtiggående glassfiberbåt, og det jobbes en del med aluminiumsbåter ved verftet. Christer trives på

havet, men tida strekker ikke til for alt.

Ved Saltdal verft har Christer hatt arbeide på både «Bolga», «Blomøy» og «Faxsen». Slike fartøy er midt i leia for hans egen interesse. Drømmeprojektet er å bygge et nytt trefartøy, det har han forhåpning om vil skje i løpet av et av de nærmeste år.

- «Om vi ikke bygger noen nye fartøy år om annet, så tror jeg faget råtner på rot», avslutter Christer. Mannen, som ikke bare har tatt på seg å drive et verft, men som på sett og vis bidrar til å ta vare på sjela til bygda hvor man har bygd så mange nye fartøy tidligere.

[Morten Hesthammer er leder av Norsk Forening for Fartøyvern. Han har også fartøyvern som yrke, som nestleder ved fartøyvernavdelinga ved Hardanger Fartøyvernssenter.](#)

Trange tider i fartøyvernet

På Bredalsholmen har arbeidet med «Folgefonn I» stanset opp, og verftet er kommet i en svært vanskelig situasjon. Åsmund Kristiansen, leder av fartøyvernavdelingen ved Hardanger fartøyvernseater, sendte ut denne pressemeldingen i slutten av april. Den har dessverre fått liten oppmerksomhet.

Stopp i restaurering fører til krise ved nasjonalt fartøyvernseater

Full stopp i restaureringa av M/F «Folgefonn I» har gitt en prekær situasjon for det nasjonale fartøyvernseateret Bredalsholmen Dokk og fartøyvernseater (BDF). Statlege midlar til restaurering er ikkje tilstrekkelege for å dekke behov på prosjekt som er i gang, og fører til ein uavklart situasjon for korleis små og trua handverksfag innan båt- og skipsbygging kan bli ført vidare. To tredelar av handverkarane er no permittert eller leigd ut til andre.

Regjeringa har i Granavolden-plattformen vedtatt å «styrke norsk fartøyvern» og «styrke arbeidet med handverkets status og bevaring av handverkstradisjoner». Likevel opplever ein no nedbygging av spesialkompetanse på historiske handverksteknikkar knytt til stålskipsbygging.

Bredalsholmen Dokk og fartøyvern-

seater (BDF) er eitt av tre nasjonale fartøyvernseater. Fordi det no manglar midlar til å halde fram med Folgefonn-prosjektet er ein del av handverkstaben permittert eller leigd ut til andre verksemdar.

Hardanger og Voss museum (HVM) er eigar av den freda bilferja M/F «Folgefonn I» (bygd 1938). Etter avtale med Riksantikvaren er ferja dokksett ved BDF. I haust vart stålskroget sandblåst og tilstandsvurdert. Restaurering av skroget starta i januar, men vart avslutta i midten av mars då det viste seg at løyvde midlar for arbeid ikkje rakk lenger i 2019.

Situasjonen for BDF er prekær, og ein står no i fare for å miste opparbeidd kompetanse og kapasitet på dei gamle skipsbyggingsteknikkane. BDF er, som dei to andre fartøyvernseater, finansiert hovudsakleg gjennom oppdrag på verna og freda fartøy. Løysingen for å



«Følgefonn I» ligger tørt og trygt i dokka ved Bredalsholmen, men arbeidet er stoppet opp, og ferja låser dokka for andre inntektsgivende oppdrag.
Foto: Bredalsholmen

berge kompetansen er ei ekstraløyving til Folgeonn-prosjektet. BDF har hatt møte med Riksantikvaren, som gjer det klart at det ikkje finst tilgjengelege midlar hos dei.

For 2019 kom det inn søknader til Riksantikvaren frå 134 fartøy på til saman nesten 260 millionar kroner. I statsbudsjettet var det løyvd om lag 63 millionar kroner, som dekkjer 25 % av den samla søknadssummen. For å halde ein fornuftig framdrift i «Følgefonn I»-prosjektet er det naudsynt med 6 mill. kroner i tilleggsløyving for 2019.

Det er svært positivt at det er stor aktivitet innan fartøyvern og kystkultur. Men i følge Nasjonal verneplan var behovet på 100 millionar kroner for fleire

år sidan, så ein står no ovafor eit stort etterslep, med påfølgande forverringsgrad av tilstand. Mange av fartøya som ikkje fekk midlar i år utgjer no flaskehalsar fordi dei okkuperer verkstader og slippar. Derfor er det no på høg tid med eit løft for fartøyvern-posten på statsbudsjettet.

Hardanger og Voss museum peiker på den overordna nasjonale målsetjinga om at «Fredede bygningar, anlegg og fartøy skal ha et ordinært vedlikeholds-nivå innen 2020».

Hardanger fartøyvernssenter er ei avdeling av Hardanger og Voss museum. Her står ein ovafor liknande problem som hos BDF, ved at fartøy vert ståande i heile 2019 utan framdrift.

Hva skjer i sommer?

Det er om sommeren vi kan vise frem båtene våre og resultatet av det arbeidet vi legger ned på dem. Det er også om sommeren vi kan reise rundt og se hva andre har fått til, diskutere og utveksle erfaringer med likesinnede. Nedenfor har vi listet opp noen av mulighetene.

Hardanger Trebåtfestival

I Norheimsund, i dagene 14. - 16. juni kan vi se et knippe av Vestlandets flytende smykker, både bruksbåter og lystbåter.

Rundturer fra Bergen

Ni søndager i sommer arrangeres femtimers rundturer med «Stord I», damp-tog og veteranbusser. Turene markedsføres under betegnelsen «Som å reise i gamle dager.» - Bergen Heritage Tour.

«Skibladner»

Den gamle damen går i år som de fleste somre siden 1856 i rute på Mjøsa. Rutesesong fra 25. juni til 18. august. Før og etter sesongen en mengde spesialarrangementer. Du finner dem på internett.

Tall Ship race

I år starter det 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

Stevnet arrangeres Flensburg 12. - 14. juli. Sommerens store begivenhet for dampfrelste. Nærmere informasjon på internett.

Forbundet Kystens landsstevne

Kystlaget Trondhjem er vertskap i tiden 18. - 21. juli. Temaet er **Levende havn – levende by**, altså hva kyst- og far-tøyvernkulturen kan bidra med i en bykultur.

Trebåtfestivalen i Risør

Fra torsdag til 1. til fredag 3. august skjer det i Risør. Med et forventet publikumstall på 10-12.000 personer er festivalen blant de viktigste i sitt slag i Skandinavia. Som det følger av navnet er de fleste båtene gamle, mange av dem klenodier fra vårt miljø.



Som å reise i gamle dager. «Stord I» og veterantoget møtes på Garnes for å utveksle passasjerer. Foto: Harald Sætre

Arendalsuka

Dette er ikke noe fartøyvern-arrangement, men møtested for dem som vil påvirke og dem som bør påvirkes. Mange av fartøyene fra miljøet vårt brukes for å gi farge i dette arbeidet. Tid: 12. - 17. august.

Havnedagene i Haugesund 15. – 18. august

Årets arrangement varer fra 15. til 18. august og har som tema «Taubåter og hjelpebåter i havnen». Slike fartøyer er gjerne bortgjemte og anonyme og fortjener oppmerksomhet.

Skutefest i Rosendal

For tredje gang, dagene 23. – 23. august, blir det skutefest i Rosendal. Arrangør er miljøet rundt galeasen «Gurine», nyeste medlem i Fartøyvernforeningen. Programmet er ennå ikke klart.

Kulturminnedagene

Disse dagene markeres i år fra 7. til 15. september og har som tema «fremtidens kulturarv». En viktig del av vår tids kulturarv er våre gamle lokalbåter. Fremtidens kulturarv blir nok noe langt mer moderne. Kan det være en hydrofoillbåt, en slik som nå er under restaurering i Stavanger, en første generasjons hurtigbåt, som «Solundir» som ligger i møllpose i Dåfjorden, eller en Westamaran, de som i dag er viktige bindeledd langs det meste av kysten vår.

Kulturminnedagene er en fin anledning til å presentere også den kulturarven vi forvalter i dag. Bruk dem til å markedsføre vårt fartøy, gjerne i samarbeid med andre kulturminnevernere. Altså: Ta kontakt med samarbeidspartnere og start planleggingen. Påmelding til Kulturminneforbundet. Beste arrangement vinner 30 000 kroner.

Kysten rundt

Smått og stort om hva som skjer i fartøyvernmiljøene.

Samarbeid i Bergen

Fjordabaatane er et samarbeidsorgan for 12 av Vestlandets verneverdige fartøyer, som tilhørte bergenske ruteselskap. Fjordabåtene representerer en epoke som varte fra midten av 1800-tallet til slutten av 1900-tallet, da fjordabåtene fraktet passasjerer og varer mellom Bergen og distriktet. Ferger krysset (og krysser fortsatt) fjordene, for å binde

veisamband sammen. Få andre steder i verden kan vise til en tilsvarende tradisjon med båter i lokal og langruter, og få andre steder kan vise en slik entusiasme som dette området.

Ved to arrangementer hver forsommer vises denne entusiasmen. På Torgdagen, som i år er på pinseaften, går sju av båtene fra distriktet rundt Bergen, en så tidlig som 6:45, til Bergen med fel-



Slik så det ut under en Torgdag for noen år siden. Bildet blir ikke så mye annerledes i år. Foto: Harald Sætre.



Slik ser de ut, plakettene som kan vise at fartøyene våre er anerkjent på høyeste hold.

les ankomst 10:30. Da møtes bymann og stril til et stevne som viser gamle tradisjoner. Felles avreise for båtene er 15:00, som det var i gamle dager.

To dager senere har de samme sju båtene sin tradisjonelle annen-pinsedagstur-tur, i år til Våge på Tysnesøy. Båtene har ulike anløpssteder underveis, slik at det er mange kombinasjonsmuligheter.

Plaketter for vernede og fredede fartøy

Ved Norsk forening for fartøyvern

Er ditt fartøy fredet eller vernet av Riksantikvaren? Da kan du bestille plaketten for vernet eller fredet fartøy. Plakettene er noe vi har samarbeidet med Riksantikvaren om i flere år, og vi er glade for at vi endelig kan tilby medlemmene våre disse. Plakettene er laget av messing med sort overflate og Riksantikvarens emblem i messingfarge, med påskrift vernet, verna, fredet eller freda. Formatet er 12 x 12 eller 15 x 15 cm og de koster kr. 510,- per stykk pluss frakt, uavhengig av format. Fartøyvernforeningen informerer ytterligere om bestilling.

Fartøyer på verksted

«Stavenes» ligger ved verksted i Dåfjorden. Arbeidet med utskifting av stål i akterskipet skrider fremover. Alt av hudplater som skal skiftes er nå fjernet. Gammel strekkplate på BB side nede i akterskipet er fjernet og ny er under montering. Det lages nå nye hudplater som skal monteres. Mye klinking gjenstår. Av utestående arbeid i akterskipet kan nevnes utskifting av dårlige spant, ny stringer i SB proviantrum og å lage tanktopp til dette rommet som vil bli tatt i bruk som septiktank senere. Deler av arbeidet utføres av dugnadsfolk som i helger tar turen nedover. Aktuelle oppgaver er forberedelser for å kunne bygge nytt salonghus.

I nabobygda Sagvåg har «Granvin» ligget i vinter mens medlemmer fra Stord, ledet av Kåre Kvalvik, har gjort et imponerende dugnadsarbeid med å få båten klar til årets sesong. I slutten av mars kom båten tilbake til Bergen. Der gjenstår fremdeles mye arbeid før båten er klar for sesongstart.

I slutten av februar kom «Børøy-

sund» endelig tilbake til Oslo. Etter lang tids verkstedopphold i Kristiansand, der kjelen ble reparert, ble båten slept til Göteborg før jul. Der ble avsluttende arbeider med 5-års-klassing, akseltrekk og rorløft utført. Endelig den 20. februar var alt klart, trykket på topp og båten ble seilt til hjem i løpet av to dager.

«Hestmanden» mangler driftsmidler

Siden 1995 er totalt ca. 160 millioner kroner brukt på å sette i stand «Hestmanden» til et krigsseilermuseum. Av disse er 22 millioner de siste tre årene brukt på å gjøre skipet i seilbar stand; teknisk istandsetting av skrog, propell, kjele, maskin m.m., sikkerhets-, navigasjons- og kommunikasjonsutstyr og istandsetting av lugarer og toaletter om bord. Et viktig formål med dette er at skuta kan delta i markeringen av 75 års jubileet for freden i 2020.

Vest-Agder-museet har fått avslag på sin søknad om 4,7 millioner i økte driftsmidler for 2019. Pengene skulle gå til nødvendig vedlikehold og drift av «Hestmanden». Uten økningen må skipet trolig legges til kai. Da spøker det for de siste nødvendige turene i sommer for å få på plass rutiner og erfaringer med drift som er nødvendige før den planlagte turen langs kysten for å markere frigjøringsjubileet for freden i 2020. Når butikkene i Nord-Norge manglet varer under krigen, fikk kundene ofte som svar: Dei kjem med «Hestmanden». Og så, sommeren 1945, kom virkelig «Hestmanden» med varerne. 75 år etter bør virkelig museums-skipet levere sine nye varer.

Forskriftsendring for verdensarv-fjordene

For skip som seiler i de fem verdensarvfjordene på Vestlandet er det tidligere vedtatt strenge regler for utslipp av farlige stoffer til sjø og luft. Reglene er så strenge at våre veteranfartøyer ikke har mulighet til å etterleve dem, og derfor ikke kan seile her. Dette er nå endret ved at det i mars kom en dispensasjonsmulighet. Sjøfartsdirektoratet kan nå gi dispensasjon fra kravene til skip som er vernet eller fredet av Riksantikvaren. Det skal da vurderes om kravene kommer i konflikt med skipets verneverdi, om skipet har historisk tilhørighet til verdensarvfjordene, og formålet med den særskilte reguleringen av verdensarvfjordene. Dette betyr at våre fartøyer fremdeles kan ferdes i disse fjordene. Forurensningen de gir er mikroskopisk i forhold til den fra de store cruiseskipene som forskriften var rettet mot.

Bidrag fra Kulturminnefondet

Kulturminnefondet har kommet med liste over sine tildelinger hittil i år. To fartøyer i vårt miljø er tilgodesett, lystbåten «Heidi» fra Porsgrunn og «Stord I» fra Bergen.

Etter flere avslag har Per Einar Bjønnes nå fått 200 000 kroner til sin «Heidi». Hun er bygget som lystbåt i 1893 og har siden da hatt en omvekslende tilværelse, likevel det meste av tiden som fremragende regattaseiler.

«Stord I» har flere ganger tidligere fått bidrag fra fondet. Denne gangen er det 500 000 kroner, øremerket til mannskapslugarer på banjerdekk.

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

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

Stiftelsen Veteranskibet Rogaland

Postboks 37 Sentrum, 4001 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

Mjössamlingene

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

Venneforeningen for MS Brandbu

c/o Atle Lyhmann,
Fjordsvegen 88, 2760 Brandbu

AS Oplandske Dampskibsselskap

v/ Bjørn Blichfeldt, Boks 26, 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: Stor båt ved spinkel brygge. Her har «Oster» lagt til på årets første tur, til kulturdagene i Arna 4. mai. Foto: Harald Sætre

Baksiden: Her ser vi en elegant bil kjøre i land fra ferja i Kvanndal en fin sommerdag i 1946. Både bilen og ferja lever fremdeles. Bilen er en Mercedes-Benz 230 fra 1937. Den eies og stelles nå med kjærlig hånd av Veteranskibsklubbens leder Bjørn G. Johannesen. Ferja er «Folgefonn I», som ligger i dokka på Bredalsholmen. Bjørg Bremnes, kona til eieren i 1946, har tatt bildet.