

DAMPSKIBS

P O S T E N



TIDSSKRIFT FOR DET FRIVILLIGE FARTØYVERN

Nr. 116 | 3/2019

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-ih@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**21. januar 2020**

Opplag: 2500
Utforming og trykk:
Printex Trykkeri, Hamar





4



8



17



25

Innhold

- 4 **Få flere fartsbåter i fartøyvernet**
De viser tidsskiller innen teknologiutviklingen
- 8 **Båtbygging i Risør**
Båtbyggergrenda Moen og fartøyene derfra
- 13 **Er «Solundir» framtidens kulturminne?**
Båten som skapte eit tidsskilje i Solund
- 17 **Nordisk gaffelriggseminar 2019.**
Skandinavisk samarbeid i Harstad.
- 20 **Thesevs skip: M/K «Fugløy»**
Fartøy med mangfoldig historie
- 22 **«Rogaland» på jubileumstur**
90-åring på gamle trakter
- 25 **Hvem tar vare på lystseilerne?**
Om salg av gamle lystbåter til utlandet
- 28 **En av Tinnsjøens stolte svaner**
Norges største 90-åring
- 32 **Da «Ammonia» gikk på grunn**
En dramatisk hendelse på Tinnsjøen
- 35 **Manglende forutsigbarhet for fartøyvern-sentrene**
Utfordrende tilskuddsordninger gjør det vanskelig å planlegge
- 38 **Kysten rundt**
Smått og stort om hva som skjer i fartøyvernmiljøene
- 44 **Nye styremedlemmer i Fartøyvernforeningen**
Valgkomiteens forslag
- 47 **Foreningene bak bladet**

Fremtidens kulturminner er tema for årets kulturminnedager. Derfor er det også i stor grad tema i denne utgaven av Dampskibsposten. Alt det som nå er kulturminner har overlevet en vanskelig periode, fra de ble umoderne og gikk ut av bruk, til noen fant at de kunne fortelle en historie vi trengte å høre. Ellers forteller vi om to 90-års jubilarer, om lystseilere og store og små hendelser innen interessefeltet vårt.

Få flere fartsbåter i fartøyvernet

Fremtiden krever fart. Vil derfor fartsbåter bli fremtidens kulturminner? De representerer i alle fall viktige tidsskiller, både i teknisk utvikling og i persontransport langs kysten. Slike tidsskiller har vi hatt flere av de siste åtti årene. Derfor bør vi kanskje lete blant fartøyer som har markert disse skillene når vi skal finne fremtidens kulturminner.

Ved Gunnar Eikli

Teknologiutviklingen det siste halve hundreåret er til å ta pusten fra en gammel mann. Det gjelder i og for seg på alle områder. Et par stikkord og noen taste-trykk på mitt lille datavidunder foran meg; så ramler halve verden inn på skjermen med ufattelige ting. Blant annet om båter og fartøy av alle slag. Som også har hatt en nesten utrolig utvikling.

Det går opp for meg at det nærmer seg raskt 50 år siden den første westmaranen ble sjøsatt fra Westermoen hydrofoil i Mandal. Jeg har egentlig lenge ønsket meg en slik på Riksantikvarens vernelister. Et par tastetrykk til så ser jeg at det er godt håp for «Ekspressen», en av de første hydrofoilene som ble kjøpt hit til landet. Den ble satt i drift

for snaut 60 år siden. Det går også opp for meg at jeg har vært i live gjennom hele hurtigbåtæraen her i landet. Ja mer. Som barndomsminner er disse fartøyene vevd inn i selve livet.

Og for en utvikling! For å få litt perspektiv på det hele, må jeg få lov til å begynne tre - fire år før den virkelige fartsrevolusjonen kom til Sørvestlandet. Mor og far og ungene bodde på sørsiden av Boknafjorden. Besteforeldre i Muslandsvåg på nordsiden. Det ble mange turer over fjorden. De aller fleste ytterst langsomt. Jeg ser det for meg. Vågen og tilstøtende kaier var fulle av fjordabåter med yrende liv og leven. Folk og fe og varer hulter til bulter i en ustoppelig strøm. Undring og forventning. Skipsbjellene sang i vei på



Slik så den ut, «Ekspress I», båten som brakte den nye tid, og det nye begrepet «fjordbuss» til Boknafjorden. Den vakte naturlig nok oppsikt i vide kretser, både blant passasjerer og i det skipstekniske miljøet. Her var det funkis og art-deco-stil, nye tekniske løsninger og nye tenkemåter innen fagområdet. Et av de få trekk som var gjenkjennelig var de tre røde skorsteinsringene, men nå på gul bunn.

Foto: Starsarkivet i Stavanger, via Jone Laugaland.

stavangerskes karakteristiske avgangssignal: Ding, ding, ding, dingelingedingelinge osv... ding, ding, ding. Ferdig! Klar til å fare.

En sjelden gang ble min søster og jeg sendt alene. Styrmannen skulle holde øye med oss. Vi fikk lov til å komme opp i styrehuset og dra i fløyta før hver kai nord mellom øyene. Flere bilder dukker opp. En robåt med ei svær dame. Det er mulig jeg husker feil, men jeg tror de kom om bord begge. Kyr og kalver under bakken. Sauer. En hest hang fullstendig taus under bom og stropper i et seil over en kai. Tønner. Salta fisk. Spann og trekasser opp og ned i rommet. En og annen kasse i papp. Use no hooks, stod det. Høner.

En desemberdag skulle vi over fjorden og feire jul. Ved Ryfylkekaiaen (tror jeg) lå en båt som gikk under navnet «Ekspressen». At dette var Stavangerskes første båt beregnet for hurtig frakt

av mennesker, hadde jeg selvsagt ingen tanker om. «Ekspress I» som den egentlig var døpt, hadde visstnok også plass til tradisjonelle «varer». Senere i livet hørte jeg om mannen som sendte ei ku på tur to ganger før han selv våget seg om bord i fartsmaskinen. Jeg så ingen kyr, men jeg mener å huske at de voksne snakket om juleværet.

Salongen lå på hoveddekket. Avstanden fra vannlinja og opp til salongvindueene må ha vært mindre enn fra vei-banen og opp til rutene på en gammeldags buss. Allerede sør mellom øyene stod sjøføyka tett rundt oss. Så skulle vi over fjorden. Og Boknafjorden i sørvestlig, hissig, vel-så-kuling er ikke til å spøke med. Sannsynligvis var Judaberg på Finnøy siste stopp før spetakkelet tok til for alvor. Da var nok de fleste av passasjerene gått i land. Noen bilder har brent seg fast i minnet. Midtfjords ble sjøen dugelig grov og den kom inn



«Ekspressen» (PT-20) ble satt i drift på Ryfylkefjordene i august 1961, sammen med sine storesøstre «Vingtor» og «Sleipner». Hun overtok navnet etter fjordbussen «Ekspress I», som ble omdøpt til «Snøgg». Her ligger hydrofoilen nedrigget i Sarpsborg i 1993. Etter en omskiftelig tilværelse som restaureringsobjekt ligger hun nå ved Oma Båtbyggeri på Stord. I følge Oddvar Oma er det godt håp om å skaffe manglende deler fra Italia. Foto: Alf Johan Kristiansen

fra tvers. I de verste overhalingene stod grønne sjøen langt oppover salongrutene. Jeg husker at maskinduren forandret seg i slingringa. I ettertid har jeg tenkt at det nok ble styrt med både maskin og ror for å ta de verste sjøene. En stabel med flasker i kasser var surret inn til et skott. Stabelen løsnet og seilte fra borde til borde. Flasker knuste og laget ekstra rabalder mellom benkebeina. Ei barnevogn tok løs. Julepakker og annen bagasje ble forsøkt berget fra sølet på dørken. Så gjaldt det bare å holde seg fast. Og vær sikker, jeg tviholdt i benken og gjorde som jeg fikk beskjed om.

Første anløpssted over fjorden var antakelig Nedstrand. Det neste var Hinderåvåg. Siste stopp Muslandsvåg. Men i Hinderåvåg hadde mine foreldre fått

nok. Vi gikk i land og det ble ringt etter en bil. For første og siste gang. Biler var ganske sjeldne på denne sida av fjorden.

Det er underlig å tenke på at bare tre, fire år etterpå, kom den virkelige fartsrevolusjonen i passasjertrafikken til vanns her i landet – hydrofoilen. Farten gikk fra sånn snaue 10 knop til gode 30 fra en dag til den neste. Det var som å fly! For en fest; - så lenge det var sommer og flate vannet. At også hydrofoilene kunne sette sine passasjerer på prøve, fikk jeg senere oppleve i fremste seterad på Sletta nord av Haugesund noen år senere. Noe lignende har jeg bare opplevd i kraftig turbulens.

Fartspionerene på rederisiden var Det Stavangerske Dampskibsselskab, eller Stavangerske som det bare ble kalt.



«Sauda» ble levert av Westermoen i 1972. Dette er en førstegenerasjons westamaran (W86) fra bedriftens moderne produksjonslinje i Mandal og markerer som type det endelige gjennombruddet for helårs passasjertrafikk med hurtigbåt på norskekysten. Westamaranen «Sauda» avløste hydrofoilen «Ekspressen». Mange av westamaranene ble solgt til utlandet. «Sauda» gikk først til Hellas, så til ny eier på Krim i 2012. Den skal ha originalt interiør og maskineri og være i bra forfatning. Kan noen unge spreke brette opp skjortermene og få den hjem? Kilde: Erik Småland. Foto: Erik Småland / Jan Welde

Det var Stavangerske som bygget «Ekspress I» og «Ekspress II», begge først og fremst beregnet på passasjertrafikk og etter datidens målestokk raske båter. Fjordbusser ble de kalt. Lignet busser gjorde også, relativt smale og lange med lett fallende baug og en hekk som stupte rett i sjøen. Det var også Stavangerske som sammen med Sandnes Dampskibs-Aktieselskab kontraherte de to første hydrofoilene, «Vingtor» og «Sleipner», begge bygget i Italia. Disse

ble satt inn i ruta mellom Stavanger og Bergen i henholdsvis 1961 og 62. Forventningene var store og ga støtet til etableringen av Westermoen Hydrofoil A/S i Mandal som kunne levere sin første norskbygde PT-50 Westfoil midtsommers 1962.

Så i 1971 kom Westermoen med den fartøytypen som skapte det endelige gjennombruddet for rask, helårs, passasjerbefordring langs hele norskekysten; Westamaranen. Med denne kom en rivende utvikling der også verftene Fjellstrand A/S og Brødrene Aa ganske snart meldte seg på. Utpå 1980 tallet etablerer Norge seg helt i verdenstoppen både når det gjelder kompetanse, bygging og bruk av hurtigbåter.

Ja, jeg vil gjerne slå et slag for flere hurtigbåter i fartøyvernet. Og med det også få fram historiene og vise noe av den enestående kløkt, kunnskap og risikovilje som ligger bak disse teknologiske vidunderne. Som gode historiefordrere er vi heller ikke blinde for medaljens bakside. Ikke minst hvordan nærsynt, teknologisk framtidstro og forandringsvilje i en større samfunnsmessig sammenheng kunne komme så skakt ut i forhold til de miljømessige følgene vi i dag sliter med å finne ut av.

Kombinasjonen lang avstand og kort reisetid byr fortsatt på store miljøomkostninger. Til tross for ei fabelaktig teknologihistorie har vi ennå ikke løst problemene, hverken til vanns eller i lufta. Men vi er på vei.

Gunnar Eikli f. 1952. Har vært sjømann, lærer, journalist. Som leder på Bredalsholmen nedla han stort arbeid både med anlegget og «Hestmanden».

Båtbygging i Risør

Norsk forening for fartøyvern har 128 medlemsfartøyer som er bygget i tre, fremgår det av matrikkelen på foreningens nettside i september 2019. 15 av disse fartøyene (nesten 12%) er bygget i fjordene vest for Risør, med båtbyggergrenda Moen som det desiderte tyngdepunkt.

Av Torstein Arisholm

Stedet

Det lille tettstedet Moen ligger mellom Risør by og «Sørlandsporten» på E18. En åkerkledd helling ned mot Sørfjorden rammes inn av gamle og nye hus, små og store. Farvannet i fjorden er helt innelukket, og både øst og vest for tettstedet vokser skogen helt ned til sjøen.

Med sin strandsone og med sin nærhet til byggematerialer har Moen fra naturens side vært et velegnet sted for skips- og båtbygging. Så har det også vært bygget fartøyer på Moen i flere hundre år. Jordveien ga næringsgrunnlag for flere husholdninger. Fra hovedbølet, som er kjent fra historiske kilder på 1500-tallet, er det i årenes løp skilt ut mange eiendommer. Slik er hele området blitt bygget ut til en grend, til et

lite lokalsamfunn med tette slektsbånd.

Mellom 1861 og 1882 ble det bygget åtte seilskuter på Moen. Skipsbygging foregikk den gang under åpen himmel. Uten en omfattende treskipsbygging hadde verken Sørlandet eller Norge fått den eventyrlige vekst og utvikling som preget hele nasjonen i siste halvpart av 1800-tallet. Med Krimkrigen, engelskmennenes oppheving av navigasjonslovene og den norske opphevingen av sagbruksprivilegiene ble den norske handelsflåten et fraktebyrå for hele verden. Treskipsbyggingen på Moen er dermed en del av historien om det moderne Norge.

Fra slutten av 1800-tallet ble treskuter med seil erstattet av stadig større stålskip med propell. Dermed forsvant



Em. Moen & Sønns båtbyggeri sett fra sjøsiden, ca 1960. Til venstre Thor N. Sauviks båtbyggeri med den lange, lyse bygningen der minesveiperen KNM «Tista» ble bygget. Foto fra Emanuel Moens fotosamling, utlånt av Asbjørn Halvorsen.

også mesteparten av treskipsbyggingen på Sørlandet. Sporene etter de gamle byggeplassene ble raskt borte. Skogen og tømmeret hadde åpnet mulighetene for utvikling i landsdelen på slutten av 1500-tallet. 300 år senere gjorde befolkningens avhengighet av denne ressursen at det ble vanskelig å skape videre vekst og næringsmessig omlegging.

Men noen steder *ble* det omlegging snarere enn nedlegging. Det avgrensede fjordlandskapet vest for Risør var nettopp et slikt sted, og utover 1900-tallet skulle Moen utgjøre tyngdepunktet i denne omlagte næringsaktiviteten. Losene trengte stadig kravellbygde trefartøyer. Samtidig førte mulighet for motorisering av mindre fartøyer til økt etterspørsel også fra kystens fraktefolk, fiskerne og fra dem som skulle transportere folk lokalt. Felles for fartøyene som det nå var størst behov for, var at de gjerne var mindre enn de gamle seilskutene. Dermed kunne det praktisk bygges enkle buer over beddingene.

Disse beskyttet mot sol og nedbør og gjorde arbeidet litt mer forutsigbart.

Bedriftene

Christen Knudsen startet det første båtbyggeriet på Moen allerede i 1875, Halvor Gregersen startet i 1906, og i 2016 fylte det tredje båtbyggeriet, Nilsen & Brødrene Moens båtbyggeri (senere Em. Moen & Sønns båtbyggeri), 100 år.

Bygging, reparasjon og salg av større og mindre fartøyer var en økonomisk og kulturell hjørnestein for Moen-samfunnet i 100 år. Virksomheten har hatt betydelige ringvirkninger i hele Risør-distriktet og har også vært med å legge grunnlag for variert verdiskaping og tjenesteyting langt utenfor regionen. Langs hele kysten har fiskerinæringen, passasjer- og godstransporten til sjøs, redningstjenesten, losvesenet og andre aktører brukt fartøyer bygget på Moen som «plattform» for verdiskaping, offentlig virksomhet og rekreasjon.

Gjennom 100 års aktivitet i båt-



Ishavsskuta «Polstjerna» ble bygget i Risør 1949. Skuta hadde 33 fangstturer, hovedsakelig i Vestisen, frem til 1981. Samme år ble skipet overtatt av Arktisk Forening, og står nå i en overbygget dokk i Tromsø. Det ble bygget en lang rekke ishavsskuter i området rundt Risør. Foto via Tromsø Museum

buene skapte konstruktører og håndverkere anslagsvis 1000 fartøyer som har gjort Moen og Risør til begreper kysten rundt. Fartøyer bygget på Moen – ikke minst lystbåter – har også blitt eksportert til utlandet.

Fartøyvern-fartøyer fra området

Den veldreide losskøyta «Dagmar», fra år 1900 og med mangeårig tilhold ved Kristiansand, er et av få bevarte eksempler på den legendariske Nils E. Narvikens produksjon. Narvikens holdt til i Nordfjorden, men var læremester for båtbyggere som etablerte seg på Moen. I Vest-Agder seiler også rekeskøyta «Nesebuen», bygget ved H. Gregersens båtbyggeri i 1948.

Bilferjer som «Gamle Lofotferga» (1955) i Lofoten, «Stoksundferja» (1963) i Trondheim og den lille «Øisang» (1950) som fortsatt trafikkerer i farvannet der den ble bygget, er representative eksempler på etterkrigstidens intensive ferjebygging på Moen.

I Trøndelag ligger det særegne spesialfartøyet «Hauka» som ble bygget i 1934 ved K. Christensen & Co. – Moens båtbyggeri. Der ble det også bygget andre interessante spesialfartøyer som redningskrysseren «Storebrand» (1936) og selfangstfartøyet «Polstjerna» (1949) – sistnevnte satt i «glass og ramme» på land i Tromsø.

I tillegg til fartøyer kjent i fartøyvernsammenheng, er det naturligvis en rekke fartøyer fra Moen som fortsatt er i drift uten å være vernet «Øisang» er allerede nevnt. Nevnes kan også de to 9-meter lystseilbåtene som ble bygget i 1939: «Unni» og «Nanna». Det er mange som har blitt overrasket når de har fått høre at disse slanke og unyttige «rekreasjonsmaskinene» er bygget på Moen.

I 2017 publiserte Risør kystkultursenter heftet «Båter til hele verden – fra Em. Moen og Sønns båtbyggeri». I dette kan man lese mer om mange av båtene som ble til på Moen.

Snipp, snapp, snute? Å, neida!

Fra sist på 1960-tallet sank etterspørselen etter kravellbygde trefartøyer. Uten særlig dramatikk ble byggeaktivitetene på Moen trappet ned i takt med den naturlige avgangen av arbeidskraft. De fleste mennene i neste generasjon valgte andre yrkesveier enn sine fedre og forfedre. Det så ikke ut til å bli noen ny næringsmessig tilpasning, slik det hadde blitt 100 år tidligere. Rundt år 2000 var det bare tre-fire yngre håndverkere i sving i de to båthusene der den pensjonerte Verner Hansen hadde holdt til gående til da.

Når det likevel skulle vise seg å bli en ny omlegging og revitalisering av Moen – både som kulturmiljø og håndverkssentrum, hadde det mer sammensatte årsaker enn 100 år tidligere.

Siden 1990-tallet hadde båthusene på Moen i stadig sterkere grad blitt anerkjent som viktige kulturminner – både lokalt og i den sentrale kulturminneforvaltningen. Samtidig utviklet det seg en ny bevissthet om verdien av båthusene som grunnlag for fortsatt næringsvirksomhet. I 2004 kom Risør Trebåtbyggeri AS og senere Moen Trebåtbyggeri AS inn som leietakere i de to båthusene til Verner Hansen. Håndverkerne i disse bedriftene tilhørte ikke «tjukke slekta», men hadde alle tilknytning til Moen, ikke minst gjennom sin læretid i båtbyggerfaget. På denne måten var de *både* innenfor og utenfor og så kanskje mulighetene videre klarere enn om de *bare* skulle vært utenfor eller innenfor.

Sammen med representanter for familiene som fortsatt eide og eier båthusene ble håndverkerne i Risør Trebåtbyggeri pådrivere for å revitalisere

kulturmiljøet på Moen. Dette resulterte i at Risør kommune i 2006 satte i gang arbeidet med forprosjektet «Utvikling av båtbyggeriene på Moen i Risør», videreført som «Moenprosjektet». Istandsetting av båthus etter båthus kom i gang – med finansiering fra Riksantikvaren, Norsk kulturminnefond, fylkeskommune, kommune, eierne selv, Stiftelsen UNI og andre private aktører. I skrivende stund gjenstår det fortsatt arbeid på den store slippbua, der mine-sveiperen KNM «Tista» ble bygget midt på 1950-tallet, men både øst og vest for denne står båthusene godt nå. I tillegg til at bygningsmassen er satt i stand med høyt antikvarisk og tilstandsmessig nivå er det også vedtatt en fornuftig reguleringsplan som sikrer muligheter for forsiktig utvikling uten risiko for at kulturmiljøets særpreg skal undergraves. Eierne, Risør og Moen trebåtbyggerier, sammen med Risør kystkultursenter, forvalter den næringsmessige og kulturelle kontinuiteten på Moen – og i landsdelen.

Arkivmaterialet

Selv om håndverket og produksjonen alltid har stått i sentrum, har 100 års næringsaktiviteter også generert store mengder med arkivmateriale. I 2010 så man i Moenprosjektet at ikke bare båthusene og håndverkstradisjonene i dem, men også arkivmaterialet knyttet til det hele, fortjente oppmerksomhet. Det var all grunn til å anta at brev, tegninger, bilder og annet arkivmateriale kunne gi oss økt kunnskap om båtene, båtbyggerne og kundene samt om båtbyggerienes samspill med andre sektorer i samfunnet. Arkivmaterialet ble som sådan



Med sine 144 fots lengde er KNM «Tista» fra 1955 var det største trefartøyet som ble bygget i Risør i nyere tid, så stort at byggehallen ble forlenget etter hvert som byggingen skred frem. Hun var i tjeneste frem til 1994 og ble hugget i 1997.

Foto fra Marinemuseet

ansett som en viktig ressurs for videre utvikling av Moen – enten det gjaldt kultur eller næring. Kultur og næring er for øvrig aldri betraktet som motsetninger i Moenprosjektet, snarere som gjensidig styrkende elementer. Arkivmaterialet skal skape kulturell basis for ny næringsaktivitet, samtidig som det skal styrke kulturformidlingen og de øvrige aktivitetene i den gamle båthusene. Så langt er arkivene etter H. Greger-sens båtbyggeri og Em. Moen & Sønns båtbyggeri digitalisert og overlevert til Arkivverket. Arkivene til K. Christensen & Co. – Moens båtbyggeri står for tur. Med utgangspunkt i det samlede arkivmaterialet burde det være «mat» for flere masteroppgaver i historiske fag.

Noe å lære?

På Moen er bygningsmassen i dag på det nærmeste satt i stand og området har fått en fornuftig reguleringsstatus. Håndverkstradisjonene videreføres, og mange fartøyvernprosjekter har fått og

får kyndig og nødvendig hjelp. I et av båthusene er det året igjennom flere bryllupsfester, jubileer, konserter og andre arrangementer. I et annet båthus er det prambyggingskurs og tilhold for det lokale kystlaget. Hvert år i juni er det lokal dugnad over hele Moen når Kystens dag arrangeres.

Arbeidet og samarbeidet for å bevare og utvikle Moen med respekt for og med utgangspunkt i stedets tradisjoner er et initiativ som har fått vokse fram lokalt og over tid – ikke som en «bestilling» utenfra. En slik solid forankring er nok en viktig årsak til at man har lyktes og til at de ressursene som er lagt inn tegner til å gi varig effekt.

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.

Er «Solundir» framtidens kultur- minne?

I 2015 vart ekspressbåten «Solundir» midlertidig freda av Riksantikvaren og Veteranbåtlaget Atløy tok over som (midlertidig) omsorgsheim. I dag ser vi i «vår bransje» kanskje ikkje verdien av å ta vare på ein gammal ekspressbåt, men dette vert garantert eit av framtidens kulturminner. Båtens historie får vi her.

Ved Sander Odelien

I 1940- og 50-åra tok norske rute-reiarlag til å skille mellom gods og passasjerar, og mange gjekk over til sjøbussar for passasjertransport. Fylkesbaatane kjøpte berre ein slik sjøbuss, «Balholm», bygd i 1949. Denne gjekk i rute inne i Sognefjorden. På rutene mellom fjordafylket Sogn og Fjordane og Bergen var det framleis dei bilførande natrutene som rådde grunnen. Først «Sunnfjord» og «Sognefjord», og frå tidleg 60-tal «Nordfjord 1» og «Kommandøren». Fylkesbaatane hadde dessutan tre lastebåtar som gjekk på dei lange lasterune mellom Bergen og Sognefjorden, Dalsfjorden, Sunnfjord og Nordfjord, alle bygde på 50 talet; «Hornelen», «Gula» og «Alden».

På 1960-talet kjøpte andre reiarlag på vestlandet fleire hydrofoillbåtar, mellom

anna «Vingtor». Fylkesbaatane meinte hydrofoilane ikkje var sjødyktige nok for vinterfart, noko som fort viste seg rett. Først frå 1969 kom Fylkesbaatane på bana med raskare båtar, og sette mellom -71 og -72 heile 4 ekspressbåtar i drift. Først kom «Fjordprins», levert av Bergens Mekaniske Verkstad. Båten hadde plass til 173 passasjerar, var 36,9 meter lang og hadde ein rutefart på 28 knop. Like etter kom verdas to første Westamaranar («Fjordtroll» og «Fjordglytt») bygd av Westermoen i Mandal. Farten på westamarane var noko lågare, og båtene tok 140 passasjerar. To kraftige motorar gav ein rutefart på 26 knop. Desse tre fartya skulle gå rutene på Nordfjord og Sogn.

M/S «Solundir» var den fjerde ekspressbåten Fylkesbaatane tok i bruk

på eit år, levert i mars 1972. «Solundir» var også bygd av Westermoen i Mandal, men hadde eit skrog, som «Fjordprins», og var på mange måtar ei mindre utgåve. Lengda var 22,86 meter og ho hadde plass til 86 passasjerar. 77 brutto registertonn, djupgåande ein meter og utsyrt med to Deutz Marine dieselar, kvar på 600 hk, som framleis står i. Rutefart på 22 knop og toppfart på 24. Skroget er sveist aluminium, overbygget klinka aluminium. «Solundir» var søsterskip til «Nefelin» bygd for Elkem i Alta i 1969, og seinare «Juvikingen» bygd til Namsos Trafikkselskap.

Båten var bygd for å gå i rute mellom Solund (norrønt Solundir) og Bergen, og var ein revolusjon for sulingane (folk frå Solund). I følge dåverande ordførar var «Diren» det største som hadde hendt Solund på samferdslesektoren.

Tidlegare kunne ein bruke 20 timar på turen til Bergen, no gjekk den unna på tre. Sulingane fekk dessutan ein dagleg avgang til Bergen, mot 3 gangar pr. veke tidlegare. På sommaren hadde den endåtil to rundturar på søndagar (tut/retur Lågøy-Bergen på kvelden), mest fordi mange byfolk hadde hytte langs ruta.

I nesten 20 år var «Solundir» båten til Bergen for sulingane. Forutan å binde Solund til Bergen var den også lokalrutebåt med stopp på dei fleste rutekaiene i Solund. Med start heilt nord på Hersvikbygda gjekk ruta innom Buskøy, Lågøy, Indrøy, Leknessund, Tangenes, Ytrøy, Daløy og Nåra før han etter å ha kryssa Sognesjøen stoppa på Mjømna og Ånneland i Gulen. Derifrå bar til Bergen, med retur på ettermiddagen.

«Solundir» var ifølge boka 101 Fjor-



«Solundir» i rutefart, her ved anløp Bergen. Foto via Sander Ødelien

dabåtar ein fantastisk sjøbåt i den vêrharde ruta på Solund, sjølv om ein del sulingar ikkje er einig i akkurat det. Sjølv for sjøvande sulingar kunne været være hardt både på Sognesjøen og stundom i nordvesten over Lågøyfjorden, og han kunne skjære voldsomt med aktersjø. Med sjøen i mot slo han sjøane flott til sides. Med tunge maskiner hadde den god stabilitet, men slingra ein del. Han var enkel og rask å manøvrere til kai, noko som var viktig med så mange stopp. Bles det over sterk kuling og sjøen var for ille gjekk den indre Steinsund forbi Hardbakke, i verste fall til Krakhella og direkte til Hersvikbygda.

I mai 1989 tok Fylkesbaatane «Solundir» ut av ruta og sette inn den større westamaranen «Fjordglytt» som var ledig etter at Fylkesbaatane fekk nye

ekspressbåtar hausten 1987. «Fjordglytt» gjekk ruta fram til 1990, då det vart bygd ut eit nett med mindre båtar som korresponderte med ekspressen til Nordfjord frå Krakhella og Mjømna i Solund og Eivindvik/Solleibotn i Gulen. Seinare er desse rutene utvida. Rutene tok post, passasjerar og varer. Etter kvart som skulane vart nedlagde fekk desse smårutene stadig meir betyding.

Etter eit år i opplag og som reservebåt vart «Solundir» i mai 1990 seld til Herman Valsø i Trondheim som brukte båten i sommarrute til Munkholmen i Trondheimsfjorden under namnet «Fjord Viking». Drifta på Trondheimsfjorden heldt fram til 2004, men vart lagt ned på grunn av nye bemanningsreglar og båten vart lagt i opplag. I 2015 mista skipet sin plass i Trondhjem hamn, og vart sendt til opphogging på



Slik ser skuta ut nå. Utvendig istandsetting synest å være ein svært så overkommelig jobb. Foto: Erik Småland, Riksantikvaren



Innvendig er det noko meir arbeid, men alt trengs ikkje gjerast på ein gong.

Foto: Sander Ødelien

Fosen Gjenvinning. Like etter vart skipet midlertidig freda, og Riksantikvaren grunngjev dette slik;

Det er viktig å sikre sentrale eksemplar på denne generasjonen fartøy, både for å dokumentere et teknisk sprang som i samtiden ble opplevd som et viktig tidsskille, og fordi disse fartøyene danner grunnlaget for teknologien bak dagens fartøy.

.....

«Solundir» representerer første generasjon en-skrogs halvplanende passasjerfartøy av aluminium og er i dag det eneste gjenværende av sin type med originale maskiner og innredning. Skipet er en god representant for norsk ingeniørkunst i utviklingsfronten, og snøggåtene fra det tidlige 1970-tallet kan sees som en historisk parallell til introduksjonen av de lettbygde «sjøbussene» på siste del av 1930-tallet.

Etter fredinga vart vi i Veteranbåtlaget Atløy (som også eig M/S «Atløy» frå 1931) oppmoda frå Riksantikvaren om å ta vare på fartøyet, og vi kjøpte det i september 2015. Med fylkesbaatane «Stavenes» og «Atløy» allereie sikra følte vi at dette var eit godt steg nummer tre i lokalrutebåthistoria til reiarlaget. Veteranbåtlaget Atløy syter for forsikring, slipping og ettersyn men vi har ikkje kapasitet til å ta fatt på restaurering av fartøyet. Vi har prøvd å finne miljø som kan ta over, men har enno ikkje lukkast med det. Alternativ som har vore diskutert er alt frå reservebåt for hurtigbåtreiarlag til flytande arkitektkontor på Vågen i Bergen. Har du tiltakslust, ser verdien av å ta vare på denne viktige båten og gode venner er vi sikker på at vi kan finne ei ordning.

Båten ligg no i Dåfjorden på Stord, og vart slippa og malt i originale fargar i 2016. Skroget er tett og intakt, og vi finn ikkje korrosjon eller tæring. Begge maskiner er komplett og fungerer. Ein del gummipakningar rundt vindu bør skiftast ut for å halde overbygget tett, og vi har dette på blokka for neste år. Originale flater er intakt, men treng vedlikehald/utskifting. Rammene til seta i salongane er intakt, men manglar trekk.

Kjelder:

- Dampen og Kaia, Finn Borgen Førsund
- Frå dampskip til gassferjer, Magnus Helge Torvanger
- 101 Fjordabåtar, Magnus Helge Torvanger
- Notat 12/3-2015, Erik Småland, Riksantikvaren
- Samtalar med Ludvig Grytten

Nordisk gaffelriggseminar 2019

Innen fartøyvernet trenger vi så mange ferdigheter og mye handlingsbåren kunnskap. Seiling er et eksempel. Det ble øvet under Nordisk gaffelriggseminaret som i år ble arrangert for sjette gang, denne gang i Harstad. Mannskapene kom fra hele Skandinavia, mens fartøyene var lokale.

Ved Morten Hesthammer

I midten av september gjennomførte Hardanger Fartøyvernssenter og Sør-Troms Museum (v/«Anna Rogde») årets gaffelriggseminar. I forkant av seminaret lovet meteorologene tungt regn hver dag, men jo nærmere vi kom de avsatte datoene jo bedre blei meldingene og været. Kun noen få dråper vann falt fra oven i løpet av de 4 dagene seminaret pågikk. Og det pågikk fra morgen til kveld. Utendørs i vinden fram til kvelden kom og middagen blei servert, deretter innendørs med flammende røde ansikter og tunge øyelokk.

44 deltagere deltok på seminaret, og vi seilte i området ved Harstad med 5 båter i forskjellige størrelser. «Anna Rogde» var dronninga i leia, litt tung å danse med, men hun ruvet godt i land-

skapet og viste at hun kunne seile i lett og til dels fraværende vind om nødvendig. Den siste seildagen lå de mindre fartøyene med daskende seil i vindstilla til å begynne med. «Anna Rogde»s toppseil 26 meter over havflaten fanget derimot den svake vinden og det var en selsom opplevelse å bli forbiseilt av den tunge dronninga i vindstilla.

I løpet av seminaret hadde vi fokus på seilmanøvre og sikkerhet. Å vende et seilfartøy, legge bi og plukke opp en person fra sjøen er nødvendigvis ikke så enkelt som det kan høres ut. Vi forsøkte dette med «Folkvang» og «Anna Rogde». «Anna Rogde» startet maskinen, satte ut gummiåb og fikk den uheldige om bord igjen i løpet av få minutter, mens mannskapet på «Folkvang» for-

søkte for seil. Her ville nok den overbordfalne personen gått ned om det ikke var for at overlevelsesdrakta holdt henne flytende, varm og tørr. Det var en god og tankevekkende øvelse.

Å ha dyktige instruktører, samle fartøy/båter og folk til slike arrangemen-

ter mener vi er fruktbart. Vi ønsker å kunne bruke fartøyene slik de var brukt med trygghet og ved å utnytte vinden best mulig. Vinden drar, og seila er seil-fartøyenes motor. Derfor må vi lære denne enkle motoren å kjenne.



Det er et fantastisk syn å se «Anna Rogde» i fullt firsprang. I den storslagne naturen blir selv et slikt stort fartøy som et lite leketøy å regne. «Anna Rogde» ble utpekt til «årets fartøy» på Norsk Forening for Fartøyvern sitt årsmøte i 2018, og skipper Eilif Gabrielsen og hans mannskap, har virkelig fått fart i skuta. Foto Knut Godø



«Folkvang» i leia. Foto: Knut Godø



«Anna Rogde»s mannskap klargjør nok et framseil i kampen om Grovfjord. Braser, skjøter, barduner og leidere får framriggen til å ligne et edderkoppnett. For å finne fram blant alle tauene er det godt å ha systemer og et mannskap som er trent.
Foto: Morten Hesthammer



Alf Torbergesen sitter i styrebrønnen og peker ut kurs og seilmanøvre til normannen på «Aur». I bakgrunnen ser vi «Anna Rogde» som seiler under regnbuen. Alf er en dreven seilskøytemann og ihuga konkurranseseiler. Vi som ikke driver med konkurranseseiling har mye å lære av dem som gjør det, for de prøver å få mest mulig ut av seil og vind, samtidig som det viser seg at de også har stort oppmerksomhet på sikkerhet. Foto: Morten Hesthammer

Thesevs skip: M/K «Fuglø»

Thesevs var en av de gamle greske helter. Etter at han kom hjem fra en lang reise ble skipet hans liggende, men regelmessig vedlikeholdt. Etter noen hundre år var alle de originale delene skiftet ut. Var det da det samme skipet? Dette spørsmålet, som filosofene kaller Thesevs paradoks, og kan være aktuelt å stille for «Fuglø».

Ved Andreas Pedersen

O verleveringen av motorkutteren «Fuglø» markerer slutten på et tretten år langt kulturvernprosjekt, der Nordnorsk fartøyvernssenter og båtmuseum har stått for restaureringen. Den 142 år gamle fraktebåten er nå klar og skal brukes til turisme i Nusfjord i Lofoten. Forhåpentligvis vil hun bidra med en autentisk opplevelse.

Fartøyet ble opprinnelig bygget i Tysnes som seilende jakt i 1877 og het da «Anna Marie», etter konene til rederne. Som ny kostet båten 1800 speciedaler. Gjennom sitt lange liv har hun stort sett vært involvert i fraktefarta langs kysten,

men lasten har variert. Salt, kull, laksefor, kaffe, frukt og mye mer. Det antas at hun i nordlandsfarta fraktet sild, tørrfisk eller andre varer. I tida rundt første verdenskrig sviktet sildefisket og nordlandsfarta strøk med den.

Men båten fikk en friskt pust da hun ble nedrigget, fikk motor og navneskifte. Nord i landet ble «Fuglø» senere forbundet med dirkesalg av frukt og grønnsaker, det sies at lukten av epler rang jula inn i kyststrøkene. Denne fraktefarta varte frem til brooverganger og biltrafikk gjorde aktiviteten ulønnsom. I de ti siste driftsårene var «Fuglø» i faste frakteoppdrag for



Slik ser dagens «Fugløy» ut. På mange gamle båter er det bare navnet og linjene som er originale. Her er heller ikke dette som det engang var. Likevel kan skuta fortelle ikke bare en, men mange historier. Foto: Nordnorsk Fartøyvernssenter

lakeslakteriene, frem til hun gikk ut av ordinær drift i 1996.

Fartøyet har sett sin del av motgang også. Den første skipperen døde om bord under et uvær. Båten var også involvert i den såkalte Titranulykken i 1899, en voldsom orkan som tok livet av 141 fiskere. I 2001 brant det i «Fugløy», mens hun var på slipp for vedlikehold. Skadene var ikke bare et kraftig tilbakeslag, men avslørte enda flere mangler på fartøyet. Et restaureringsarbeid skulle bli mye mer omfattende enn tenkt. Men med midler fra Riksantikvaren, dyktige håndverkere og med antikvariske prinsipper i sinnet har båten blitt hel og sjødyktig igjen. Så mye materiale har måtte byttes ut at man med tanke på Thesevs paradoks kan diskutere om hvor original «Fugløy» er i disse dager.

Andreas Pedersen er fartøyvernkonsulent hos Nordnorsk Fartøyvernssenter i Sør-Troms. Han har bakgrunn både som historiker og innen båtbygging som industrirørlegger.

Kilder:

- Grønskag, Hans Anton. (Red.). (1999). *Titranulykka – Natta mellom 13. og 14 oktober 1899: Et minnekskriv i forbindelse med 100-årsmarkeringa i 1999*. Norge: Frøya kommune.
- Mevatne, Lars & Rage, Knut. (2017). Jakta «Anna Marie» frå Neshamn – 120 år i fraktefart. *Sogeskrift for Tysnes*, 2017(1), 1-15.
- Wright, Reni Jasinski. (2009). *Lukten av epler: Fraktefart i Nord-Norge* [dokumentarfilm]. Gratangen: Nordnorsk fartøyvernssenter og båtmuseum.

«Rogaland» på jubileumstur

Byskipet i Stavanger, kystruta, postbåten, kjært skip som kjennes under mange betegnelser. I år fyller hun 90. Det ble markert med en jubileumsreise til havner hvor hun i nærmere 35 år var en kjær gjest.

Ved Sigurd Jansen

Planlegging

«Rogaland» er 90 år i 2019 og det måtte markeres, først med et hefte om skipets historie og deretter ved å gjennomføre kystrutens seilas som på 1950-tallet. På vårparten besøkte vi de fleste aktuelle byene, snakket med havnesjefer, ordførere, turistkontorene og ikke minst de lokale sjømannsforeningene. Da fikk vi grunnlag for å lage en seilingsplan hvor lokale arrangement ble innpasset. Vi skulle besøke ni anløpssteder: Egersund, Lillesand, Grimstad, Lyngør, Langesund, Larvik, Tønsberg, Risør og Farsund. Utseilt distanse Stavanger-Tønsberg og tilbake var 500 nautiske mil.

Seilasen skulle gjennomføres i 1950-tall stil og vi ønsket å vise frem eksempler på last som gikk med «Rogaland». Her fikk vi god hjelp av Stavanger Maritime

Museum og Jærmuseet. Eksempler på last ble hermetikk, sykler fra DBS, havregryn fra Stangeland Mølle og vasker fra Porsgrund porselen. Den viktigste varegruppen på kystruteskipene var kjøtt og grønnsaker fra Jæren. Her imponerte jærbøndene. Ordføreren i Klepp engasjerte seg, og varer fra slakter Håland og gartneriene på Orre ble levert på kaien og heist om bord med vinsjen tidlig om morgenen før avgang. En stor jobb som ble organisert av tidligere Klepp-ordfører Elfinn Lea.

Gjennomføring

Turen startet 4. juli med frisk seilas fra Stavanger til Egersund med passasjerer. NRK Rogaland hadde radioreporter om bord og hadde direkte sending fra livet om bord langs Jærkysten. Om kvelden var det konsert om bord med Egersund Mandssangforening. Natten etter seilte



«Rogaland» til ankers i Lyngør. Foto: Sigurd Jansen

«Rogaland» til Lillesand med ankomst om morgenen. Her var det jazzkonsert om kvelden.

Turen gikk videre 6. juli med passasjerer til Grimstad og Lyngør. «Rogaland» ankret opp i Lyngør hvor det ble tradisjonell bording av gjester fra land til åpent skip. Tore Kristiansen holdt foredrag om bord på denne årsdagen for sjøslaget ved Lyngør i 1812. En stor takk til Seilmaker Brodersen som hjalp oss å få dette arrangementet på plass.

Søndagen seilte vi til Langesund og «innvielse» av den restaurerte dampskipsbryggen. Ordføreren i Bamble tok imot sammen med et flott shantykor. Vi fikk god hjelp av Langesundsfjorden Kystlag og ble imponert over det arbeidet de har fått til. Sentrale personer i arrangementet ble invitert til middag om bord. Dagen etter kom vi til Larvik, der vi ble mottatt

av Sjømannsforeningen som hadde lagt vel til rette for et flott opphold. Mange av foreningens medlemmer kom om bord og delte sine minner og erfaringer.

9. juli seilte vi til Tønsberg med passasjerer. Her ble vi møtt av vikingskipet «Saga Oseberg» som fulgte oss på innseilingen. Det er trangt i Tønsberg havn og kapteinen høstet applaus for bruk av anker ved manøvrering til kai mellom «Berntine» og «Kysten».

Tønsberg Sjømannsforening inviterte mannskapet til middag og omvisning på foreningens sjøfartsmuseum. Et museum vi ble veldig imponert over, og som de har all grunn til å være stolte over. Onsdag kveld inviterte vi representanter fra kommunen og fartøyvernere til middag.

Tønsberg var turens endepunkt. Herfra gikk turen til Risør via Vestfjorden på



Hvem representerer det gamle her? «Rogaland» og «Saga Oseberg» møtes utenfor Tønsberg.

vestsiden av Nøtterøy og Tjøme. Vi for-
tøyde ved den gamle dampskipsbryggen
med utsikt til den flotte trehus-bebyggel-
sen. Victor D. Norman holdt et engasjert
foredrag om bord om kystpostruten og
dens betydning. Konsert om kvelden.

Natt til 13. juli seilte «Rogaland» til
Farsund med ankomst om ettermidda-
gen. Ordføreren tok imot sammen med
et stort shantykor. «Rogaland» tok del i
Kaperdagene og hadde åpent skip. Om
kvelden var det konsert om bord med
sjømannsanger. Søndag 14. juli var det
Gospelkonsert på kaien og «Rogaland»
inviterte til gratis kirkecaffe. Vi fikk en
ekstra liggedag i Farsund på grunn av væ-
ret, men tirsdag 16. juli satt vi kursen for
Stavanger og hadde en flott seilas langs
Jæren.

Oppsummering

I alle havnene hadde vi åpent skip med
stort antall besøkene. Det var til tider
trangt om bord. Mannskapet formidlet
skipets historie til et lydhørt publikum.
Det var spesielt for oss å høre fortellinge-
ne til de som hadde vært passasjerer om
bord den gang «Rogaland» gikk i kyst-
ruten. «Rogaland» vekket mange gode
minner. Etter vår vurdering er dette
formidling av kystkultur på sitt beste.

Økonomisk klarte vi å gjennomføre
denne omfattende seilassen siden mann-
skapet seilte på dugnad. Salget om bord
dekket dieselen og kostøret var lavt da vi
fikk lov å spise av lasten.

En stor takk til alle som hjalp oss
gjennomføre dette omfattende arrange-
mentet.

Hvem tar vare på lystseilerne?

I et radiointervju i slutten av august fortalte Peter Ennals, en bekymret seilbåtentusiast, om sitt arbeid for å hindre at lystbåter med stor kulturhistorisk verdi forsvinner ut av landet. Hva slags fartøyer er dette, hvilke regler har vi for å hindre salg til utlandet og hvordan håndheves reglene? Her har vi en annen form for fartøyvern enn den de fleste av oss driver med.

Ved Georg Jensen

I Riksantikvarens verneliste finner vi så mange slags båttyper, fartøyer til fiske, fraktfart, ferjer, lokalfart og en del andre mindre kategorier. Disse fartøyene er vurdert etter Riksantikvarens kriterier for historisk verdi. Det å komme på lista er altså i stor grad et kvalitetsstempel. Da har eierne, vanligvis foreninger uten sterk økonomi, anledning til å søke om offentlig tilskudd til bevaring. Riksantikvaren har en pott på omkring 60 millioner kroner til slike tilskudd. For entusiaster uten penger er dette helt avgjørende bidrag.

En gruppe som, med noen få unntak, mangler på Riksantikvarens liste er lystbåtene. Mange av dem har like stor kulturhistorisk verdi som båtene på ver-

nelista, og er følgelig av like stor nasjonal verdi. Hva slags fartøyer er nå dette?

Lystbåtene er en viktig del av fortellingen om Norges bruk av sjøen. Grunnlaget ble lagt på slutten av 1800-tallet, da det nye Norge tok form. De tidlige lystbåtene ble utviklet fra bruksbåtene. For eksempel brukte Colin Archer sine erfaringer fra bruksbåtene når han tegnet lystbåter. Utover på 1900-tallet ble seilporten internasjonal, med store regattaer og samordning av byggeregler. Den mest kjente regelen er vel R-regelen, hvor båtens mål ble satt inn i en formel. Utregningen ga et svar i meter, som igjen ga klassebetegnelsen. 12- meter var vel de mest kjente, men størrelsen varierte fra 15-metere til de minste, 5,5-metere. Slike



9 mR «Pandora 3», konstruert av Johan Anker, bygget hos Anker & Jensen i Vollen i 1907. Verdens eldste meterbåt etter den nye R regelen, solgt til Tyskland i 2017.
Foto via Peter Ennals

båter ble konstruert og bygget i Norge, både for norske og utenlandske kunder. Johan Anker i Asker og Bjarne Aas i Fredrikstad var blant de mest kjente. Med slike båter tok norske deltagere 15 olympiske medaljer i mellomkrigstiden, mens draken «Pan», konstruert av Johan Anker, tok gullmedalje i London i 1948 og i Helsingfors i 1952. Både kronprins Olav og kronprins Harald har vært aktive seilere i slike båter.

Ved siden av disse elitebåtene ble det konstruert og bygget tusenvis av lystbåter i Norge frem til plasten gjorde sitt inntog. På motorbåtsiden var Rich. B. Furuholmen og Otto L. Scheen kjente konstruktører. Mange av disse fartøyene

lever fremdeles, noen vedlikeholdt som flytende smykker, andre er mer forsømt. Uansett, en del av dem har stor kulturhistorisk verdi.

Er det da noen fare for disse båtene? De har vanligvis private eiere, entusiaster med økonomisk evne til å ta vare på dem selv. Flere av dem er gjenoppbygget fra en svært dårlig stand, andre er kjøpt hjem fra utlandet. Hva så når disse entusiastene faller fra, eller ikke lenger har evne til å ta vare på båten? Da er ikke faren van-skjøtsel og forfall, men at båten blir sett på som en formuesgjenstand som skal selges til høystbydende. Siden markedet for slike båter er svært lite i Norge, kommer gjerne høyeste bud fra utlandet, der

det er det stor etterspørsel etter silke antikviteter. Slik har mange verdifulle båter forsvunnet. Kan dette hindres, kan noen med lov i hånd si nei til slik eksport? Ja. I forskrift til Kulturminneloven, om utførsel og innførsel av kulturgjenstander, står det at båter og deler av båter som er eldre enn 50 år ikke kan selges til utlandet uten tillatelse fra vedkommende myndighet, i dette tilfelle Riksantikvaren. Blir så dette håndhevet? Nei, sier en gruppe med Peter Ennals i spissen. Hvordan kan Riksantikvaren håndheve en slik regel når hun ikke vet hvilke fartøyer som er aktuelle for eksportforbud? Dette er grunnen til at gruppen nå vil starte en registrering av verneverdige lystbåter, en parallell til Fartøyvernlista. Hensikten er altså ikke å gi flere mulighet for å søke tilskudd, selv om det vil være en bi-effekt, men å gi myndighetene et nødvendig verktøy for

å utføre sin lovpålagte oppgave. Det har de ikke i dag.

Klassisk Treseiler Klubb (KTK) er lystbåtmiljøets «veteranskipsklubb». Den ble grunnlagt i 1990 for å bevare og videreføre arven til norske yachtdesignere. Klubben har rundt 80 medlemmer og teller rundt 50 båter, alt fra små trejoller med seil til eksklusive lystbåter. Arbeidet med en «fartøyvernliste» er høyt prioritert. Til nå er 55 båter registrert, av dem er 13 solgt til utlandet i løpet av de siste årene. De øvrige varierer i tilstand fra «mint condition» til restaureringsobjekter, en er sågar sunket. Risør Trebåtfestival er et viktig treffsted for medlemmene.



10 meter «Erna Helena» som er i ferd med å forsvinne til Tyskland om myndighetene ikke stopper salget ved å hindre utførsel. Ennals sier det er 2-3 norske potensielle kjøpere som ønsker å bevare båten i Norge. Foto via Peter Ennals

En av Tinnsjøens stolte svaner

De to største veteranfartøyene i Norge seiler ikke i saltvann, men langt inne mellom fjellene i Telemark. De er begge fredet av Riksantikvaren og illustrerer viktige kapitler i historien om det moderne Norge. Derfor er de da også viktige deler av Rjukan-Notodden industriarv som ble innskrevet på UNESCOs verdensarvliste i 2015.

Ved Trond Aasland

I rekken av 21 fartøyer som er bygd for transport av gods og passasjerer på Tinnsjøen i Telemark er to igjen: jernbaneferjene «Ammonia» fra 1929 og «Storegut» fra 1956. Begge er fredet og er viktige objekter i verdensarven.

Da Norsk Hydro etablerte seg på Såheim (det som seinere ble Rjukan) i 1907, måtte det også planlegges et transportsystem i de veiløse områdene. De første årene var det på skrøpelige veier og på lektere over Tinnsjøen og fra Notodden til Skien, men alt i 1909 åpnet jernbanen mellom Rjukan og Mæl ved Tinnsjøens nordende, og mellom Tinnoset i sydenden og Notodden. Begge strekningene endte i fergeleier. Banen

mellom Notodden og utskipningshavnen på Borgestad ble åpnet i 1917.

Da jernbanen åpnet startet en omfattende ferjetrafikk på Tinnsjøen. Den skulle vare i mer enn 80 år. Ferjene var en nødvendig del av transportåren mellom Notodden og Rjukan, og en forutsetning for å kunne bygge kraftverk, industri og bysamfunn på Rjukan – og siden frakte gjødselprodukter ut til markedet. Etter første jernbaneferja, «Tinn-sjø» bygget i tre og uten motor, fulgte «Rjukanfos» i 1909, «Hydro» i 1914 og i 1929 «Ammonia» som den siste av dampferjene. «Ammonia» ble bygd samtidig med omleggingen til Haber-Bosch-metoden og økning av produk-

sjonen ved fabrikkene. Da ble det også behov for større transportkapasitet.

Sjøfartsmiljø langt fra kysten

«Ammonia» er i dag en av få gjenværende dampdrevne jernbaneferjer i verden og er trolig den som er aller best bevart. Til vanlig ligger den ved kai på Mæl. Etter at «Hydro» ble senket ved en sabotasjeaksjon i februar 1944, ble det forsøkt å kompensere for tapt kapasitet ved å bygge om «Rjukanfos». Teknisk sett ble resultatet dårligere enn det som var planlagt. Dette er den direkte foranledning til at byggingen av «Storegut» ble satt i gang. De siste 35 årene med fremstilling av gjødselprodukter på Rjukan var det den ferja som tok unna det meste av transporten over Tinnsjøen. «Ammonia» var avlastningsferje, i første rekke når «Storegut» var til overhaling på slippen.

Gjennom tre generasjoner krevde ferjetrafikken på Tinnsjøen et maritimt fagmiljø, som både kunne håndtere seks daglige avganger og ta seg av det nødvendige vedlikehold. Transportåren ble omtalt som Hydros livsnerve. Mæl

ble den reneste havneby. Her bodde kapteiner, ferjebetjenter, maskinister, elektrikere og andre arbeidstagere tilknyttet ferjetrafikken. Noen av dem som fikk jobb på ferjene hadde tidligere seilt på de syv hav. Kanskje var det ikke så underlig at det også ble dannet en egen forening for sjømannsmisjon. Den forhenværende sjømann Schultze, som jobbet i maskinen, var full av lovord om Tinnsjøen: «Der har jeg et kvinnfolk i hver havn, unntatt på Tinnoset».

Etter at Hydro i 1991 la ned sin gjødselproduksjon på Rjukan, ble «Ammonia» og «Storegut», sammen med ferjeleier, slippanlegg, fyrbelysning, jernbanemateriell, jernbanespor og bygningsmasse i 1997 overført fra Hydro til Stiftelsen Rjukanbanen. Det skulle bli 15 år med både entusiasme og fortvilelse. Midlene var små og forhåpningene om at denne historisk viktige banen med alt sitt rullende og flytende materiell skulle være mulig å sikre for framtida var nær ved å svinne hen.

Verdensarv

En endring inntraff da arbeidet med



«Ammonia» ved kai. En ruvende skute. Foto via NIA



Elegant salong på dekk. Her hadde ikke hvem som helst adgang. Foto via NIA

å nominere Rjukan og Notodden for UNESCOs verdensarvliste begynte å ta form. Transportåren mellom de to byene var sammen med vannkraft, industri og bysamfunn et sentralt element i industriarven. Den var nødvendig å ta vare på for at arbeidet med verdensarv skulle føre fram.

I 2013 ble anlegget overført til Norsk Industriarbeidermuseum, (NIA), som etablerte en egen avdeling; Rjukanbanen. Dette åpnet for et mer systematisk arbeid med vedlikehold og istandsetting av anleggene, samt bevilgning av årlige tilskudd fra Riksantikvaren. Arbeidet kunne baseres på en forvaltningsplan og årlige planer som også skulle omfatte formidling og verdiskaping. Verdensarvstatusen kom i 2015.

Status 2019

«Ammonia» er i dag ikke sertifisert for befording av passasjerer, men er fullt seilingsdyktig og var sist ute på tur i 2011. Direktørsalongen og direktør-

messen er restaurert og tilbakeført til fordums prakt. Det er ellers blant annet utført kontroll av kjelene og foretatt sandblåsing, sinking og maling av skrog og vogndeck. Lista over tiltak som skal utføres er fortsatt ganske lang når det gjelder å sandblåse, sinke og male.

Målet er å få «Ammonia» sertifisert for turisttrafikk, men ikke på samme nivå som «Storegut». Vi ser for oss eksklusive turer med «Ammonia», da det koster betraktelig mer å seile med «Ammonia» enn «Storegut», sier Tommy Leikanrud, kaptein og maritimt ansvarlig i NIA. Han viser til at det også er en utfordring å klare det løpende vedlikeholdet og å holde skipet i god stand etter utførte prosjekter.

Rjukanbanen har de siste fem årene fått til sammen nær 80 millioner kroner til istandsettingsprosjekter og forvaltning, drift og vedlikehold av anlegget. De to siste årene har slippanlegget på Tinnoset vært prioritert med nærmere 24 millioner kroner. Vedlikehold av



Ivan Christoffersen viser rundt. Her mellom de to maskinene. Foto via NIA

slippen er en forutsetning sertifisering av ferjene og dermed for passasjertrafikk på Tinnsjøen. Vi krysser fingrene for at Rjukanbanen også i fremtiden vil være et prioritert anlegg for bevilgende myndigheter. Vi skal i hvert fall bidra med vårt, forsikrer Leikanrud.

Trond Aasland (født 1956) er seniorrådgiver ved Norsk Industrierbeidermuseum, NIA, og arbeider til daglig ved Verdensarvsenteret på Notodden. Han har tidligere arbeidet med kommunikasjon i Norsk Hydro.

«Ammonia» ble bygd i klinket stål av A/S Moss Verft og Dokk og er en dobbelskruet jernbaneferje. Den ble montert på en provisorisk bedding ved Tinnoset i sørenden av Tinnsjøen, der den ble sjøsatt i juni 1929. Ferja er 230,6 fot lang, 35,2 fot bred og stikker 12,8 fot dypt. Brutto ton-

nasje er 929,34 og nettotonnasjen er 339,14. På dekket er det en sporlengde på 120 meter som gir plass til 16–17 jernbanevogner. Lasteevnen var opptil 630 tonn. I salongene er det sitteplass til 250 passasjerer. Til framdrift har den to trippelkspansjons dampmaskiner à 450 hk. Marsjfarten er 12 knop.

«Storegut» ble bygget i 1956 av Glommen Mek. Verksted, fraktet på jernbane til Tinnoset og montert på slippen. Den er 287 fot lang og har en bruttotonnasje på 1119 tonn. I 2017 ble den sertifisert for inntil 249 personer og kan gå i turisttrafikk i sommerukene. Begge ferjene er underlagt Norsk industrierbeidermuseum, NIA. NIAs avdeling Rjukanbanen har siden 2013 hatt ansvaret for istandsetting og drift av ferjer og tog.

Da «Ammonia» gikk på grunn

Den store tragedien knyttet til ferjene på Tinnsjøen er utvilsomt senkingen av dampfergen «Hydro» i 1944. Det har også vært andre alvorlige hendelser som kunne fått dramatiske følger. I «Ammonia»s 90 år lange historie er det 29. oktober 1970 som utmerker seg.

Ivan Christoffersen forteller til Trond Aasland

Hadde vi ikke klart å berge «Ammonia» da ferja gikk på grunn 29. oktober 1970, så kunne nedbyggingen av industrien på Rjukan ha kommet langt tidligere enn den faktisk gjorde. Det var ingen vilje i Hydros ledelse den gang til å investere i ei ny Tinnsjø-ferje, sier Ivan Christoffersen, nå 81 år gammel. Det var virkelig mye som sto på spill da alarmen gikk en tåkefylt høstkveld ved inngangen til -70-tallet, påpeker han.

Hadde «Ammonia» gått tapt, ville det ha skapt store vanskeligheter både på kort og lengre sikt. Trafikken på Tinnsjøen var avhengig av to ferjer. En full driftsstans eller en lengre periode med mindre produksjon ved fabrikkene på Rjukan ville vært dramatisk. Fra stuevinduet har han fri sikt mot ferjeleiet og slippet på Tinnoset. Grunnstøtingen

for 48 år siden betegner han som den avgjort mest dramatiske hendelsen på Tinnsjøen i tidsrommet mellom 1956 og 1991, det vil si fra han begynte som ung vaktmann på «Storegut» til den regulære ferjetrafikken stanset 35 år seinere.

Tirsdag 29. oktober husker han som en av flere lange arbeidsdager. Den skulle vise seg å bli lengre enn lang. «Storegut» var dratt opp på slippet på Tinnoset for utskifting av et hylserør på venstre propell. Det var derfor «Ammonia» gikk i regulær trafikk. Denne ettermiddagen gikk «Ammonia» fra Mæl kl 18:05. Det var snøbyger i lufta, og mørket var i ferd med å falle på. Om bord i ferja var 10 jernbanevogner og to passasjerer. Skipper Skjetne var en erfarer sjømann, men hendelsene denne ettermiddagen var av det slaget ingen helt kan forutse.

Etter ca en halv time falt brått radar ut. Omtrent samtidig tetnet været til med ei kraftig snøbyge. Sikten ble svært dårlig, og det blåste 3-4 sekundmeter vind. Ferja hadde installert gyrokompass, men slik det ble vurdert seinere, var det ikke fullt ut stabilisert. Tinnsjøen er ingen brei innsjø. Faren for å komme for nært til land var avgjort til stede.

Klokka 18:40 oppdaget utkikken plutselig at ferja var kommet ganske nær fjellet på babord side. Ordre ble gitt om å legge hardt over mot styrbord og stoppe styrbord maskin. Uhellet var likevel ute. Brått kunne høres og føles en kraftig rystelse idet ferja traff en grunne. Maskinsjefen i maskinrommet meldte straks at det var lekkasje i hele babord kjeles lengde.

Det var da kaptein Skjetne tok en rask beslutning. Tinnsjøen er jevnt over dyp

med bratte fjellsider både mot øst og vest, men Skjetne visste at det fantes et unntak – et sted der i tåka og snøføyka. Styrmannen fikk ordre om straks å snu skipet og sette full fart mot Håkanes litt syd for Mæl. I maskin- og kjelerommene ble utstyr hentet fram og lensing ble satt i gang, men vannet steg faretruende – helt opp til dørkplatene. I maskinrommet jobbet karene iherdig – helt til lyset forsvant. Da tok de seg opp på dekk.

Ferja ble styrt mot en sandstrand ved Håkanes. De fant den. Annen redning fantes ikke enn å kjøre «Ammonia» inn på grunna. Det neste som skjedde var at passasjerene og betjeningen i kafeen ble satt i land. Alarmen gikk, både på Rjukan og på Tinnoset. Fra Rjukan satte brannmannskaper med pumpeutstyr kurs mot Håkanes. På Tinnoset var Ivan Christoffersen kommet i hus. Han kan huske at han hadde lagt seg ned på et-



Her er «Ammonia» kjørt opp i stranda ved Håkanes og bergingsarbeidet er i gang.
Foto via NIA

ter en lang dag om bord på «Storegut». Klokka var rundt åtte på kvelden da det kimte i telefonen hjemme hos reparatøren.

Det var bare å få på seg tøyet, samle alt tilgjengelig mannskap og få isbryteren «Skarsfos» på vannet. Vi var framme rundt midnatt. Da var det også blitt rekvirert treverk og vognpresenninger, og melding var sendt til dykkerfirmaet Brødrene Sørensen i Bamble. De hadde en lang vei foran seg - over Hovinheia til Mæl og videre til Håkanes.

Den første fortøyningen var i ei stor bjerk. Alt tilgjengelig lenseutstyr ble tatt i bruk. På dekk gikk åtte brannpumper for fullt, og det ble rekvirert mer bensin for å kunne holde dem i gang. Situasjonen var likevel faretruende. Ferja hadde tross alt både 10 vogner og ballast om bord. Da dykkerne kom fram, gikk de straks ned for å kartlegge skadene. Skutesiden var blitt trykket inn to meter under vannlinja over en større lengde; 5-6 spant foran maskinrommet og 15-16 spant fra kjelen og akterover. Det var et stort område som måtte tettes som best det kunne la seg gjøre.

Det vi hadde til rådighet, var trekiler og plank og i alle tenkelige dimensjoner. I tillegg hadde vi solide presenninger slik at det var mulig å lage en dekkmatte. Utover mot morgenen forsto vi at situasjonen var i ferd med å komme under kontroll. Ferja lå stabilt, selv om den fortsatte å ta inn vann, men pumpene holdt unna. Jeg tror det var i halv sjutida på morgenen at vi kunne dra hjem og få oss litt søvn.

Halvannet døgn seinere var værforholdene blitt såpass mye bedre at det var mulig å trekke «Ammonia» av grunnen

og slepe henne til ferjeleiet på Mæl for å trekke vognene på land. Da var ballasten, som besto av to kalksteinsboggier, allerede lempet over bord for å lette ferja litt. Ivan smiler litt – og legger til at det seinere ble ei god fiskegrunne utenfor Håkanes der ballasten ble liggende. Den 6. november kunne «Ammonia» slepes til fortøyningsplass på Tinnoset for deretter å dras opp på slippen.

Det var jo avgjørende å bli fortest mulig ferdig med jobben som skulle gjøres på «Storegut». Arbeidet ble forsert så langt det var mulig for å unngå at fabrikkene på Rjukan måtte kjøres helt ned. Det ville gitt store tap i produksjonen. Når «Storegut» igjen kom i regulær drift, kunne «Ammonia» trekkes opp og nye plater kunne sveises inn i skroget. Ivan forteller at arbeidet ble utført i kaldtintervær - rundt 25 kuldegrader – og med steam på kjelene for å ha varme om bord og unngå nedkjøling.

Var det dyktighet som berget skuta eller var det mest flaks? Skal vi tro Ivan, var det et element av begge deler, men mest det første. Handlingene som ble iverksatt var både resolute og vel overveid. Men det var nok et hell i uhellet at grunnen ved Håkanes var innen rekkevidde da uhellet inntraff. Han som sto til rors var fra Mæl og godt kjent. Hadde ferden gått videre mot ferjeleiet på Mæl, kunne ferja ha gått til bunns der, og inne i ferjeleiet ville det ikke vært mulig å komme til for å tette skroget. På flere måter hadde vi marginene på vår side, fastslår Ivan Christoffersen. Han ser på grunnstøtingen og redningsaksjonen som det mest dramatiske han har opplevd i løpet av sine mange år med Tinnsjø-ferjene.

Manglende forutsigbarhet for fartøyvernsentrene

I forrige utgave av Dampskipsposten trykket vi en pressemelding om den økonomiske situasjonen ved våre tre fartøyvernsentre, spesielt Bredalsholmen dokk og fartøyvernsenter (BDF). Grunnen var at fartøyene som lå i dokk eller til kai ved senteret hadde fått mindre tilskudd i 2019 enn forventet. Her følger en oppdatering av situasjonen og en utdypende forklaring på bakgrunnen til problemene slik fartøyvernsenteret oppfatter det.

Ved Jon Helge Aas, daglig leder ved Bredalsholmen dokk og fartøyvernsenter

Kort oppsummert er situasjonen denne: Ved fartøyvernsenteret ligger det for tiden tre fartøyer under istandsetting. BDF hadde sett for seg arbeid på alle tre fartøyene, (Riksantikvaren hadde i forkant sagt at de ville prioritere skip under arbeid, og særlig skip i dokk eller på slipp som blokkerte for andre oppdrag). Da tilskuddsbrevene ble sendt ut, viste det seg at bare to fartøyer hadde fått tilskudd på til sammen 4 millioner kroner. Beløpet var så lite at vi måtte sende ut permitteringsvarsel til samtlige håndverkere. For tiden ligger to fartøyer i tørrdokka som ikke er ferdigstilte og derfor ikke er sjødyktige. Dette hindrer oss i å ta inn andre oppdrag.

Dersom vi bare hadde Riksantikva-

rens tilskudd å arbeide for, ville vi i dag vært tomme for arbeid, og samtlige permittert eller oppsagte. Vi er derfor veldig glade for at vi har klart å skaffe kortsiktige oppdrag for ca. 60% av håndverkerne ut oktober.

Dette er ikke første gang manglende oppdrag har resultert i problemer ved BDF. I 2013 vedtok styret å si opp samtlige ansatte med bakgrunn i manglende oppdrag. Forskjellen mellom den gang og nå, er at i 2013 klarte Riksantikvaren å finansiere et oppdrag slik at oppsigelsene ble avverget. Nå sier Riksantikvaren at de ikke har midler. Også de andre fartøyvernsentrene har opplevd lignende problemer.

Fartøyvernsentrene ble i sin tid opp-



Slik ser det ut på Bredalsholmen. Både kaier og tørrdokk er fylt opp med fartøyer.
Foto: Sønnavind dronefoto

rettet for å ta vare på kompetansen på tradisjonelle håndverk knyttet til båtbygging, en kompetanse som var i ferd med å forsvinne, eller hadde allerede forsvunnet. Kompetansen skulle ivaretas blant annet gjennom oppdrag. Videre skulle kompetansen dokumenteres og formidles til fartøyeiere og andre verft og båtbyggere. Vårt samfunnsoppdrag går med andre ord også ut på å formidle vår kompetanse til våre konkurrenter.

Situasjonen ved BDF illustrerer på en god måte problemene rundt en manglende forutsigbarhet som sentrene har opplevd helt siden oppstarten. Dette gjelder på to områder.

- Tilskuddene utdeles i løpet av mars og må være oppbrukt innen utgangen av året. Fra januar til mars har vi ikke arbeid dersom ikke Riksantikvaren gir forhåndstilsagn som gjør at vi kan arbeide videre frem til nye tilskudd foreligger. Manglende forhåndstilsagn medfører ekstra kostnader ved at arbeidet må avsluttes i desember og

startes på nytt i mars/april. I januar 2019 hadde vi ingen forhåndstilsagn å arbeide for.

- Tilskuddene varierer i størrelse og kan helt utebli fra år til år. På spørsmål fra oss bekrefter Riksantikvaren at situasjonen ved BDF kan oppstå igjen. Vi risikerer altså at det i dokka ligger båter under restaurering, men som mangler finansiering og blokkerer for muligheten til å ta inn andre oppdrag. At situasjonen kan oppstå igjen, må vi ta høyde for i den videre planleggingen. Vi må sørge for å gjøre båtene sjødyktige før tilskuddet er brukt opp. Den siste del av tilskuddet går med til å gjøre fartøyet tett og første del av neste tilskudd blir å fjerne tettingene. Dette vil bli veldig fordyrende for båtene og forlenger liggetiden ved verftene.

Å opprettholde interesse og engasjement rundt et fartøy som er under flerårig istandsetting er en utfordring i seg selv. Det er viktig at fartøyene kommer tilbake til sitt opprinnelige miljø så raskt som mulig. Vi har ett eksempel der en



Tilpasning av nye røykrør på «Børøysund», eksempel på håndverksferdigheter som finnes på verkstedet. Foto: Bredalsholmen

eier av et slikt fartøy har meddelt oss at de ikke ser seg i stand til å ta imot fartøyet når det er ferdig. Interessen har kjølnet og fartøyet ligger i dag uten en aktiv eier. Hverken sentrene, Riksantikvaren eller fartøyeierne er tjent med en ordning som er fordyrende og som forlenger liggetiden ved istandsetting. Her må det være mulig å finne frem til mer levedyktige ordninger.

I et tilsvaret til en artikkel om BDF i lokalavisen Fedrelandsvennen skriver seksjonsleder Mari Søbstad Amundsen: *«Riksantikvarens tilskuddsmidler til fartøyvern kan ikke være den eneste økonomiske basisen for driften av fartøyvernssentrene»*. Og videre: *«Riksantikvaren har ikke anledning til å gi føringer på midlene som sier at et fartøy skal istandsettes på et av de tre fartøyvernssentrene»*.

Vi mener ikke at Riksantikvaren skal finansiere hele driften ved de tre sentrene, noe de heller ikke gjør. Riksantikvarens andel av oppdrag ved BDF har de siste 4 årene variert mellom 40 og 80%. Vi har heller ikke noe imot å konkurrere i et marked. Det skjerper oss som leverandør.

Men vi kan ikke utføre vårt samfunnsoppdrag under så varierende forhold som de vi har i dag. Skal vi være i stand til å ivareta, dokumentere og formidle kompetanse må vi utføre arbeid og vi må ha en forutsigbarhet for å hindre at våre håndverkere slutter og finner seg annet arbeid. Derfor må vi, sammen med Riksantikvaren, bli enige om hvilken kompetanse hvert senter skal ha og være sikret en oppdragsmengde tilpasset samfunnsoppdraget. Ønsker sentrene å ha en større bemanning må det være opp til dem å skaffe mer arbeid.

Til slutt et lite hjertesukk: Riksantikvaren har i sine verneplaner pekt på behovet for å øke posten til fartøyene. I dag er den på ca. 61 mill, mens søknadsmengden for 2019 var på 240 mill. Beløpet har i tillegg stått stille i 4-5 år. I 2014 ble behovet anslått å være på 100 mill. Dersom ikke posten økes vil forfallet i verneflåten fortsette å øke. Både sentrene og fartøyeiere har felles interesse av at tilskuddsposten økes.

Kysten rundt

Smått og stort om hva som skjer i fartøyvernmiljøene.

Fartøyvernets ABC

Også i år arrangerer Norsk Forening for Fartøyvern dette kurset for nye, og selvfølgelig også gamle, fartøyvernere som trenger påfyll av kunnskaper for å ta best mulig vare på sine skuter. Temaene vil blant annet være antikvariske prinsipper, hvordan søke midler, organisering, kontraktinngåelse og bestillerkompetanse. Kurset er støttet økonomisk av Riksantikvaren og finner sted 22. og 23. november på Quality Hotel Expo på Fornebu. Mer informasjon finner du på foreningens hjemmesider eller ved å ringe damene på kontoret.

Repslagerseminar

I starten av oktober er Hardanger Fartøyvernssenter medarrangør på et miniseminar med fokus på utdriving. Det blir en samling av de få personene i Norden som har erfaring med denne teknikken. Målet er å utveksle erfaringer og ideer og samle dokumentasjon om den praktiske utførelsen av arbeidet.

Utdriving er en teknikk som gjør det

mulig å lage tykke kordeler og dermed tau med en diameter større enn ca 22 millimeter. I tykke kordeler har garnene som kordelene er slått av litt ulik lengde. De innerste følger en omtrent rett linje, mens de ytterste følger en spiral som snoingen på tauet. For å få til dette tres trådene gjennom hull ordnet i sirkler på en plate. Trådene i de ytterste hullene får lengst vei å gå, og blir dermed lenger enn de gjennom de innerste hullene. På den måten kan man få jevne kordeler.

Den eneste reperbanen i Norden med utstyr for denne teknikken ligger i Sverige. Derfor arrangeres også seminaret der. Norge er imidlertid det eneste nordiske landet hvor det er utdanning i repslagerfaget, og størst interesse for å bruke tradisjonelle tau. Derfor er det også viktig å samle all den viten og erfaring som er samlet gjennom årene, så den blir tatt vare på og kan brukes i fremtiden. Håpet er at en bane med utdriving kan komme i gang igjen her i landet.



Her ser vi hvordan hver enkelt trå går fra spolen, gjennom registerplaren og videre til tvinning. Foto: Sarah Sjøgreen, Hardanger fartøyvernssenter

Dampf-Rundum i Flensburg 2019

Ved Friedrich Gottschalk

Fra 12. til 14. juli ble det arrangert det 14. Dampf-Rundum, det velkjente dampbåtstevne i Nordtyskland. Deltagerne var denne gang båtene «Alexandra» («vertinne») fra Flensburg, «Skjelskør» fra Danmark, «Bussard» fra Kiel, «Schaarhorn», «Stettin» og «Woltman» fra Hamburg, isbryteren «Wal» fra Bremerhaven og for første gang lokalbåten «Prinz Heinrich» fra Leer.

Inntil kveldstimen på torsdag 11. juli var alle båtene kommet til Flensburg. Hele fredagen gikk forholdsvis rolig inntil den offisielle åpningen av stervnet klokken 18:30. Det ble arrangert «open ship», så publikum hadde anledning å besøke båtene. Klokken 19:00 la båtene fra kai for å delta i den tradisjonelle kappseilasen «Dampferrennen». I rolig fart seilte båtene ut fjorden til de kom til Okseøerne. Der sam-

let de seg ved en imaginær startlinje. «Alexandra» gav et signal med dampfløyten sin og på samtlige båter ble telegrafene lagt på «Fuld Forover». Sakte, men etter hvert hurtigere la båtene på vei tilbake til Flensburg. Mållinjen lå på høyden av Kollund tvers over fjorden. I første omgang overtok de slanke båtene «Alexandra» og «Schaarhorn» ledelsen, men etter hvert seilte den digre isbryteren «Stettin» sakte men sikkert forbi. Fjerde plass sikret «Bussard» seg, isbryteren «Wal» greide ikke å seile forbi og dannet baktroppen sammen med «Bussard», «Woltman», «Skjelskør» og «Prinz Heinrich».

Siden denne kappseilasen har sine egne regler og uavhengig av rekkefølgen ved mållinjen ble «Woltman» «winner of the race». En etter en seilte båtene tilbake til havnen og inntok liggeplassene sine. Avslutningen av den første dagen var - som vanlig - et storartet fyrverkeri.



Stevnets vertinne, «Alexandra» fra 1908 er den siste kullfyrte passasjerbåten i Tyskland. Hun har i hele sitt liv seilt i Flensburg-området og er svært lite endret i årenes løp. I 2016 fikk hun ny kjele, lik den gamle, men i sveiset utførelse.

Lørdag og søndag ble avviklet etter det kjente mønster: Hver båt fullførte fire turer på fjorden, som nesten alle var så å si utsolgt. Altfor snart var stevnens ende nådd og tidlig på mandagen la en etter en båt ut på hjemreisen.

På gjensyn i 2021...

Hjelp til Bredalsholmen

Bredalsholmen Dokk og Fartøyvern-senter måtte tidligere i år permittere ansatte. Dette fordi de statlige midlene til restaurering ikke strakk til for å arbeide kontinuerlig på «Jøsenfjord» og «Folgefonn», prosjekter som allerede var i gang. Disse fartøyene er ikke sjødyktige og tar opp plass i dokka og har på den måten blokkert for nye oppdrag. I september tro Vest-Agder Fylkeskommune til ved å forskuttere driftstilskuddet for 2020 på 1,5 millioner. Nå kan arbeidene fortsette frem til januar

neste år, når Riksantikvaren utbetaler sin lovede støtte til fartøyene. Restaureringen av «Jøsenfjord» startet i 2015 og er planlagt avsluttet i 2020. Arbeidene på «Folgefonn» startet opp våren 2018 og er et særlig stort prosjekt hvor det er vanskelig å forutsi ferdigstillelse.

Hestmanden sikres midler for 2020

Regjeringen foreslår 5 millioner, kroner til «Hestmanden» også i 2020 for å sikre varig drift, vedlikehold og formidling av veteranskipet. Fartøyet fikk også bevilget det samme under revidert statsbudsjett for 2019. Nå kan vi legge planer for å sikre skipet et stabilt vedlikehold, slik at det kan ha sertifikater for å besøke ulike havner rundt i Norge - ikke minst i forbindelse med frigjøringsjubileet i 2020 hvor krigsseilernes innsats må få en sentral plass, skriver Vest-Agder-museet på sine Facebooksider.



«Pelle» går inn for landing på Bredalsholmen. Foto: Bredalsholmen

Videre arbeid med «Pelle»

I august kom «Pelle» til Bredalsholmen. Hun ble bygget i Sverige i 1882 som lystbåt, men kom ganske snart til Arendal, der hun gikk med passasjerer frem til 1961. Med en lengde på 43 fot er hun ikke av de største i veteranbåtflåten. Likevel, hun har rang av å være den første. Det var denne båten den nystiftede Norsk Veteranskipsklub kjøpte i 1963, det var altså starten på frivillig fartøyvern i Norge. Veteranskipsklubben måtte riktignok gi opp «Pelle», men nå er en ny gjeng i Arendal i gang med bevaringsarbeidet. På Bredalsholmen skal behovet for og kostnader for nødvendige stålarbeider vurderes

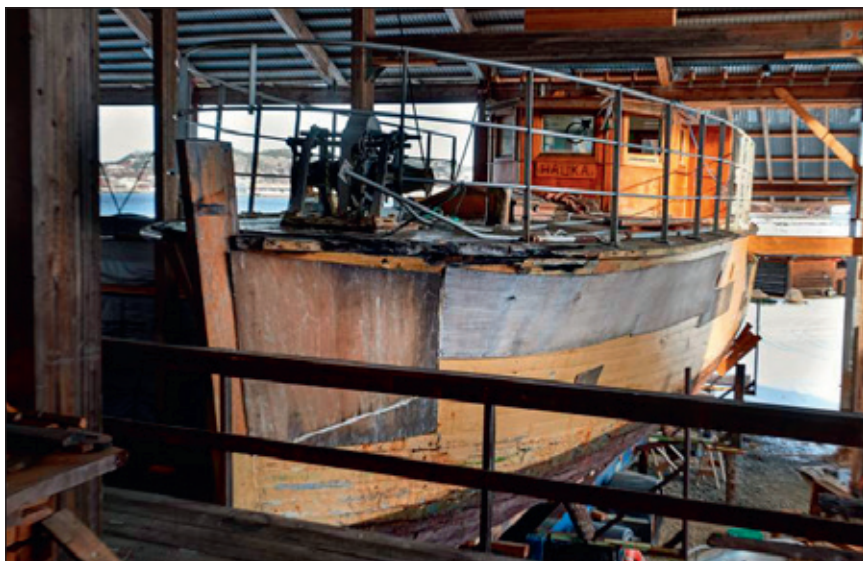
Arbeid på «Stavenes»

«Stavenes» har i lengre tid ligget i Dâfjorden for omfattende reparasjonsarbeider. Det er nå skiftet dårlig stål i

akterskipet, hovedsakelig dekkssjelker og rennestener. Salonghuset akter, som ble bygget mens båten var i England, er tatt på land og nytt er bygget slik det så ut etter ombygningen i 1939. Dermed er akterskipet så klart at skuta i starten av oktober kan slepes til Sagvåg der det skal legges dekk rundt det nye dekkshuset. Da er utvendige arbeider kommet så langt at innredningsarbeidene kan starte. Om det skal gjøres på Stord eller i Bergen er ennå ikke avgjort. Senere skal det skiftes to hudplater og promenade-dekket forlenges akterover. Arbeidene er i god gjenge, men noen tidsfrister er naturlig nok ikke satt.

«Hauka» er til salgs

Motorbåten «Hauka» ble konstruert av Richard G. Furuholmen fra Oslo i 1933 og levert fra båtbyggeriet i Risør året etter. Bestiller var familien Collett, som



Slik ligger «Hauka» ved museet. Omfattende arbeider er gjort, men fremdeles mangler mye. Foto Namdalsavisa

eide og drev flere treforedlingsbedrifter i Namsos-området. Fartøyet ble hovedsakelig brukt som skyssbåt for bedriftene og til tømmerseiling og isbryting, men også som lege- og pasientskyssbåt. Det var i virksomhet frem til 1985, da bedriften brant. Etter det har den hatt flere eiere, fra 1993 et andelslag hvor Norsk Sagbruksmuseum i Namsos var en betydelig eier, fra 2004 eneeier. I 1994 fikk fartøyet status som verneverdig fartøy av Riksantikvaren. Nå makter ikke museet videre restaurering, og håper derfor andre kan overta.

«Granvin» på høsttur

Sesongavslutning for «Granvin» var turen til fartøyversenteret i Norheimsund, der det skal utføres en del restaureringsarbeider i løpet av vinteren. Første etappe gikk fra Bergen 3. september til

Leirvik via Rubbestadneset og Sagvåg, dagen etter var Norheimsund målet. «Medseilere» disse dagene var elever fra Bergen Maritime Videregående Skole, samt 3 lærere. Her fikk elevene antagelig sin første sjømannserfaring. Særlig den siste dagen ga nyttig læring, i et ufyselig vær med dårlig sikt. Også for fartøyet og de faste mannskapene kan dette være til nytte. Det var en positiv erfaring, og kontakten kan føre til rekruttering av nye generasjoner mannskaper.

Ukens fire siste dager gikk «Granvin» i passasjerfart i sitt hjemmeområde. De to første dagene med beskjedent belegg, bortsett fra mer eller mindre tilfeldig en gruppe fra en cruisebåt. Lørdagen var det langtur fra Granvin til Odda og tilbake og søndag fra Granvin til Norheimsund, begge med mange anløp underveis.



Her ligger «Granvin» ved kai i Ulvik. En kai hvor den var fast gjest fra 1931 til 1987, med unntak av noen år i Lokaltrafer i Sunnhordland på 50-tallet. Det er vel knapt noen rutebåt som har flere anløp i Ulvik enn «Granvin». Foto: Harald Sætre



Dekket på «Stord I». Her skal det gjøres arbeider i løpet av vinteren. Foto: Harald Sætre

Åpne dager på Bredalsholmen

På Bredalsholmen har de i sommer hatt to omvisninger hver arbeidsdag fra siste uke i juni og ut juli. Omvisningene har tatt de besøkende med på verftsområdet

og ned i tørrdokken. De har fått se et industrianlegg fra 1876 og undersiden av fartøyene som ligger der i dag, det vil si «Jøsenfjord» fra 1886, taubåten «Jan» fra 1877, og «Folgefonn» fra 1938. Ved kai ligger lasteskipene «Fredrikshald I» fra 1890 og «Hamen» fra 1949. I tillegg har «Hestmanden» kaiplass her, slik at de besøkende får med seg både et teknisk-industrielt kulturminne og et viktig museum.

Lørdag 15. juni ble Bredalsholmen maritime dag arrangert. Det var et samarbeidsprosjekt mellom Bredalsholmen, «Hestmanden», sjøspeiderne, kystlaget på Bragdøya, Vågsbygd seilforening og flere andre.

Arrangørene er fornøyd med oppleggene, men ser at det er potensiale for ytterligere vekst og dermed øket formidling.

Nye styremedlemmer i Fartøyvernforeningen

Norsk forening for fartøyvern skal avholde sitt årsmøte i Kristiansand i dagene 18. til 20. oktober. Som vanlig er en av postene på programmet valg, og det er fire styremedlemmer og styreformannen som er på valg.

Valgkomiteens forslag er slik: To av dem som er på valg, Cecilie Juell og Sverre Kallevik gjenvelges, Kallevik som ny nestleder. Som ny leder foreslås Arne H. Andreassen fra «Faxsen» i Bodø, som styremedlemmer Sigurd Jansen fra «Rogaland» og Sander Ødelien fra «Atløy».

Nedenfor presenterer de foreslåtte seg selv.

Arne H. Andreassen skriver dette om seg selv:

Født og oppvokst i fjæresteinan på ei øy på Helgelandskysten for 66 år siden.

- Var medlem av landsstyret i Forbundet KYSTEN i 8 år, hvorav 6 år som leder.
- Er engasjert i Stiftelsen Faxsen, hvorav de siste 8 åra som leder.
- Har siden 2000 vært aktiv i kystlaget Salta, hvorav 6 år som leder.



- Mangeårig tillitsvalgt i Den norske Postorganisasjon og Norsk Post- og kommunikasjonsforbund, blant annet som medlem av forbundsstyrene i begge organisasjonene.

- Mer enn 40 års tjeneste i Posten innen kundebehandling, salg og markedsføring.
- Jeg trives med å omgås folk, er utadvendt og trives i «manesjen».
- Kreativt stå på menneske.

Sigurd Jansen beskriver seg selv slik:



Jeg er 1947 årgang, gift og har tre barn og seks barnebarn. Er siviløkonom av utdannelse og arbeidet i «olja» fram til jeg ble pensjonert fra Statoil for 11 år siden. Ingen typisk fartøyverner altså. Ikke så god på bolter og motorer, men med min interesse for kystkultur og formidling av denne kan jeg gjøre en innsats på økonomi, organisering og administrasjon. Utålmodighet er min styrke og svakhet.

Men interesse for båt har jeg hatt siden jeg bygget min egen båt under militærtjenesten. Nå har jeg privat 4 båter

med en replika av en 24 fots Aslaksbåt med spriseil som favoritt. Har vært mannskap på «Anna af Sand» siden 1994 og er nå æresgast. Etter jeg ble pensjonist påtok jeg meg jobben som prosjektleder for boken om «Anna af Sand». I 2012 ble jeg spurt om å overta ansvaret for «Rogaland» og der har jeg vært styreformann i 6 år. Er fremdeles aktiv i «Rogaland»-miljøet, men nå som matros og som arrangør av 90 års jubileumsturen i sommer.

Sander Ødelien har gitt oss denne biografien:

53 år, gift, far til 3 gutar frå 14 til 20 år. Etter ein variert bakgrunn, blant anna som brannmann og barsjef i utanriksfart (ja, - danskebåten) arbeidet eg ti år med eksport av laks og reiste verda



rundt. Sidan 2001 har eg arbeid som marknadsleiar i lokalavisa Firdaposten, dei siste 7 åra også Firda.

Opptatt av ski, VW bobble, båt og sjø all min dag, og fekk interesse for fartøyvern då eg i 1995 flytta til Florø. «Atløy» hadde tunge dagar, og eg tok initiativ til, og starta, Atløys Venner som tok på seg ansvaret for drift, vedlikehald og restaurering av «Atløy». Var i mange år leiar av laget, og lurte i kulissane dei åra eg ikkje var leiar. Eg er i dag styreleiar i Veteranbåtlaget Atløy, som eig skuta. Atløys Venner vart i 2008 oppfordra til å arrangere Norsteam i Florø i 2010, men etter eit års planlegging viste det seg at det likevel ikkje var ønske om det. Sidan vi var langt i planlegginga grunnla vi då Fjordsteam som sidan har vist seg svært levedyktig. Har leia dette arrangementet 2 ganger, i 2010 og i 2015.

Forutan «Atløy» har eg vore involvert i «Stangfjord», skipa fartøyvernforum Sogn og Fjordane, vore marknadsansvarleg for Forbundet Kysten sitt landsstemne i 2005 og budd i mi eiga Colin Archer skøyte bygd i 1907 på vel 50 fot i fleire år. I dei seinare åra har også den gamle snøggbåten «Solundir» tatt ein del tid.

«I all min dag» har eg vore opptatt av å informere og dele kunnskap for å skape motivasjon i det frivillige arbeidet. Gjennom snart 20 år i media håper eg også at eg har ein del å bidra med i forhold til marknadsføring av fartøyvern i både gamle og nye media.

Valgkomiteen har bestått av Viggo Kristensen fra «Skogøy», Viggo Nonås fra «Vestgar» og Georg Jensen fra «Mjøsfergen».



Skuta går i åkeren. «Granvin» i Alverstraumen. Foto: Petter Fosse

FORENINGENE BAK BLADET

Norsk Veteranskibsklub

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

Veteranskibslaget 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

Veteranskibslaget 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, Skinnertheia 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 Orje
www.dampbaat.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:

På forsiden ser vi hvordan fremtiden ble presentert i 1961, da «Ekspressen» ble satt i fart. Den er riktignok litt mindre enn søstrene «Sleipner» og «Vingtor» som ble satt i fart året før, men dette er den eneste av dem som lever og som er tiltenkt et nytt liv som veteranbåt, kanskje som fremtidens kulturminne. Foto via Jan Welde

På baksiden ser vi Sarah Galberg Sjøgreen fra Hardanger fartøyvernssenter tre garn som skal bli til tykt tauverk. Det skal slås med utdriverteknikk, en spesiell repslagerteknikk som er tema på et seminar i Sverige i starten av oktober. Her samles repslagere fra hele Norden for å dokumentere gamle teknikker. Foto: Evelyn Ansel, Hardanger fartøyvernssenter