

DAMPSKIBS

P O S T E N

TIDSSKRIFT FOR DET FRIVILLIGE FARTØYVERN

Nr. 117 | 1/2020



DAMPSKIPS- POSTEN

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 43 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 180 kroner pr. år og bestilles gjennom Norsk Veteranskibsklub. Her kan du også kjøpe tidligere utgaver.



På forsiden ser vi omviser Eli Gauden med en gruppe på omvisning i småbåtverkstedet ved Hardanger Fartøyvernssenter.
Fotograf: Silje Ensby

REDAKTØR:



Georg Jensen

Olav Trygvassons gate 43
2319 Hamar
Tlf. 415 84 597
geojense@online.no

Redaksjonsgruppe

Viggo Halvdan Kristensen

Øvreveien 18, 8516 Narvik
Tlf. 986 41 955
viggo.halvdan.kristensen
@outlook.com

Harald Sætre

Ådnavegen 52,
5260 Indre Arna
Tlf: 907 59 186
harald@setre.net

Rolf Nordby

Åsengata 6B, 0480 Oslo
Tlf. 924 47 023
rolf.nordby@broadpark.no

Morten Hesthammer

Hardanger fartøyvernssenter
Postboks 53, 5601 Norheimsund
Tlf. 474 88 295
morten.hesthammer@
fartoyvern.no
Representerer fartøyvern-
sentrene

Per Inge Høiberg

Grøtbergslia 47, 2850 Lena
Tel. 951 25 070,
p-iho@online.no
Representerer Fartøyvern-
foreningen

**FRIST FOR STOFF
TIL NESTE NUMMER:
15. april 2020.**

Opplag: 2500

Utforming og trykk:
Printex Trykkeri, Hamar

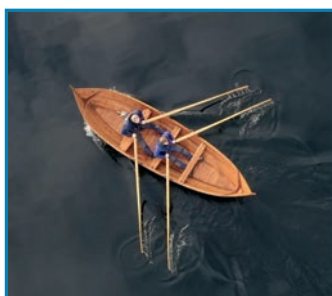
INNHold



10



16



24



29

- 4 Fartøyer forteller historie**
Redaktørens leder
- 5 Veteraner + «Svanen» = fartøyvern**
Om frivillige ved Norsk Maritimt Museum
- 8 Fartøyvern, veteranbåtturar og kulturminneopplevelingar**
Korleis skal «Stord I» drivas?
- 10 Med «Stord I» til Romsa**
Døme på samarbeidsprosjekt
- 11 Hurtigrutemuseet i Stokmarknes**
En storsatsing i nord
- 16 Penger til rekrutteringstiltak**
Sparebankstiftelsen DnB støtter fartøyvernet
- 17 Heder til en skipper og hans skute**
Pris til Torbjørn Børslid
- 20 Dokumentasjon i fartøyvernet, sortering og avklaring**
- 24 Slik møter Hardanger fartøyvernssenter publikum**
- 28 En velfortjent medalje**
Øyvin Konglevoll tildeles Kongens Fortjenestemedalje
- 29 Slepebåten «Fix» av Fredrikstad**
75 år siden den dramatiske slepebåtaksjonen
- 32 Fartøy fortel historie, kven lyttar?**
Memoar, munnleg historie for alle
- 34 Slepebåten «Jakob» av Århus, en dansk veteran**
- 37 Bokomtaler**
Om bøker og tidsskrift vi kan ha glede av
- 39 Kysten rundt**
- 43 Foreningene bak bladet**

Her kommer Dampskibsposten i nytt format, med flere bilder og forhåpentligvis lettere typografi. Er det blitt et bedre blad? Er det mer fristende å bla i, lettere tilgjengelig og først og fremst: har det interessant stoff? Vi holder fast ved vårt tidligere mål for bladet, at det skal inspirere og informere. Nå håper vi imidlertid at bladet kan nå ut til en større krets, og derved gi økt forståelse for, kanskje sågar økt støtte, for fartøyvernsaken. Uansett hva du synes, la oss få vite det. Gi oss beskjed om hva du liker, hva vi kan gjøre bedre og hva vi definitivt må endre. Det er bare på den måten, ved å lytte til tilbakemeldinger fra dere lesere, vi kan gjøre bladet bedre.

Fartøyer forteller historie

Ved Georg Jensen

Overskriften er en ganske selvsagt beskrivelse av målet for vårt arbeid. Hensikten med å bevare veteranfartøyer er nettopp at de skal fortelle historier, ikke bare sin egen, men næringens, hjemstedets, teknologiens historie. På den måten gir fartøyene oss hvert sitt avsnitt, hvert sitt kapittel i hele vår historie. «Hestmanden» skal fortelle om krigsseilernes innsats under krigen, «Gamle Salten», «Skogøy» og «Mårøy» om gjenreisningen av Nord-Norge etter krigens ødeleggelser. «Hansteen» og «Gamle Oksøy» gir oss historien om hvordan vår riksvei nummer 1 ble gjort tryggere, gjennom oppmåling, merking, fyr og et losvesen. «Hindholmen» og «Haugefisk» forteller hver sin bit av fiskerihistorien, selve grunnlaget for at det bor folk langs kysten vår. Dette er noen få eksempler på noen få av de mange historier hvert fartøy kan fortelle.

Nettverksbygging

Det er altså en stor oppgave vi frivillige fartøyvernere har påtatt oss. Så stor at vi umulig kan løse den alene, vi må samarbeide med andre. Vi får selvsagt støtte fra det offentlige, fra museer, sponsorer og andre profesjonelle. Likevel er et nettverk av frivillige helt nødvendig. Norsk Forening for Fartøyvern er et nettverk, men av en litt annen type enn det vi trenger for fortelleroppgaven. Der trenger vi lokale nettverk, av foreninger, enkeltpersoner og instanser som sammen kan fortelle hver sin lille del av den store historien. Denne historien kan være av mange slag, og fortelles på mange måter. Det kan være på møter på samfunnshuset en mørk høstkveld, eller på forsommertur med «lokalen», pyntet med flagg og bjerkeløv, til et fraflyttet lite sted. Temaene kan være så mange: minnet av en viktig hendelse i bygda, de dagligdagse historiene som er ved å gå i glemmeboka eller en fest for å bygge samhold og trivsel i lokalsamfunnet. I noen historier er fartøyet hovedattraksjonen, i andre er det bare en underordnet rekvisitt. Målgruppene for historiefortellingene er også varierte, fra slektsforskende pensjonister til skoleelever som gjennom den kulturelle skolesekken skal lære hvordan det var før.

Samarbeidspartnere

Hvem er så disse som kan være med i slike lokale nettverk?

Kystlagene er vel det nærmeste eksempelet, ja mange steder er det kystlaget som selv er fartøyvernforeningen. Med 10 500 medlemmer fordelt på 125 lokale kystlag er de omtrent på størrelse med fartøyvernforeningene, men synes langt bedre organisert enn det vi er. I medlemslistene er det mange Tordenskjolds soldater, det viser sammenfallet i arbeidsfelt.

Litt lenger ut fra vår nærmeste krets finner vi historie-



Visst er det spennende når en telegrafist forteller om gamle radioer og morsesignaler. Bilde via Hvalfangstmuseet.

lagene. Det er omkring 380 av dem, med en samlet medlemsmasse på rundt 73 000. I disse lagene finnes medlemmer med interesser som grenser inn mot, eller overlapper de historiene våre fartøyer skal fortelle, og som sammen med fartøyvernere kan fortelle en større historie, en historie som har flere sider, som flere kan kjenne seg igjen i, og som derfor kan få flere tilhørere. Selvfølgelig er det bare et fåtall av lagene som sogner til samme sted som et veteranfartøy, men de har sine nettverk hvor det finnes ressurser.

Vi har også Kulturvernforbundet, det overordnede nettverket innen det frivillige kulturvernet. Der inngår 24 medlemsorganisasjoner med rundt 2000 lokallag og over 230 000 medlemmer. Gjennom Fartøyvernforeningen regnes vi alle med blant de 230 000. Det er Kulturvernforbundet som sammen med Riksantikvaren og Kulturrådet arrangerer Kulturarkonferansen, en årlig samling der frivillige og ansatte kan møtes for å bli inspirert og bygge nettverk. Kulturvernforbundet står også bak kulturminnedagene som avholdes hvert år i september. Der deles det ut en pris til beste arrangement. I 2017 gikk denne prisen til et arrangement i Skrolsvik på Senja, der Tranøy kystlag med sin veteranbåt «Senjapyn» var en av ti arrangører. Til høsten er det igjen Kulturminnedager, og mulighet for nye samarbeidsprosjekter.

Dette er noen av aktørene innen frivillig arbeid. I hvert lokalsamfunn finnes det mange flere. Få av dem er opptatt av fartøyvern, men en bieffekt av kjerneoppgaven for alle er at de bringer mennesker sammen og skaper samhold og verdier for mange. La oss utnytte denne effekten. Appellen til alle fartøyvernere blir altså: Finn samarbeidspartnere, finn samarbeidsformer og sett i gang.



Veteranseilasen 2018, Svanen forlater Trondheim med veteraner om bord. Foto: Øyvind Christoffersen

Veteraner + «Svanen» = fartøyvern

Det er ikke noen nyhet at frivillig innsats er mer eller mindre et være eller ikke være for fartøyvernet. Det gjelder også for museumsflåten til Norsk Maritimt Museum, og de siste åra har museet vært så heldige at et nytt samarbeid har gitt skonnerten «Svanen» nye gode hjelpende hender. Men hvordan kan museet drive profesjonelt fartøyvern i samarbeid med frivillige? Og hvordan skape et forutsigbart, godt og bærekraftig miljø for museet selv og for de nye frivillige?

Ved Heidi Thöni Sletten

Sommeren 2016 ble den første «Veteranseilasen» arrangert av Veteranforbundet SIOPS med «Svanen». Veteranforbundet SIOPS er en organisasjonen for tidligere soldater fra internasjonale operasjoner, som arbeider med å bedre livssituasjonen til skadde veteraner. Dette gjør de ved blant annet å fremme interessene til skadde veteraner og deres pårørende, i tillegg til å arbeide med utfordringene med å re-integrere seg i det sivile samfunnet. Både «Svanen» og «Anna Rogde» har vært heldige. De har fått ha med våre flotte veteraner på seilas. Veteranene er blitt med på mer enn seilas, for allerede

før de kastet loss for sin første seilas hadde mange av dem vært med på dugnad for å klargjøre skuta. Det ble klart for museet og veteranene fra SIOPS at det var mye de kunne bidra med, og at «Svanen» var en god og trygg arena for veteranene.

Det er ikke ukjent at det kan være utfordringer med samarbeidet mellom frivillige og museer. En vanlig oppfatning av frivillige er at de gjør som de vil, de vet ikke hva de skal gjøre og det er ustabil arbeidskraft. Og museet kan oppleves om konservativt, lite løsningsorientert og ganske



Å få være med på det man har jobbet for hele året; å få vind i håret og seila, og ikke minst sol på kroppen, det gir mot og krefter til å fortsette. Foto: Øyvind Christoffersen



Slippsetting er av de store regelmessige vedlikeholdsoppgaver. Foto: Øyvind Christoffersen

tregt. Med en ny gruppe frivillige ble det viktig for museet å finne gode samarbeidsmåter. De frivillige skal trives, de skal føle at de gjør et nyttig arbeid, samtidig som museet skal drifte skuta profesjonelt. Ved å igangsette noen konkrete tiltak kunne kanskje samarbeidet unngå noen av utfordringene.

Tiltak

Alle som er frivillige på «Svanen» skal ha en frivilligavtale. Det er ikke direkte arbeidsavtale, men det er fornuftig å ha en skriftlig avtale der det går frem hvilke oppgaver den frivillige skal utføre, hvilke forpliktelser den frivillige og museet har ovenfor hverandre, og hvem som er den frivilliges kontaktperson på museet. Det gir gjensidige forpliktelser. I tillegg kommer det formelle på plass med hensyn til HMS og forsikring.



Litt planlegging før avgang. Foto: Norsk Maritimt Museum

Mannskapet på «Svanen» har sine oppgaver under seilas og vedlikeholdsjobber når skuta ligger til kai. Da er det ikke lett å prioritere når man i tillegg til sine vanlige oppgaver både skal drive veiledning og oppfølging av de frivillige. Derfor har museet valgt å engasjere en frivilligkoordinator. Han tar ansvar for å drifte, administrere og rekruttere frivillige i nært samarbeid med skutas mannskap, museet og SIOPS. Han sørger også for nødvendig informasjon, oppfølging og motivering av de frivillige. Koordinatoren har også en veldig viktig oppgave med det daglige og praktiske arbeidet om bord. For at en dugnadsøkt skal fungere må utstyret være på plass og i orden og arbeidsoppgavene klare. Og vel så viktig for å lykkes er nytrakta kaffe, et godt måltid (eller syv) og god prat.

Arbeidsoppgavene om bord krever mer eller mindre opp-



Med nye samarbeidsformer, nye erfaringer og nye erkjennelser stevner både mannskap og museum mot nye horisonter.
Foto: Øyvind Christoffersen

læring, og mye opplæring blir gitt underveis i arbeidet. Av og til må det litt mer til, og da er det fint med kurs. Museet arrangerer selv kurs, eller bruker eksterne kurs og seminarer som for eksempel Fartøyvernets ABC, gaffelriggseminar eller sikkerhetskurs. Museet har også valgt å gi opplæring av utvalgte frivillige i museenes samlingsforvaltningssystem PRIMUS. God dokumentasjon av arbeidet som blir gjort om bord av det profesjonelle mannskapet og de frivillige er selvsagt veldig viktig - god dokumentasjon er godt vern. På «Svanen» gjøres dette arbeidet av de frivillige i nært samarbeid med museet. Organisert opplæring og kurs er en måte å heve kompetansen og gi noe tilbake til de frivillige.

Å invitere til dugnadsarbeid på «Svanen» er en ting, men man må for all del ikke glemme å invitere på seilas. Å la den fantastiske dugnadsgjenge oppleve vind i håret og seila - det er jo det det er blitt jobbet for hele året.

Får vi det til?

Er det verdt å bruke så mye energi på å organisere det frivillige arbeidet? Det krever innsats for å skape et bærekraftig frivilligmiljø, for det må alltid pleies, og både museet og de frivillige må gi og ta. Det er til tider ganske så krevende, frustrerende og litt vanskelig.

Men utfordringer til tross, Norsk Maritimt Museum opplever at med bedre organisering og konkrete tiltak er det færre nedturer, og den frivillige arbeidskraften blir mer forutsigbar. De mange gode og hjelpende hender sparer museet for mye betalt arbeidstid, i samarbeid med frivillige lar det seg gjøre å drive et profesjonelt fartøyvern. Vi kan også glede oss over at det ikke bare er museet som styrkes av dette. «Svanen» får sitt tiltrengte stell og vind i seilene, og



Arbeidet om bord krever så mange ferdigheter, både innen finmotorikk og fysisk styrke. Foto: Norsk Maritimt Museum

våre frivillige veteraner får et godt og trygt miljø. Så ja, vi får det til, og ja, det er verdt å bruke energi på dette.

Heidi Thöni Sletten (f. 1979) er formidlingsansvarlig på Norsk Maritimt Museum, har tidligere jobbet i flere kulturvernorganisasjoner. Hun er engasjert i Bjørkedal kystlag og i Risør Trebåtfestival.



Her ser vi to framifrå historieforteljarar. Den eine er «Stord I» på tur i heimtraktene i Hardanger og Sunnhordland, den andre er Bård Kolltveit, også han frå traktene, frå Odda. Kolltveit arbeidde i 37 år ved Norsk Sjøfartsmuseum i Oslo, som konservator, direktør og forskingsleiar. Han har skriva ei mengd bøker om skip og sjøfart og halde foredrag for fleire tusen menneske. Foto: Harald Sætre

Fartøyvern, veteranbåtturar og kulturminneopplevingar

På kva måte kan ein gamal båt fortelje historier, og på kva måte kan båten samarbeide med andre historieforteljarar? Her er nokre døme frå Bergen, der ein heil flåte av gamle båtar er i fart og forteljer historier sumaren gjennom.

Ved Harald Kvinge, leiar i Stiftelsen D/S Stord I

Det er gått mange ti-år sidan dei første veteranbåtane kom i drift i Bergen og områda kring. «Granvin» gjekk sine første turar sommaren 1988. Seinare er det kome mange fleire fartøy i drift her. I starten var målgruppa for veteranbåtane i hovudsak folk som ville ha ein kjekk tur på fjorden, enten det var ein firmatur eller ei familiemarkering.

Etter kvart vaks dei opne turane fram. Det vart arrangert kystkulturaktivitetar lokalt rundt om i distrikta og då var det kjekt å få ein gamal fjordabåt på besøk ved den gamle, nedlagte dampskipskaia. I møte mellom skip og kai dukka mange minne frå farne tider, opp. Kaien var dagleg møteplass

for folk då dampen var ventande etter ruta. Rutebåtane hadde ei svært viktig rolle for «bymann og bonde», og ikkje minst for samfunnsutviklinga i byen og på landsbygda. Etter seg har rutebåtane ei mangfaldig historie som kan og bør formidlast, og då saman med veteranbåtane i klassen «fjordabåtar».

Under istandsetjinga av «Stord I» vart det i 1999 gitt ut eit informasjonshefte om korleis eigarane tenkte seg at ei reise med den gamle dampbåten skulle vera. Der kunne me lesa:

«Å være om bord skal i seg selv være en opplevelse. Passasjerene skal bli deltakere på reisen. Skipets indre liv skal betraktes på nært hold: maskinen, broen, salongene, byssen....

Naturen er en nær om bord i skipet. På dekket i sommarsol og bris eller piskende regn og vind. Ta tiden tilbake – møt fortid og nåtid».

Etter 5-6 år med passasjerturar med «Stord I» er inntrykket at dei reisande opplever turane med skipet om lag slik vi tenkte oss ei turoppleving skulle vera. Passasjerane gir gode tilbakemeldingar og dei går på oppleving av skipet, kontakt med mannskapet og informasjon. Vi har vel etter kvart blitt meir og meir medvitne at det er «opplevingar og historie» som er vårt tilbod til dei reisande, i tillegg til tur.

I 2016 vart det etablert samarbeid mellom Stiftelsen D/S Stord I, Museet Gamle Vossebanen og Veteranbusslaget om ein rundtur innan Bergen kommune med tre etappar: dampbåt Vågen – Garnes, damptog Garnes – Midttun og veteranbuss Midttun – sentrum.

Rundturen er blitt kalla «Som å reise i gamle dagar/Bergen Heritage Tour». Rundturen tar 5 timar og det er laga eigen reisebeskrivelse som omtalar kva ein får sjå av historiske stader under vegs – til sjøs og til lands. Turen er blitt veldig populær som familietur. Og etter kvart har turen også fått god oppslutnad frå utanlandske turistar

For nokre få år sidan vart det og etablert eit samarbeid med tekstilprodusenten Oleana AS og Ytre Arna Museum, som er eit lokalhistorisk museum knytt til kvardags- og arbeidsliv i Ytre Arna. Landets første mekaniske bomullsveveri starta opp her i 1846. Med denne turen mellom Bergen og Ytre Arna får vi ei kopling mellom industriutvikling og sam-

ferdselsutvikling i fortid og notid. Dette er ein populær tur som går i mai månad.

Det er eit mål å få ulike grupper med på turar med «Stord I». Sesongen 2019 kom det opp ein ide om å samarbeida med lokalaviser om lesarturar for avisene sine abonnentar, men også med høve for andre å kjøpa billett til turen. Lokalavisa Os & Fusaposten vart med på eit prøveopplegg med tur frå Os til Bekkjarkvik i Austevoll. I Bekkjarkvik var det omvising og orientering ved ein lokal kjentmann. Turen vart fullteikna.

Sommaren 2019 vart det og skipa ein tur frå Leirvik på Stord til øya Store Romsa i Bjoafjorden. Her var det fastbuande og eit levande samfunn fram til 1950/60-talet. Dette var eit samarbeid mellom Stiftelsen D/S Stord I, Kystlaget Romsa og Friluftsrådet Vest. Bilete og omtale av turen finn du ein annan stad i bladet.

Mellom dei mange fjordabåtane i Bergensområdet er det gode samarbeidsprosjekt. Her kan nemnast den tradisjonsrike andre pinsedagsturen der opp til 5 – 6 veteranbåtar dreg frå Bergen og til ein stad ute i distriktet. Dette er ein tur som er blitt svært populær og som gjev ei oppleving av korleis det var å reisa i tidlegare tider då fleire titals fjordabåtar sette kursen ut Vågen i Bergen ein laurdag ettermiddag.

Det frivillige fartøyvernet har påteke seg ei stor samfunnsoppgåve med istandsetting av veteranskipsflåten. Drift av flåten og formidling av historia knytt til flåten er viktige oppgåver som gjev fartøyvernet legitimitet.



Maskinist Albert Tvedt fortel om maskinen på «Stord I» for interesserte passasjerar. Detaljar ved maskinen og verkemåten er no i hovudsak berre av historisk interesse. Likevel, denne historia er ein del av historia til oss alle, og den kan best forteljast framfor ein verkeleg maskin. For redaktøren er dette og ein del av ei anna historie. Sommaren 1966 var han dekksgut på ein nordsjøbåt som heitte «Nico», heimehøyrende i Fredrikstad. Smørjeguten om bord heitte Albert Tvedt og kom frå Bergen. Desse to førstereisgutane delte lugar om bord nokre veker den sommaren. Foto: Harald Sætre

Med «Stord I» til Romsa

Her kjem eit døme på samarbeid mellom eit veteranbåtlag og andre om å fortelje historier. Mykje av dette har vi gjort før, men det dukkar stadig opp nye reisemål, nye samarbeidspartnare og nye historier.

Ved Harald Kvinge, leiar i Stiftelsen D/S Stord I. Bilete: Harald Sætre

Stiftelsen D/S Stord I ønskjer å ta passasjerar med på tur med «Stord I» til kystkulturstader. Laurdag den 17. august 2019 gjekk ein slik tur frå Leirvik på Stord, til øya Store Romsa i Nordrogaland. Her er ikkje kai som «Stord I» kunne leggja til, så passasjerane måtte fraktast til lands med småbåtar. Det tok Kystlaget Romsa seg av. Gjennom Friluftsrådet Vest var gjort avtale om guida omvising på øya.

Nær 60 interesserte tok turen med dampen. «Stord I» ankra opp ute på vika og passasjerane tok på seg redningsvestar og vart frakta til lands med kystlagsbåtane. Det vart såleis og ei god praktisk øving som om båten skulle evakuerast i sjøen.

På land venta omvising og forteljingar av pensjonert programleiar i NRK John Skien og Jan Husebø frå Kystlaget Romsa. Båtgjestene fekk eit godt innblikk i korleis ein levde på øyane i tidlegare tider.

Kulturlandskapet vert no pleia av Friluftsrådet Vest og Romsaøyane er ein mykje nytta uthamn av fritidsflåten.

Etter turen gjekk «Dagens ros» i lokalavisa «Sunnhordland» til D/S «Stord I»: « Takk til mannskapet på «Stord I» for ein fin tur til Romsa laurdag 17. august. Ein flott tur på alle måtar med guida omvising på øya, kaffi, lappekaker, betasuppe og veldig god service! Håpar på fleire turar med denne fantastiske båten! Helsing fornøgde turdeltakarar.»

NRK har laga ein interessant film om Romsa:
<https://tv.nrk.no/serie/glimt-av-norge/2013/DKRO50003213/avspiller>





«Finnmarken» i sitt rette element. Om vi kopierer et reklameuttrykk kan vi si «hurtigrute på en ny måte», med moderne linjer og maskinrommet trukket akterover. Hun var den første av tre nybygde hurtigruter i siste halvdel av 1950-årene. Foto: Hurtigrutemuseet

Hurtigrutemuseet i Stokmarknes, en storsatsing i nord

Fartøyer som historiefortellere er tema i denne utgaven. Noen fartøyer kan fortelle små, men viktige historier fra små steder, andre kan gi oss hele kapitler av nasjonens historie. Et rederi som har bidratt godt med fortellende skip er Vesteraalens Dampskibsselskab. Det eide både «Børøysund», «Hestmanden», «Finnmarken» fra 1912 og «Finnmarken» fra 1956. I løpet av sommeren blir vernebygget rundt «Finnmarken» fra 1956 ferdig. Da kan skipet virkelig fortelle.

Ved Lina B. Vibe

Stokmarknes er hurtigrutas fødested. Det første skipet som seilte i hurtigruta var dampskipet «Vesteraalen», bygget 1891. Hun startet i Trondheim 2. juli 1893 og la til kai i Hamnerfest 67 timer senere. Skipet var eid av Vesteraalen Dampskibsselskab, som ble stiftet på Stokmarknes 10. november 1881. Kapteinen som førte skipet var selveste Richard With fra Vesterålen, ofte omtalt som pioner og «hurtigrutas far».

I 1980 lanserte noen lokale hurtigruteentusiaster ideen om å opprette et «Hurtigrutens museum» på Stokmarknes. 2. juli 1993, på Hurtigrutas hundreårsmarkering, sto sam-

ferdselsminister Kjell Opseth for den offisielle åpningen. Året etter fikk museet tilbud om å overta hurtigruteskipet «Finnmarken» fra 1956 fra det fusjonerte selskapet Ofoten og Vesteraalens Dampskibsselskab. I 1999 ble Hurtigrutemuseets forening omdannet til Stiftelsen Norsk Hurtigrutemuseum og museet reetablerte seg med nye utstillinger i Hurtigrutens Hus, like ved hurtigrutekaia på Stokmarknes. Samme år ble «Finnmarken» jekket opp på land i umiddelbar nærhet, og skipet har siden vært en del av museets publikumstilbud.



Nybygget reiser seg, og vil ruve ved hurtigrutekaia i Stokmarknes. Innredningen fra gamle «Finmarken» i flere år stått i en stor container mens restaureringsarbeidene har pågått. I slutten av januar løftet to store kraner hele containeren på plass i sidefløyen til den store båthallen. Den store brua over gata forbinder museet og Hurtigrutens hus, kulturhuset i Stokmarknes.

Et nytt Hurtigrutemuseum

Ønsket om et vernebygg for «Finmarken» ble født da skipet kom på land, men det skulle ta nesten tjue år før man fant en løsning. På prosessens oppløpsside forutsatte Kulturdepartementet at Hurtigrutemuseet måtte konsolideres med Museum Nord hvis de skulle være med på spleiselaget. Dette løftet prosjektet fra kun å være et vernebygg over skipet, til også å skape et nytt innhold og et helt nytt Hurtigrutemuseum. Høsten 2018 var totalfinansieringen på plass, arkitekttegninger akseptert, og en masterplan for utstillingene utviklet.

Hadsel kommune setter opp bygget gjennom sitt selskap Vernebygg AS, Stiftelsen Norsk Hurtigrutemuseum eier gjenstander og skip, og gjør disse tilgjengelige for bruk i museet, mens Museum Nord skal utvikle nye utstillinger og publikumsaktiviteter, og drifte museet etter åpning.

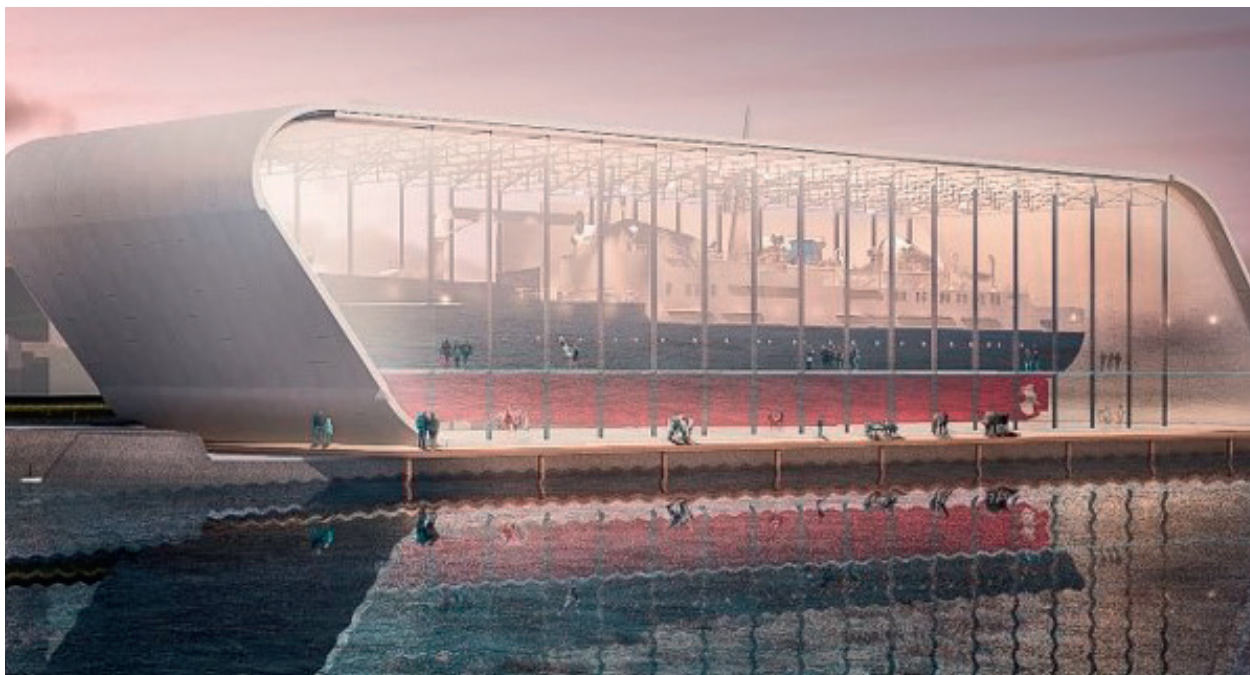
«Finmarken» – bokstavelig talt i sentrum

«Finmarken» har stått på land midt i Stokmarknes i over 20 år. I denne perioden er det gjort et omfattende sikringsarbeid. Olje og brann- eller miljøfarlig avfall er fjernet, samtidig er det utført løpende vedlikehold. Alle tankene under tanktoppen er tømt, rustbehandlet og malt. Samtidig er motorrom, noen offiserslugarer og andre formålsrom restaurert. Man har klart å ivareta skipet til tross for at svært begrensede ressurser. Mye av arbeidet er gjort på dugnad. Sponsormidler og private gaver har vært avgjørende for dette.

Etter noen år på land fikk man problemer med vanninntrengning. Båten hadde jo ikke det regelmessige tilsyn og vedlikehold en båt i drift har, og var dermed ekstra utsatt for vær og vind. Man risikerte at arbeidet som var gjort skulle



Tilsynelatende enkle og rene konstruksjoner i den store hallen. De skal sammen med «Finmarken» gi de besøkende et spektakulært inntrykk, kanskje som en videreføring av hurtigrutas tradisjoner med høy kvalitet og kunstnerisk utsmykning.



Det er fasongen på åpningene i overbygget, ned mot det svartmalte skroget, som gjentas i formen på vernebygget. Det var LINK arkitektur og Multiconsult, begge blant Skandinavias største arkitekt- og byggrådgivningsfirmaer, som vant konkurransen om nytt Hurtigrutemuseum, og som senere har stått for arbeidene innen sine fag.

forringes og at vedlikeholdsoppgavene ville bli enorme i løpet av få år. Som midlertidig løsning ble det bygget et tak av stålplater, supplert med presenninger. Samtidig som arbeidet har foregått om bord har det vært åpent for publikum, og det har vært flere arrangementer og middager i 1. plass spisesal.

En sentral del av museet

Nå blir «Finnmarken» den helt sentrale delen av museet. Skipet får et bygg hvor arkitekturen er inspirert av utformin-

gen på skipets rekke, og gjennom glassfasaden vil alle kunne beskue skipet utenfra. Skipet blir museets hovedattraksjon der publikum fremdeles skal få komme om bord og gå fritt rundt på alle dekk. De nye utstillinger plasseres på gulvet under bunnen av båten. Det blir altså store arealer hvor museet kan fortelle hurtigrutas historie.

Frem mot åpningen slipes og lakkeres alle tredekkene og tre av fire salonger på promenadedekket restaureres under faglig ledelse av museumshåndverker Morten Hjelloy. I 2. plass spisesal foregår nå restaurering. Veggene er strippet



Utsyn fra «øvre styrbord baug», slik arkitekten forestiller seg det. Vi får nøye oss med bildet, for hit kommer ingen museumsgjester.



Stil og eleganse har alltid preget hurtigrutene. Innredningene på 1. klasse har vært en stor kontrast til det røffe fargevannet. Her et glimt fra en av salongene på «Finnmarken». Beslagene som fester pianokrakken til dørken er vel det eneste som røper at interiøret er fra et skip.

inn til stålet, og alle trepaneler, ventilkasser og annet som er tatt ut pusses opp. Dekket blir satt i stand og det legges linoleum lik den opprinnelig. Møblene skal restaureres og trekkes opp i skai som er så nær vi kan komme utførelsen fra 1956. Vi har funnet den opprinnelige interiørboka til skipet, med prøver av møbelstoffer, skai, belegg, tepper og mer. Dette er til uvurderlig hjelp i dette arbeidet.

På 1980-tallet gikk skipet gjennom den siste moderniseringen av interiør og lugarer, som vises blant annet i farger og stoffvalg. Dette uttrykket beholder vi i restaureringsarbeidet på 2. plass røkesalong. Det samme gjør vi på 1. plass spisesal i denne omgang. Salongene blir flotte når solblekede tekstiler erstattes med nytt stoff i de opprinnelige, friske fargene fra dette tiåret.

«Finnmarken» fra 1912 – en perle

I 2003 kjøpte Stiftelsen Norsk Hurtigrutemuseum det originale dekkshuset til gamle «Finnmarken» fra 1912. Historien om hvordan seksjonen kom til Stokmarknes er spektakulær, og i alle årene etterpå har man jobbet med å gjenskape 1. plass røkesalong og musikk- og damesalongen. Den originale trappen opp til lugardekket var intakt, det samme var lugarene på øvre dekk som ble modernisert på 1940-tallet.

Stiftelsen Norsk Hurtigrutemuseum har brukt mange millioner og mange år på arbeidet. En viktig drivkraft har vært styreformann ved hurtigrutemuseet, Stein Magne Engen, som tidligere var kaptein på «Finnmarken». Morten Hjelloy og treskjærer Per Stegarud har også vært nøkkellressurser. Seksjonen får sin egen avdeling i det nye museet og blir en stor attraksjon, særlig ved at vi lar publikum gå gjennom salongene, og kjenne på atmosfæren fra fordums tid.

Vern gjennom «alternativ bruk»

Åpenbart kan verken MS «Finnmarken» eller seksjonen fra DS «Finnmarken» vernes gjennom ordinær bruk. Hurtigruta er en del av norsk samferdselshistorie, og særlig for kystbefolkninga i Nord-Norge var hurtigruta ei livslinje. Dette mener vi er en så viktig del av vår historie at den bør i mye større grad gjøres allmenn. Dermed har det merkantile begrepet «markedssegmentering» - hvem skal ha lyst å besøke museet – betydning i forberedelsene og utviklingen av museets totalopplevelse.

Vesterålen er naboregionen til Lofoten, som er en av Norges sterkeste turistdestinasjoner. Museer er allerede turistattraksjoner i denne regionen, og vi jobber for at turister – norske og utenlandske - skal finne det verd også å besøke Hurtigrutemuseet.

For nye generasjoner

Foreldre og barn, og gjerne besteforeldre, ønsker å oppleve noe sammen og skape gode minner å se tilbake på. Dette er et økende fenomen, og passer veldig bra når vi jobber for at hurtigrutehistorien skal spres til de unge og sånn sett også holdes levende for nye generasjoner. Ungene må engasjeres for at alle skal trives, og det er en ledesnor for formidlingen i hele anlegget. Vi vet at mange barn og unge i vår egen region ikke kjenner den lokale siden av hurtigrutehistoria. Det må vi jobbe for å endre.

Besøkende skal kunne delta på guidede ruter. De skal være generelle og gi gode formidlingsopplevelser til dem som ikke vet så mye fra før. Selv om museet vil tilrettelegge for at mange ulike gjester skal besøke det nye Hurtigrutemuseet, glemmer vi ikke det publikummet som er særlig interessert i hurtigruta, skipsutviklingen og historie generelt. Utstillingene, opplevelsene, litteraturen og rekvisittene skal også gi rom for dypdykk, ny kunnskap og refleksjon. Motorrommet vil bli gjort tilgjengelig for mindre grupper med guide. Et annet guide-tilbud retter oppmerksomheten mot arkitektur i bygg, skip, og ikke minst kunst og utsmykking om bord. Det har alltid vært en merkevare for hurtigruta. På den måten vil vi gi gode opplevelser også til de historie- og kulturinteresserte. Siden anlegget er så stort og «Finnmarken» har mange ulike salonger, skal det være mulig å trekke seg tilbake til et stillere hjørne og kanskje ta en kaffe og kose seg med museets egen bok hvor de ulike temaene i utstillingen blir behandlet mer inngående.

Kulturarena og møteplass

I tillegg til alt dette ønsker vi å kunne arrangere mini-konsserter, foredrag, middager, selskaper og annet, og bli en kulturarena og møteplass. Vareutvalget i museumsbutikken skal understøtte Hurtigrutens historie og man skal kunne



Den første «Finmarken» var et staselig skip da hun ble levert fra Trondhjems Mekaniske Værksted i 1912. Med sine 1119 bruttotonn var hun det største passasjerskipet som til da var bygget for kystfart. Skipet gikk fast i hurtigruten frem til 1956, bare avbrutt av verkstedopphold. Da den nye «Finnmarken» (nå med dobbel n) ble levert i 1956 ble den gamle om-døpt «Vågan». Etter et år i opplag ble hun solgt til Rogaland sjøguttskole og fikk navnet «Gann». Hun fikk en kort karriere som skoleskip. Allerede i 1960 ble hun solgt til Nederland for opphugging. Da var den flotte røykesalongen tatt ut for å bli gjenoppbygget på sjøfartsmuseet i Bergen. Dekkshuset med 1. klasse-innredningen akter ble løftet på land og solgt flere ganger. Etter hvert havnet det som overnattingsbygg på en rideskole i Nederland. Nå er denne innredningen tilbake på museet i Stokmarknes. Røykesalongen blir stående på museet i Bergen, så det rommet, sammen med musikk- og damesalongen, er kopiert for å gjøre innredningen komplett.

kjøpe med seg minner som er direkte knyttet til museumsopplevelsen.

Museet har alltid hatt gode besøkstall. Hurtigruta ligger en time til kai på Stokmarknes hver eneste dag, og passasjerene har vært årsaken til at museet har vært åpent 365 dager i året. Besøkstallene har variert, men museet har vært oppe i et årsbesøk på 60.000 gjester. Den gang var en tur på museet en del av den ordinære billetten for de som reiste sørover med Hurtigruten. De siste årene har museumsbesøket ligget stabilt rundt 27.500 per år, hvorav Hurtigrutepassasjerene utgjorde om lag 19.500 i 2018. Det nye Hurtigrutemuseet sikter mot et årlig besøkstall på over 50.000 igjen, og vi vil jobbe hardt for å nå 80.000 gjester om ikke så mange år.

Enorm museumssatsing

Svært mange personer er involvert i prosjektet hvor det investeres ca 200 millioner kroner frem mot åpningen. Det er ei enorm museumssatsing i nord, og vi skal jobbe hardt for at den skal gi verdier tilbake i form av at flere skal kjenne til hurtigrutas historie i årene som kommer. I løpet av sommeren eller sensommeren åpner vi museet, og det vil bli en fryd å ønske alle sammen velkommen!

Lina B. Vibe (44) ble enhetsleder for Hurtigrutemuseet i 2017, og prosjektleder for Museum Nord i 2018. Bakgrunnen er næringsutvikling, politikk og ledelse, og et bankende hjerte for kultur.



ALVDAL

SKURLAG

Vi har spesialisert oss på malmfuru, og er blant landets fremste leverandører av båtmaterialer med jevnlig leveranser til Hardanger Fartøyvernssenter og andre trebåtbyggere.

- Dekk i tettvokst malmfuru, ferdig høvlet med nat i opptil 10 meters lengde.
- Hudplank i dimensjoner fra 15 til 75 millimeter.
- Bjelker, rekker og spant av naturlig krokete emner.
- Master.
- Kopier av gamle panelprofiler.
- Annet tilbehør til trebåter.

Kontakt oss:
 post@alvdalskurlag.no
 Telefon: 62 48 93 50
 Telefaks: 62 48 93 51
Post adresse:
 Alvdal Skurlag AS, 2560 Alvdal



Disse skøytene gir utfordringer for dem som vil lære å seile. «Dagmar» er bygget av selveste Nils Eriksen Narviken i Risør i 1900, mens «Lister» er bygget på Lista i 1977 for å dokumentere og videreføre tradisjonelle byggemetoder og bruke båten i opplæring av barn og unge i seiling og sjømannskap. Altså som skapt for dette prosjektet.

Penger til rekrutteringstiltak

Drømmen for alle som vil sikre fremtiden for sin forening er flere medlemmer, helst så unge at de har mulighet for å bli værende en stund. For å få til dette må vi rekruttere ungdom. Nå har Fartøyvernforeningen fått hjelp til slikt arbeid.

Ved Per Inge Høiberg. Foto: Bragdøya kystlag

Sparebankstiftelsen DnB har gitt en betydelig sum penger til rekruttering i fartøyvernet. Det er Norsk forening for fartøyvern som har søkt om og fått bevilget disse meget kjærkomne midlene. Pilotprosjektet retter seg mot ungdom som skal komme i positiv kontakt med fartøyvern via faste fritidsaktiviteter om bord på flytende kulturminner. Aktivitetene kan være av ymse karakter og innhold og emnelista er lang: Seiling, navigering, manøvrering, fortøyning, motor/damp, vedlikehold, sikkerhet, formidling, tradisjons-håndverk, fiske og mat og sikkert mye annet som er relevant. Aktivitetene kan skje gjennom hele kalenderåret eller begrenses til aktuell seilingssesong – alt etter aktivitetenes innhold og form. Uttalt mål er at kursdeltakerne vil få unik kompetanse i form av fartøyvern, tradisjonelt maritimt håndverk og sjømannskap om bord i eldre fartøy. Samtidig vil det føre til «vern gjennom bruk» av Norges flytende kulturminner og rekruttering av fremtidens fartøyvernere. Det er – etter en søknadsprosedyre – delt ut penger til tre tiltak, inntil 210.000 kr pr fartøy. Norsk forening for fartøyvern skriver på nettsidene: De tre prosjektene som ble valg ut er Sør-Troms Museum med skonnerten «Anna Rogde», Kragerø Kystlag med stålferga «Gamle Kragerø» samt Bragdøya Kystlag med losskøyta «Dagmar» og fiskeskøytene «Pil» og «Nesebuen».

Pål Karsten Kristensen i Bragdøya kystlag sier til Damp-

skibsposten at de gleder seg til å sette i verk tiltakene. Kystlaget har – som så mange andre – slitt med å trekke til seg yngre krefter som vil engasjere seg i fartøyvernet. Nå kan de ta de unge med på fartøyene og vise hvordan det faktisk er å seile og fiske med et flytende kulturminne. De har mange eldre med kunnskap og erfaring som de mer enn gjerne vil dele med de yngre.

Vi håper dette kan bli en fast ordning!



«Nesebuen», tung, traust og trygg, altså et ypperlig fartøy for tilvenning til sjøliv. Hun er bygget i Risør i 1948, og dermed annen generasjon av motorskøyter på Skagerak-kysten.



«Arl» deltar hvert år på stevner der veteranbåtene møtes. Her under et anløp i Brønnøysund underveis til Kystens landsstevne i Bodø i 2016. Foto: Matti Riesto/ Brønnøysunds Avis

Heder til en skipper og hans skute

Den gamle redningsskøyta «Arl» er et av de minste fartøyene i Norsk Forening for Fartøyvern. Under foreningens årsmøte i Kristiansand sist høst ble den tildelt prisen «Årets fartøy 2019». «Arl» var ikke selv til stede, så prisen og hederen ble mottatt av rederparet Gerd og Torbjørn Børslid.

Ved Morten Hesthammer

Omtrent sånn lød talen som ble holdt da «Arl» fikk prisen på årsmøtet i oktober 2019:

«Noen ganger er det vanskelig å tenke på en båt uten også å tenke på eieren eller forvalteren, og i vårt miljø dukker det gjerne opp et båtnavn når vi hører et personnavn. Båt og person blir liksom ett for oppfattelsen. RS 93 «Arl» med Gerd og Torbjørn Børslid er tett knyttet i hop, og sammen reiser de oppetter og nedetter kysten hvert eneste år. Enten aleine eller sammen med andre fartøy. Både til sjøs, i havn og på Facebook er de gode ambassadører for blant annet Norsk Forening for Fartøyvern. Børslid har eid fartøyet siden 1997, altså like lenge som Redningsselskapet eide det,

og «Arl» har vært vernet av Riksantikvaren siden 2002. Eier er alltid imøtekommende og ivrig etter å formidle båtens historie.

At en redningsskøyte berger liv i tjeneste for Redningsselskapet er å forvente, og «Arl» skal ha reddet 12 personer. På Børslid sin «vakt» tro «Arl» til da «Rocknes» gikk rundt i Vatelestraumen utenfor Bergen i 2014. Den gang var det Torbjørn sin bror som tok «Arl» ut. I foreningen er det ofte de større fartøyene som utmerker seg, kommer i media. Det er derfor en stor glede å kunne gi prisen «Årets fartøy 2019» til et av de minste fartøyene i Norsk Forening for Fartøyvern. Gratulerer og takk til «Arl», Gerd og Torbjørn!»



Her ser vi rederparet i styrehuset, som vanlig klare til å vise frem båten. «Aril» fører Fartøyvernforeningens flagg. Ikke helt i tråd med gjeldende flagg-etikette, men god reklame for foreningen. Begge foto: Matti Riesto/ Brønnøysunds Avis



Dampskipspostens redaktør, Georg Jensen, var raskt på banen og ba meg lage et lite intervju med Torbjørn for å få greie på hva han står for og hva slags båt «Aril» er.

En ny følgesvenn

- Hva er det med dere Børslid-gutter og redningsskøyter? Broren din, Svein-Rune, eier R/S 63 «Torungen», og har eid R/S 76 «G. Unger Vætlesen» tidligere.

- Ja, det var jo Svein-Rune som var så ivrig på disse store skøytene. I 1996 var han og så på R/S 69 «Hjalmar Bjørge» da den lå til salgs. Det er en av disse 75-foterne. Da var vi hos Lindstøl i Risør og på land der så sto de to 45-foterne «Aril» og R/S 86 «Nanki Bergersen». Sistnevnte lå for salg. «Du kan jo kjøpe Nanki du», sa bror min til meg. Så da gikk vi om bord og kikket. Det var vinterstid, rått, mørkt og kaldt. Motorrommet var trangt, innredningen hadde redningsselskapet bygd om og det var rett og slett litt guffent om bord. «Nei, en sånn båt skal jeg aldri ha», sa jeg til bror min. Det ble ingen handel i Risør, verken for bror min eller meg.

Året etter lå «Aril» til salgs i Farsund. Bror min syntes jeg burde vurdere den og en kar i Redningsselskapet i Bergen presset litt på meg også. Jeg ble rett og slett nødt til å reise å se på båten. Det var mer en båt for meg, så jeg la inn et bud. Ny i 1975 kostet «Aril» 659 000 kroner. Jeg fikk båten for 660 000 kroner i 1997. Da må det nevnes at Redningsselskapet kostet på ny maskin og rustet opp ellers for omkring en million kroner i 1993. Så sann endte Torbjørn opp med en ny følgesvenn.

Et veddemål

Torbjørn forklarer hvordan Redningsselskapet endte opp med «Aril?».

- Tidligere president i redningsselskapet, Ole Friele, var på Vatnahalsen Hotel i lag med skipsreder Audun Reksten. Ved en anledning spilte de to bordtennis. Før de begynte spurte Ole Friele: «Hva får jeg hvis jeg slår deg?»

«Da skal du få en ny 45 fots redningsskøyte», var svaret. «Og hva får jeg om jeg slår deg?»

«Da skal du få en flaske whisky».

Så ble det en kamp i lystig lag. Friele vant, og Reksten fikk revansjekamp. Friele var igjen best. Noe mer ble det ikke sagt om den saken før de snakkes igjen i Bergen etter ferieturen.

«Mente du det du sa?», sa Friele.

«Javisst», svarte Reksten. «Det er bare å bestille en ny skøyte».

Og båten fikk navnet «Aril», uten «d», etter Audun Rekstens sønn. Så vidt vi vet er det den eneste redningsskøyta som er vunnet i et veddemål.

Eiernes utfordring

Intervjueren har det inntrykket at mange av dem som eier redningsskøyter er flinke til å bevege seg rundt om og vise fram fartøyene og få positive tilbakemeldinger fra omverdenen. Torbjørn forteller at han setter stor pris på å eie et fartøy som har betydd noe i samfunnet. En båt som har hatt som oppgave å bidra til sikkerhet og å redde mennesker. At fartøyet er verna betyr at han føler et visst ansvar for å ta vare på vår felles historie og å formidle den. Derfor mener han det er rett og rimelig at samfunnet rundt også yter noe tilbake. Det leder oss inn på utfordringer ved å være eier.

- Innenfor fartøyvernet snakkes det stadig om hva som er utfordringene for de større fartøyene som har sertifikater, men hva er utfordringen for et mindre privateid fartøy? Det burde du vite litt om etter 22 år med «Aril». Det koster faktisk noe å reise rundt med et flytende museum.

Stort sett bare velvilje

- Det er klart det blir en stor kostnad å seile oppetter kysten halve året. Vi bruker vel omkring 40 000 kroner i året for å reise rundt og vise fram båten og representere fartøyvernet. Da har vi åpen båt i havnene og ønsker folk velkommen. Ut over drivstoff kan havneutgiftene trekke kostnadene oppover. Heldigvis ligger vi stort sett gratis i havnene. Når vi kommer i havn går jeg opp til havnekontoret og forteller dem hva vi står for og hva «Aril» representerer. Da er det stort sett bare velvilje langs hele kysten. I Langesund i sommer ble vi jo nesten mottatt som om vi var kongeparet, og der er det fantastisk å komme. I enkelte andre havner er dessverre holdningen en likegyldighet til at vi farer rundt med et verna fartøy, så da kan vi få krav om havneleie på 500 – 600 kroner pr. natt. Vi har hørt argumenter fra havnesjefen om at når vi farer rundt som sommerturister og er på ferie, så må vi regne med å betale havneleie. Når vi har en båt privat, slik som vi har «Aril», er det klart at det ser ut som om vi bare ferierer, men vår hensikt er mer enn som så.

Supplere historien

- Vi legger gjerne turene mot stevner og arrangementer eller forsøker å reise innom havner der hvor «Aril» har vært stasjonert. Vi ser det som viktig og nyttig å treffe folk som har kjennskap til båten i den perioden den var stasjonert akkurat der. Da har vi mulighet til å supplere på den historien vi i hovedtrekk kjenner fra før. Til tider kan det faktisk være litt slitsomt også. Så jeg er veldig glad for at kona Gerd orker å holde på med dette her. Nå vet hun jo godt hva det vil si å jobbe med flytende kulturminner», ettersom hun har vært aktiv i bergensmiljøet rundt «Granvin» og andre fartøy før hun ble navigator ombord i «Aril». Men for å konkludere det jeg snakket om tidligere: Resultatet av å måtte betale høye havneutgifter i enkelte havner blir at vi forsøker å unngå disse havnene. Men som sagt, langs kysten opplever vi at det stort sett er velvilje å finne.

Havneavgift

- Er dette noe du mener NFF eller Riksantikvaren bør jobbe mer med?

- Ja, jeg tenker at når et fartøy blir verna eller freda, burde det fritak for havneutgifter være en del av pakken. På samme vis som vi slipper å betale for tjenester utført av Sjøfartsdirektoratet. Så det håper jeg Riksantikvaren kan anmode de offentlige havnene om.

- Forstår jeg deg også dithen at du vil ha litt større fokus på driftstøtte?

- Ja, vi kan jo håpe at når regionene får større ansvar for fartøyvernet, får de litt fokus på driftstøtte også. Det er viktig at båtene blir brukt sånn at folk får se dem rundt om langs kysten. Blir de lenket fast til kaia, har vel ikke fartøyvernet like mye for seg?

Hva tenker så Børslid om vernepolitikken? Er det flott som det er eller ser han noen skjær i sjøen?

- Nå er veldig mange fartøy blitt tatt vare på, flere enn det jeg tror vi makter. Så mange mennesker er vi jo ikke, og ressursene er da også begrensede. Derfor må Riksantikvaren og vernemyndighetene være enda flinkere til å plukke ut de

fartøyene det skal satses på for ettertida. Det er mangfoldet som er viktig, tenker nå jeg.

To grupperinger

- De siste åra synes jeg å se at vi har minst to grupperinger innenfor medlemmene i Fartøyvernforeningen. En som er veldig antikvarisk retta og en som er litt rundere i bedømmingen av hva som er et verneverdig skip. Hvor plasserer du deg i landskapet?»

- Først må jeg si at jeg er veldig fornøyd med å ha et fartøy som det er tukla så lite med, og jeg ønsker det sånn. Men jeg mener vi ikke alltid må se oss blinde på en tilbakeføring eller være så «katolske» at vi ikke har rom for fartøy som blir godt vedlikeholdt av kompetente personer. Historien til fartøyet er jo ikke dårligere selv om det har blitt gjort justeringer ombord som gjør at fartøyet faktisk blir tatt vare på av enkeltpersoner. Historien følger båten selv om den i dag kanskje ikke ser akkurat slik ut som den gjorde tidligere i sitt liv. Allikevel mener jeg at de fartøyene som er frosset fast i en tidsepoke er de «beste». Derfor er det viktig at vi får tak i fartøy idet de går ut av drift, og ikke venter i 20 – 30 år til de er forringet både i antikvarisk og teknisk tilstand.

Samseilinger

Å møte andre, både innenfor og utenfor miljøet er viktig, skal vi tro Børslid:

- Norsk Forening for Fartøyvern er et samlende punkt på en del områder, men vi må også møtes utover det. Samseilinger er veldig positivt. Da får vi møtt andre, får utvekslet erfaringer og har det veldig kjekt. Selv om det for enkelte kan være ganske intenst å være sosial over så lang tid. Slike samseilinger, diverse treff og andre arrangementer syntes jeg er høydepunkter i sesongen. Og når vi møtes slik, må vi bruke media for det de er verdt. Det er klart at å se en samling eldre fartøyer i bruk og i samlet flokk, ja det er bare et flott syn.

En ting er i alle fall sikkert: Å treffe på Torbjørn Børslid er alltid en hyggelig opplevelse, enten han er sammen med andre eller alene. I ham har fartøyvernet en god ambassadør og en god kollega.



Sommerskolen til Redningsselskapet har gjennom flere år vært et etterspurt arrangement. Her får ungene interesse for sjøliv og kunnskap om sjøsikkerhet. Foto: Thor Børresen, Lillesands-Posten

Dokumentasjon i fartøyvernet, sortering og avklaring

Dokumentasjon er med på å definere fartøyvernet som fag. Likevel er dette fremdeles en litt underkjent del av vernearbeidet. Det er derfor viktig å øke bevisstheten om hva dokumentasjon er og hvorfor vi må dokumentere både fartøyene og det vi gjør med dem.

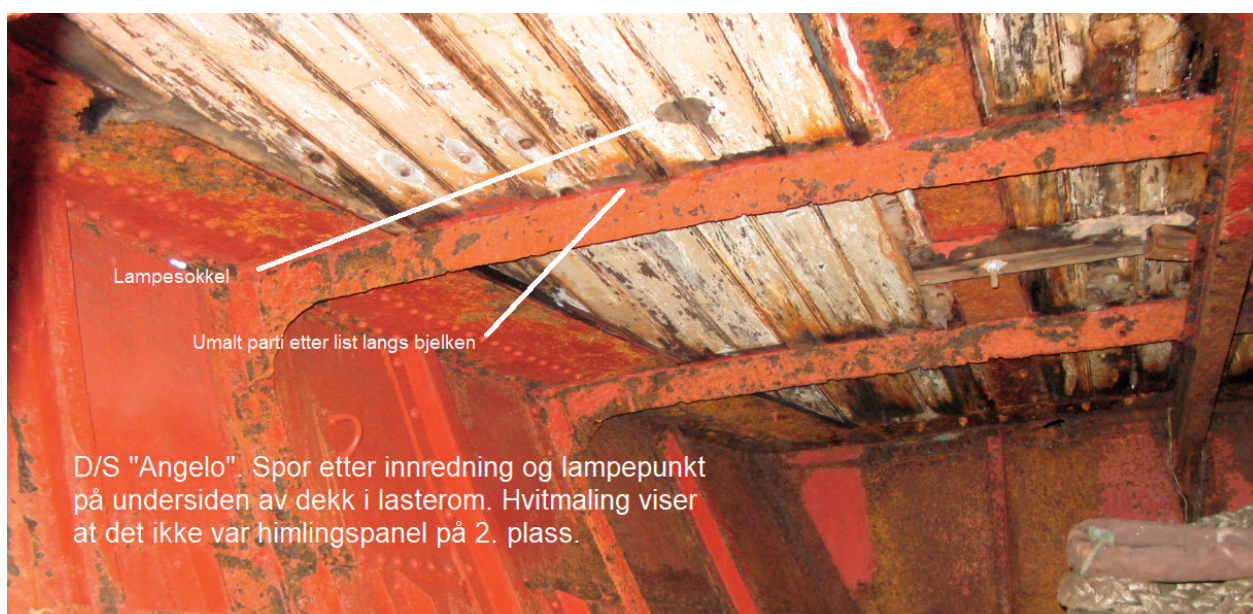
Ved Erik G. Småland, tekst og foto

I takt med at deler av fartøyet byttes eller endres vil fartøyet som kilde til seg selv som nybygg synke over tid. I et uendelig perspektiv kan vi teoretisk tenke oss at kildeverdien går mot null, ved at alle deler er byttet ut. Dersom fartøyet vernes vil dette være et skille i fartøyets historie, som markerer at det fra da av underlegges et annet formål og regime der idealet er at alt som gjøres med fartøyet skal dokumenteres gjennom tekst og illustrasjoner. Dette medfører at det fra vernetidspunktet av skal legges frem bevis på at alle nye deler er av samme materiale og er forarbeidet, festet og overflatebehandlet på samme måte som den delen som måtte byttes. Dersom den utskiftende delen inneholder særlig viktig informasjon skal den også lagres på land. Etter at fartøyet ble vernet skal tapet av kildeverdi følgelig ha stoppet. I tillegg kan vi forsøke å rekonstruere så mye som mulig av kildeverdien som gikk tapt i tiden før fartøyet ble vernet. Dette kan gjøres gjennom søk i arkiver, fotoalbum og intervju med folk som kan huske fartøyet i tidligere vers-

joner. En sammenfatning og vurdering av disse funnene utgjør en teknisk-historisk dokumentasjonsrapport (THD).

Hensikten med dokumentasjonen, og måten denne utføres på, henger nøye sammen med vernemetoden, som beskrives som prosessorientert vern («vern gjennom bruk»). En oppsummering av fartøyvernets metode med få ord vil være *dokumentert prosessautentisk vern*. I dette ligger det både at vernet forutsetter at alle prosessene som holder skipet i stand må fortsette og at disse prosessene blir dokumenterte, slik at vi både kan kontrollere dem og bevise for ettertiden at arbeidet er riktig utført.

Med dokumentasjon skal det her forstås en skriftlig og oftest illustrert redegjørelse for et fartøys materielle status (f.eks. tilstandsvurdering) eller av handlingene som er utført på fartøyet (f.eks. rapport fra restaurering). Det kan også være en kombinasjon av disse, der fartøys tilstand på ulike historiske tidspunkt og det mellomliggende arbeidet beskrives samlet (f.eks. teknisk-historisk dokumentasjons-



rapport). I tillegg kan en dokumentere de sammenhengene fartøyet står i, som f.eks. den håndverkskompetansen som er nødvendig for sikre fartøyet fortsatt eksistens, eller den kulturhistoriske sammenhengen som forklarer hvorfor dette fartøyet er viktig å ta vare på.

I en prosessorientert verneform har dokumentasjon en helt sentral plass, både som arbeidsverktøy og som et skille mot beslektede men ikke-antikvariske aktiviteter. Det er f.eks. ikke bare kvaliteten på håndverket, men i høy grad også kvaliteten på dokumentasjonen og sammenhengen mellom dokumentasjon og arbeidet med fartøyet, som avgjør om vi driver antikvarisk arbeid eller ikke. Kvaliteten på dokumentasjonen og kvaliteten på fartøyvernet som fag henger derfor nøye sammen.

Vi kan skille mellom fire hovedtyper av dokumenter knyttet til prosessen med restaurering av fartøy. Disse korresponderer med restaureringsarbeidets ulike faser og kan deles inn i følgende kategorier:

1. Underlagsdokument – skal danne underlag for beslutninger

- 1.1 Undersøkelser/forprosjekt – alle typer enkle og ofte preliminære undersøkelser
- 1.2 Teknisk-historisk dokumentasjonsrapport
- 1.3 Tilstandsvurdering

2. Beslutningsdokument – vedtak som fattes av kulturminneforvaltningen

- 2.1 Beslutning om vernestatus
- 2.2 Beslutning om periode som legges til grunn for vern/fredning av fartøyet

3. Utførelsesdokument – formulerer planer for kommende tiltak på fartøyet

- 3.1 Restaureringsplan
- 3.2 Vedlikeholdsplan

4. Oppsummerende dokument – oppsummerer hva som ble gjort med fartøyet

- 4.1 Rapport fra restaurering
- 4.2 Rapport fra andre typer tiltak, som f.eks. destruksjon.

De ulike dokumentasjonsrapportene er dokumenter som inngår i en logisk sammenheng der de har litt ulike funksjoner. Ikke alle dokumentene i denne sammenhengen er dokumentasjonsrapporter, noen er også vedtaksdokumenter som skrives av kulturminneforvaltningen. En nærmere beskrivelse av de ulike dokumentene av type 1, 3 og 4 finnes i form av dokumentmaler med forklaringer for hvert enkelt dokument. Disse er utarbeidet av Riksantikvaren og fartøyvernssentrene og kan sendes digitalt på forespørsel. Dokumenter av type 2, beslutningsdokument, lages som nevnt bare av kulturminneforvaltningen som svar på søknader eller henvendelser fra fartøyeierne der ett eller flere underlagsdokument av type 1 er sentrale vedlegg.

Kostnadsoverslag inngår ikke i denne oversikten da disse bygger på tilstandsrapporter o.l. og i seg selv ikke har informasjon ut over det som finnes i andre rapporter. Kostnadsoverslag bestilles av eier og inngår i søknadsprosessen

ved fordeling av tilskuddsmidler. Tilskuddsprosessen er en saksbehandling som ikke er direkte koblet mot de kulturminnefaglige beslutningene som tas i løpet av en restaureringsprosess.

1. UNDERLAGSDOKUMENT

1.1 Forprosjekt

Et forprosjekt skal fremskaffe tilstrekkelig med informasjon til å kunne overskue de problemstillinger som er definerte, f.eks. gjennom forespørsel fra forvaltningen. Formålet med – og følgelig innholdet i – forprosjektet kan variere ut fra om hovedvekten skal legges på det historiske, tekniske eller økonomiske. I sin enkleste form kan arbeidsprosessen listes opp slik:

- Innhentning av lett tilgjengelig informasjon, eventuelle kombinert med enkelte dypere søk for å fremskaffe tilstrekkelig informasjon til å svare på sentrale spørsmål formulert i oppdraget.
- Kartlegging av kilder som kan inneholde ytterligere informasjon
- sammenstilling av informasjonen i form av en rapport som svarer på spørsmålene i oppdraget

Forprosjektet er ofte en blandingsgenre som foregriper flere andre dokument, f.eks. av type 1.2, 1.3, 2.2 og 3.1 i listen over, men innenfor rammene av hva som fremstår som nødvendig for å kunne ta stilling til om prosjektet skal gjennomføres og på hvilket grunnlag. Etter Riksantikvarens oppfatning må et forprosjekt være fylldiggjørende nok til at en ut fra rapporten kan vurdere hovedtrekkene i verneprosjektet (historisk, teknisk og økonomisk). Dersom prosjektet termineres etter forprosjektet kan en vurdere om fartøyet skal dokumenteres gjennom ulike typer av foto og oppmålinger før og under destruksjon.

1.2 Teknisk-historisk dokumentasjonsrapport (THD)

Dette er en detaljert kartlegging av skipets tekniske historie. Fremstillingen skal også inkludere slike kulturhistoriske forhold som kan forklare bakgrunnen for fartøyet utforming, tekniske løsninger og de endringer som gjennom tiden har funnet sted.

THD er fartøyvernets mest omfattende dokument, der alle kildetyper benyttes for å lage en mest mulig detaljert oversikt over fartøyet tekniske historie. Mye av arbeidet med en THD er å lokalisere, kopiere og sikre historiske kilder. Folk sitter ofte på mye viktig informasjon som de gjerne deler med verneprosjektet, som for eksempel gamle foto, historiske dokument og tegninger, og de kan fortelle historier fra opplevelser med fartøyet. Beskrivelsen av skipets utforming, utrustning og innredning skal være så detaljert som kildene tillater, og på et nivå som kan brukes som utgangspunkt for rekonstruksjon. En THD danner grunnlaget for vurderingen av hvilken epoke i skipets historie som bør legges til grunn for restaureringen. Dette blir fartøyet «verneperiode», som fastsettes i dokument av type 2.2.

Det er viktig å være oppmerksom på at målet om å finne alle relevante kilder er et ideal som i praksis kan være vanskelig å nå. Det vil alltid kunne dukke opp flere kilder i form av dokument, foto, gjenstander etc. Senere, når restaurerings-



S/J «Jelse» (fra ca. 1760). Kileformet trestykke (midt i bildet) på et opprinnelig spant. Dette viser at fartøyet først ble bygget med klinkhud.

arbeidene starter opp, vil det også avdekkes spor på selve fartøyet som kan kaste nytt lys over dets historie. En THD må derfor være et «levende» dokument. Med levende dokument menes at ny og viktig kunnskap medfører en revisjon av THD i form av en oppdatert versjon.

Dersom ny informasjon også får konsekvenser for dokumentene som bygger på THD, som f.eks. restaureringsplanen, må også disse revideres. For å redusere forvirringen av å ha flere versjoner i omloop må publiseringsdato og versjonsnummer være godt synlig på forsiden, på tittelbladet o.l. Når det vises til dokumentene må det alltid tas med hvilken versjon det siktes til.

1.3 Tilstandsvurdering

Tilstandsvurderingen er en undersøkelse av fartøyet tekniske tilstand og reparasjonsbehov ved undersøkelsestidspunktet. Reparasjonsbehovet kan deles i to typer:

- De delene av skipet som kvalitetsmessig ikke holder mål («ren» reparasjon) i forhold til sertifikatkrav eller fartøyet sikkerhet under bruk.
- Dersom det alt foreligger en THD, og en beslutning om hvilken periode som skal legges til grunn for vernet, vil det være naturlig at tilstandsvurderingen også nevner hva som eventuelt mangler eller må tilbakeføres/gjenoppbygges for at fartøyet i alle deler skal fremstå slik det gjorde i denne perioden av sin historie.

Det må her understrekes at en tilstandsvurdering ikke er det samme som et kostnadsoverslag. Tilstandsvurderingen er en ren teknisk situasjonsbeskrivelse som er en del av grunnlaget for å utarbeide en restaureringsplan og et kostnadsoverslag.

2. BESLUTNINGSDOKUMENT

2.1 Beslutning om vern

2.2 Periode som legges til grunn for vern

Disse to beslutningene formidles gjennom brev fra den nasjonale eller regionale kulturminneforvaltningen. Innspill fra

fartøyet eier er en del av vurderingen, da eier som regel har best oversikt over fartøyet historie og fordi det kan være en nær sammenheng mellom historisk periode og motivasjonen for verneinitiativet. Beslutningene kan tas i samme dokument, som regel i brevet med tilbud om status som vernet skip.

Dersom det ikke foreligger tilstrekkelig informasjon til å kunne avgjøre hvilken periode som skal legges til grunn ved tildeling av vernestatus, så kan dette skje i et senere brev. Det vil da gå frem av brevet om tildeling av vernestatus at det ikke må foretas endringer på fartøyet før ny dokumentasjon er fremlagt for forvaltningen og perioden som legges til grunn for vernearbeidet er fastsatt.

Også prosessen med søknad om økonomisk støtte ender opp i et beslutningsdokument i form av vedtak om tilskudd eller avslag. Men selv om tilskudd kan være en forutsetning for arbeidet, så er likevel tilskuddsforvaltningen en egen saksgang på siden av de langsiktige antikvariske prosessene som omtales her gjennom de fire dokumenttypene.

3. UTFØRINGSdokument

3.1 Restaureringsplan

Med utgangspunkt i den teknisk-historiske dokumentasjonen avgjør kulturminneforvaltningen hvilken epoke i fartøyet historie som skal legges til grunn for vernet. Restaureringsplanen er en detaljert beskrivelse av hva som konkret må gjøres med skipet for å sette det i operativ stand slik det i alle deler framstod i den aktuelle perioden av sin historie. På samme måte som for tilstandsvurderingen må det strekes under at en restaureringsplan ikke er det samme som - eller skal inkludere – et kostnadsoverslag. Også restaureringsplanen er en ren teknisk beskrivelse som er med på å danne grunnlaget for å utarbeide et kostnadsoverslag.

3.2 Vedlikeholdsplan

Vedlikeholdsplanen skal være et redskap til å overskue og planlegge alt av vedlikehold og reparasjoner samt holde kontroll med gjennomføringen av dette. Planen inneholder



D/S "Oster". Område i tidligere aktersalong med spor etter spikerslag til original himling på undersiden av dekksp plankene.

f.eks. oversikt over alt som må kontrolleres eller byttes etter visse intervaller, hvordan dette skal utføres og om kontrollen/vedlikeholdet kreves utført av sertifiserte firma. Planen har også oversikter over all overflatebehandling med typer, fargekoder og presisering av om det skal brukes pensel, rulle eller sprøyte. Planen inneholder liste over leverandører av alt fra seil til spriten i kompasset.

Den årlige prosessen med å gå i vinteropplag og å få skipet operativt etter vinteropplag skal inngå i vedlikeholdsplanen. Manglende forberedelse på forutsigbare fenomen som frost og kondens har medført store og unødvendige kostnader med reparasjon av rørsystem, maskiner (kjølevæske), elektronikk og innredning.

4. OPPSUMMERENDE DOKUMENT

4.1. Rapport fra restaurering

Rapport fra restaurering dokumenterer selve restaureringsprosessen og de veivalg som ble foretatt i løpet av dette arbeidet. Arbeidet kan skje på grunnlag av en restaureringsplan, som igjen bygger på den teknisk-historisk dokumentasjonen (fartøyets tekniske historie) og tilstandsvurderingen (fartøyets nåværende tekniske tilstand). Men uansett hvor grundige disse dokumentene er vil en under restaureringsarbeidet måtte foreta en rekke veivalg, bl.a. fordi nye kilder i form av spor på fartøyet avdekkes og den tekniske historien følgelig må revurderes eller suppleres. Det kan medføre at det lages en ny versjon av THD og de dokumentene som bygger på denne (se under omtalen av THD, dokument type 1.2.). En restaureringsrapport skal dokumentere alle slike veivalg og grunnlaget for disse, samt hvordan de håndverksmessige og antikvariske utfordringene en møtte underveis ble løst. Ikke bare selve løsningen, men også begrunnelsen for valget av løsning må med i rapporten. Dette er en dokumentasjon av hvordan vårt eget arbeid endrer fartøyet, og dette skal - i prinsippet - være så grundig beskrevet slik at fremtidige generasjoner har et tilstrekkelig grunnlag til både å gjøre sine egne vurderinger av situasjonen og even-

tuelt kunne reversere eller justere våre inngrep i fartøyet.

Organisering og oppstart

En helt sentral oppgave i alle verneprosjekt er å fastholde og systematisere informasjonen om det som skjer under restaureringsarbeidet om bord og den flommen av historiske opplysninger som interesserte ofte vil dele med verneprosjektet. Et godt grep er å definere dette som eget ansvarsområde ved å opprette en dokumentasjonsgruppe eller peke ut en som er ansvarlig for dokumentasjon ved prosjektene. Den som er ansvarlig for dokumentasjonen har som oppgave å sikre den dokumentasjon prosjektet får del i og søke etter mer i tilgjengelige arkiv. En skal ikke bli motløs i møte med høye idealer, men f.eks. starte med å lage en punktvis oversikt som kort beskriver de kjente endringene og hendelsene år for år og kildene for disse. Dette vil være til god hjelp ved systematisering av informasjonen og lette arbeidet med å søke etter mer.

God og systematisert dokumentasjon vil bidra til å øke fartøyet sin verneverdi og gjøre det langt lettere å skrive den teknisk-historiske dokumentasjonsrapporten. Noen prosjekt har god erfaring med å samarbeide med lokale museum, som da tar seg av arbeidet med å sikre foto og annen historisk dokumentasjon på forsvarlig og gjenfinnbar måte. Publikum tror gjerne at verneprosjektet har all nødvendig informasjon. Dersom det en har kan gjøres tilgjengelig via prosjektets nettsted eller sosiale medium, så kan dette føre til at mer informasjon tilflyter verneprosjektet gjennom diskusjonene rundt det som legges ut.

Erik G. Småland har vært med i det frivillige fartøyvernet fra 1987, og har vært med på en rekke ulike prosjekt. Satt i styret for NFF fra 1993 til 1995. Utdannet etnolog med historie som støttefag. Var i 14 år museumsstyrer og senere direktør for Museumssenteret i Hordaland. Har siden 2008 arbeidet med fartøyvern hos Riksantikvaren.



«Fremad II», fra 1888 har en fortid som engelsk fiskekutter, fra 1905 som norsk, og som Shetlandsfarer under krigen. Som Norges eldste fiskefartøy trenger hun omfattende restaurering - de fleste spantene ble byttet ut. Foto: Silje Ensby

Slik møter Hardanger fartøyvernssenter publikum

Ved Hardanger fartøyvernssenter ønsker vi å bevare og formidle til publikum tradisjonell håndverkskunnskap knyttet til fartøyvern, båtbygging og maritim kultur. Gjennom ulike aktiviteter deler vi kunnskap og inviterer publikum til å øve ferdigheter. Dette håper vi kan gi minneverdige og lærerike opplevelser. I denne artikkelen forteller vi om noen av arbeidsmåtene.

Ved Line Kristine Larsen

Overlevering av kunnskaper gjennom det «levende ord»

Hardanger fartøyvernssenter er et kombinert verft og museum. Våre historier tar derfor ikke primært utgangspunkt i passivt utstilte «gjenstander» og «ting» men i foranderlige, historiske prosjekter og immaterielle kunnskaper. På området kan man høre når båtbyggere og lærlinger klinker og sager, se fartøy ved kaien som gjennomgår restaurering eller istandsetting, lukte tjære på reperbanen og merke varmen fra det glødende jernet i smien. Hardanger fartøyvernssenter er et stemningsfylt, dynamisk sted, hvor sansene pirres. For-

skjellige håndverkstradisjoner går gjennom generasjoner, og det finnes mye viten og lærdom som gemmer seg under overflaten, og som vi ønsker å rette oppmerksomheten mot og videreformidle.

Det er altså selve den autentiske, levende og umiddelbare her-og-nå-opplevelsen i samspill med den dypere, omfattende kunnskapen som Hardanger fartøyvernssenter vil åpne opp for publikum. Vi forsøker å imøtekomme dette ved å ha ulike formidlingstilbud som oppfyller forskjellige behov, læringsstil, interesser og kunnskapsnivå.

En viktig måte vi møter publikum på er gjennom «det lev-



Hudplank til «Fremad II» trekkes ut av steamkassen ved slippen. Her blir bordene varmet med damp til de blir myke nok til å bøyes etter skrogets krumming. Erfaringen tilsier en times varming for hver tomme tykkelse. Slikt restaureringsarbeid dokumenteres og formidles underveis i sosiale medier. Stillbilde fra video.

ende ord» som kulturhistoriker og forfatter Inge Adriansen introduserer i sin artikkel om museumsformidling. Man kan anvende det «levende ord» på mange måter; eksempelvis via foredrag, introduksjoner og omvisninger. Gjennom det «levende ord» og den muntlige fortelling kan man danne grunnlag for samsvar mellom tilhørernes forståelse, viten og erfaring. Vi tilbyr alle delene, herunder torsdagsforedrag hver måned, både vår og høst med fokus på det maritime, samt ulike kurs, arrangementer og seminarer med relevante og skiftende temaer. På Hardanger fartøyvernssenter tilbyr vi dessuten omvisninger som er skreddersydd, og gir publikum et innblikk i historien, igangværende bygge- og restaureringsprosjekter, og viten rundt maritime tradisjoner og fartøyvern. Omvisningen som del av museumsbesøket er ikke en ny oppfinnelse, men dermed ikke mindre viktig. Da det er mange ting man ikke ser ved første øyekast, er det i en omvisning mulig å interagere med publikum og åpne opp forskjellige temaer. Man kan ha en dialog, og publikum får sjans til å stille spørsmål omkring sine interesseområder. Høy faglighet er omdreiningspunktet når vi bruker det «levende ord» i formidlingen til publikum for å sikre dybde og økt erfaringsdannelse. Især for noen målgrupper kan dette være utrolig givende, da man får mye informasjon, innblikk og overblikk. For andre er det mer aktivitetsbaserte tilbud som stimulerer forståelse, refleksjon og interesse.

Forståelse og lærdom via aktiviteter

«Learn to know by doing, and to do by knowing». Dette sier pedagogen John Dewey om forbindelsen mellom aktivitet og læring. Han mener at man ikke bare lærer fra ytre stimuleringer, men også ved å høste erfaring fra egen aktivitet. På Hardanger fartøyvernssenter er dette også et fokusområde, og vi tilbyr derfor mange aktiviteter som legger opp til at man danner sine egne erfaringer ut fra forskjellige oppgaver. Disse medfører blant annet bruk av verktøy og

fordrer kreativitet, maritim viten og erfaring via kroppen. Ved at vi lar publikum være med på utvalgte deler av håndverkernes daglige arbeid, dannes det en forbindelse mellom det vi på stedet driver med og det publikum erfarer når de er på besøk. Publikum har for eksempel muligheten for å



Lekebåtverkstedet er et populært tilbud for våre yngre besøkende. Foto: Kjell Herheim

lage sitt eget tau på vår «mini-reperbane» og spikke lekebåter i lekebåtverkstedet. Man kan komme seg ut på fjorden i våre egenbygde Hardangerbåter, og vi tilbyr leierskoleturer og museumstokter på hardangerjakten «Mathilde», som er en del av samlingen. Her får man blant annet innblikk i ulike maritime arbeidsoppgaver, slik som heising av seil, kveile tau, smake på maten om bord, se hvordan man navigerer, og lære om trygghet på sjøen. I det hele tatt får man lov til å prøve det maritime liv om bord på en seilskute i en eller flere dager.

Av mer uformelle læringstilbud har vi også en aktivitetsløype man kan prøve i sommersesongen, om vinteren kan vi se nærmere på en kiste med ulike kreative oppgaver i kafeen. Begge tilbud knytter seg til det maritime området og fordrer forskjellige aktivitetsnivåer.

Den Kulturelle Skolesekken er også et område hvor vi tilbyr spesifikke aktiviteter som er tilknyttet tradisjonshåndverk og maritim kultur. Her tilbyr vi et opplegg i småbåtverkstedet for 2. klassetrinn med tittelen; «Forme i tre», et annet opplegg for 6. klassetrinn hvor man kan komme seg ut på fjorden og lære å håndtere en robåt. Et tredje opplegg



Som museumsgjest kan du komme inn i Småbåtverkstaden og se hvordan båtbygger Peter Helland-Hansen jobber. Her bruker han båtwateret for å kontrollere at anlegget i kjølen har riktig vinkel for den nederste bordgangen. Foto: Silje Ensby

på reperbanen for 8. klassetrinn har temaet; «Kan det bli tau av dette?» I alle oppleggene får skolebarn lov til å prøve ulike maritime aktiviteter via aktiv deltagelse og egne erfaringer.

Satsning på sosiale medier med innhold som gir lyst på mer

De senere år har digitalisering på museer blitt mer og mer utbredt. Hardanger fartøyvernssenter har satset intensivt på formidling i sosiale medier de siste årene, og er blitt det museum i Norge som har flest følgere på Facebook. Vi produserer videoer som viser prosesser fra arbeidet i verkstedene. Disse videoene går i dybden med verktøysbruk, teknikker og metoder. Her kan man for eksempel få innblikk i hele prosessen omkring fremstilling av håndslåtte lindebasttau, fra man velger tre i skogen til man har et ferdig produkt klar til bruk, eller man kan få en introduksjon i driving og beking av dekk på fartøyet «Fremad II». Det er hittil 13 millioner mennesker som har sett videoen om damping og montering av hudplank på «Fremad II». Her når vi ut til målgrupper som ikke nødvendigvis har mulighet for å komme på besøk på museet. Her når fagligheten vår, som kan betraktes som ganske unik og smal, ut til den brede befolkning via digitale plattformer. Det kan bidra til økt viten på området, økt interesse for håndverk og fartøyvern, og forhåpentligvis inspirere og gi lyst til mer.

Nettopp nå jobber Hardanger fartøyvernssenter med å sette opp en ny utstilling, hvor fokus vil være å formidle materialkunnskap og håndverk i en annen kontekst enn den vi har på verkstedene. Det er ønsket å kunne presentere mer vedvarende og gjennombearbejdede fortellinger, hvor publikum kan gå på oppdagelse i et rom som tilbyr en mer klassisk tilgang til viten og innblikk i den maritime og den håndverksmessige verden.

Ved Hardanger fartøyvernssenter vil vi altså gjerne åpne for både kunnskaper, egne erfaringer og opplevelser om fartøyvern og håndverkstradisjoner gjennom målrettede tilbud til publikum. Som «verktøy» bruker vi fortelling, dialog og ved at de besøkende kan delta i arbeidet. Deler av dette kan også formidles på nettet. Prosessen med å skape og målrette tilbud er kontinuerlig, og utvikles hele tiden. Ønsket er at alle som legger turen innom Hardanger fartøyvernssenter skal føle seg velkomne og inspirerte, og ikke minst få en hyggelig opplevelse de husker.

I artikkelen er det henvist til de to tidsskriftartiklene nedenfor:

- Adriansen, Inge: «Det levende ord i museumsformidlingen», i Dansk tidsskrift for Museumsformidling nr. 7., 1984, Museumstjenesten (s. 10-11)
- Økland Hausken, Eli Kristine; «Aktiv læring i museum» (s. 89-90) Direkte link til artikkel online på nettsiden «Formidlingstenesta» finnes her: <https://formidlingstenesta.wordpress.com/artiklar/aktiv-laering-i-museum-av-eli-kristine-okland-hausken/>

Line Kirstine Larsen er vikarierende formidlingsleder på Hardanger fartøyvernssenter. Hun er utdannet i kunsthistorie og museumsstudier fra Aarhus Universitet i Danmark. Før hun kom til Norge jobbet hun i en prosjektstilling på New Zealand Maritime Museum i Auckland.



Våre museumsgjester kan ro en tur på fjorden i en færing, seksæring eller åtteæring, inkludert i museumsbilletten. Her kan de erfare forbindelsen mellom aktivitet og læring. Foto: Silje Ensby



Elever fra en svensk folkehøyskole får prøve seg i repslagning, instruert av repslager Ingunn Undrum (t.h.). Foto: Lars Arvid Oma

En velfortjent medalje

Tirsdag 10. desember 2019 ble Øyvin Konglevoll (64) tildelt H. M. Kongens fortjenstmedalje av ordføreren i Bergen, Marte Mjøs Persen, under en tilstelning i Gamle hovedbrannstasjonen i Bergen.

Ved Harald Sætre, Veteranskipslaget Fjordabåten

Mange her vest kjenner Øyvin Konglevoll fra mange års arbeid innen kystkultur og fartøybevaring. I tillegg har den pensjonerte brannmesteren lagt ned et stort arbeid innen det brannhistoriske, ikke minst arbeidet med å få bevare den gamle hovedbrannstasjonen med alt sitt historiske materiell i det historiske Rådhuskvartalet i Bergen. I 1988 ble Bergen Brannhistoriske stiftelse opprettet for å ta vare på alt av historisk materiell som var blitt samlet på i mange tiår.

Som det ble sagt under tilstelningen – Bergen trenger sånne folk som Øyvin. Han gir seg aldri. Hvorfor gidder vi, har jeg spurt noen ganger, når det ser håpløst ut. Men Øyvin skjønner ikke spørsmålet. Dette er Øyvin i et nøtteskall.

Øyvinds familie på morssiden kommer fra Austevoll, og i sine yngre dager var han med på brislingsfarten om sommeren. Men interessen startet for alvor da han ble medlem i båtlaget «Kystliv» som holdt til på Våganeset i Åsane. Og siden har Øyvins engasjement bare vokst. Midt på 1980-tallet ble han medlem i Veteranskipslaget Fjordabåten, og siden da har den nå fredede veteranbåten «Granvin» hatt glede av hans stå-på-vilje, blant annet som ansvarlig for booking, turer og ikke minst som mannskap. Øyvin har heller ikke gått av veien for å ta et tak når det gjelder vedlikehold.

Også når det gjelder folkefestene knyttet til Nordsteam og Fjordsteam i Bergen er det naturlig å trekke fram Øyvin sitt navn og administrative evner. Han var en av initiativtakerne i 2000, og har siden spilt en aktiv rolle under avvikling av Fjordsteam i Bergen.

Øyvin fikk også tidlig interesse for «Stavenes», bygget i 1904, og som kom tilbake til Sogn og Fjordane våren 1991. Veteranskipslaget Stavenes ble etablert for å ta seg av restaureringsarbeidet. Men arbeidet på båten og aktiviteten i laget stoppet etter hvert opp. Da arbeidet med å reorganisere Veteranskipslaget Stavenes startet i 2007, var det Øyvin Konglevoll som også her ble en pådriver og lagets formann i en krevende tid med å skaffe penger og få i gang arbeidet på «Stavenes» som nå ble flyttet fra Sogn til Bergen. I desember 2016 kunne «Stavenes» gå teknisk prøvetur for egen, kullfyrt dampmaskin.

Og ikke nok med dette, i alle år har Øyvin vært levende opptatt av musikk. I tiårsalderen startet han i Eidsvåg musikk-



Øyvin Konglevoll blir overrakt Kongens Fortjenestmedalje av ordfører Marte Mjøs Persen. 14. februar er Øyvin og konen, Kari-May Turøy invitert til Kongen på Slottet. Foto: Silje Robinson/Bergens Tidende.

lag. Han er fortsatt aktiv, nå i Bergen Brandkorps Musikk-korps.

I sin tale sa ordfører Marte Mjøs Persen blant annet:

- Du tar initiativ, du planlegger og du gjennomfører. Du stiller deg hårete mål og har evnen til å få andre med deg. Din glød er smittsom. Ditt brennende og ustoppelige engasjement kommer hele Bergen og Vestlandet til gode.

Noe bedre og mer dekkende ord om Øyvin finnes knapt.

Gratulerer Øyvin.



Fra tiden mellom 1921 og 1931 da A/S Slæbebaaten v/Grundvig & Engelsviken, Evjekaia, Fredriksstad, eiet den. Ukjent fotograf. Fra Tom Bjørge Jensens fotoarkiv.

Slepebåten «Fix» av Fredrikstad

I år er det 75 år siden annen verdenskrig sluttet. Minnet om Finnmarks frigjøring er allerede markert, og i disse dager kan vi også markere en annen viktig hendelse fra de siste månedene av krigen. Det skjer i Fredrikstad, der en liten uanselig slepebåt minner om slepebåtaksjonen som ble gjennomført 8. februar 1945.

Ved Tor Ulsnæs

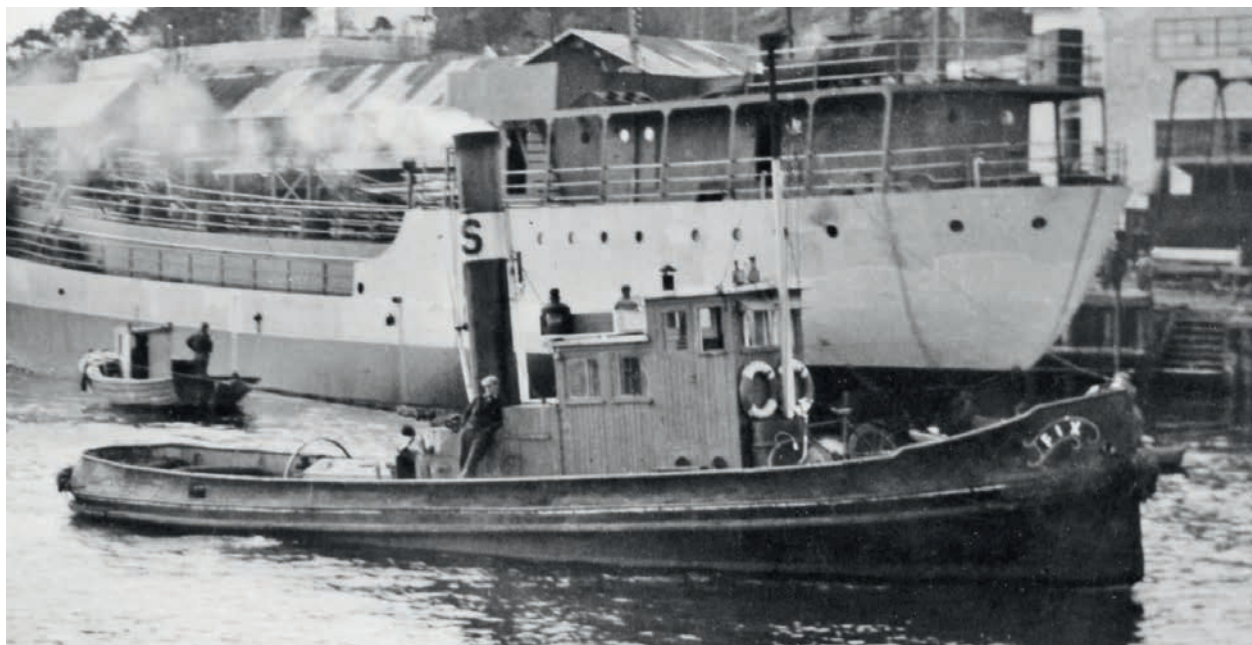
Båten ble levert fra Fredrikstad mekaniske verksted (FMV) i 1891 som byggenummer 17. Båten er bygget i stål, klinket, og er 56 fot lang. «Fix» var opprinnelig utstyrt med dampmaskin, nå er den på sin tredje dieselmotor – Wickmann 4DCT 125C fra 1965. Etter nær 100 års drift har båten gått gjennom en rekke reparasjoner og oppgraderinger og framstår i dag slik den så ut tidlig på 1980-tallet.

Slepebåten «Fix» var en av mange arbeidshester som forsynte sagbrukene i Fredrikstad med tømmer. Etter 1860 hadde trelastindustrien vokst seg stor her i byen. Tømmeret ble slept til sagbrukene fra distriktene omkring og skåret til bord og bjelker, og eksportert på skip som kunne seile helt inn til byen. Sagene ble drevet med dampmaskiner som brukte rester fra produksjonen til brensel. Drift og vedlikehold av det tekniske materiellet bidro til ny kunnskap og nye behov. Verksteder, verft og motorfabrikker vokste fram. Fredrikstad tok etter hvert skrittet fra plankeby til industriby.

«Fix» ble bygget til Fredrikstad Dampsag for sleping

av tømmer. I årene fram til 1921 var den eid og registrert på eierne av firmaet, Anthon B. Nielsen Co og Arthur H. Mathiesen. Deretter ble båten solgt til firmaet A/S Slæpebaaden som eide «Fix» fram til 1939. Da ble båten solgt til rederiet Johan A. Scheele og var i drift her helt fram til firmaet ble nedlagt i 1987. Båten ble deretter overtatt av AS Lektortransport med Arne A. Scheele som eier. I 1997 ble «Fix» omregistrert til fritidsfartøy og solgt til Sverige. Et år senere ble båten kjøpt tilbake til Fredrikstad av en gjeng optimistiske fartøyvernere.

I tillegg til at «Fix» er en typisk bruksbåt fra vårt distrikt, knytter det seg også en spesiell historie fra 2. verdenskrig til båten: Da tyskerne i 1944-45 innså at krigen dro mot slutten, gikk man i gang med å ødelegge viktig infrastruktur som veier, jernbane, bruer, havneanlegg og lignende for å vanskeliggjøre en alliert invasjon. Det hadde man sett i Frankrike, Italia og i Nord-Norge. Det var mer enn sannsynlig at slikt ville skje i Sør-Norge også. Havneanleggene i Fredrikstad var al-



«Fix» i Vesterelva med Glommens Mek. Verksted i bakgrunnen. Bildet er antagelig tatt like før båten ble bygget om fra damp- til motordrift i 1949. Fotograf ukjent. Fra Tom Bjørge Jensens fotoarkiv.

lerede forberedt for ødeleggelse med ferdiglagde sprengkamre, bare sprengstoffet manglet. Slepebåtene hadde vist seg å være til uvurderlig nytte for å slepe blokkeringsskip i posisjon for senkning i skipsleia. Deretter ble slepebåtene også senket. Norske myndigheter i London ville forhindre dette og forberedte antisabotasje-aksjoner med spesialopplæring av utvalgt personell. En av Norges mest spektakulære aksjoner ble derfor gjennomført 8. februar 1945 - Operasjon Polar Bear. Her ble elleve slepebåter og en bergingsbåt kapret av personell fra Milorg i Fredrikstad og Moss og ført til Sverige, rett foran nesen på tyskerne.

Leder og organisator for aksjonen var den unge marineoffiseren og Kompani Linge-agenten Inge Steensland. Aksjonen krevde god etterretning, opplæring og koordinering av lokale motstandsmenn i Milorg, i tillegg til samarbeid fra redere og skipperne. Båtene lå spredt rundt i Fredrikstadområdet - en lå ved brygga i Moss. Kapringen av slepebåtene måtte skje på dagtid for ikke å alarmere tyskerne. Etter kl. 1700 var det blendingspåbud og ferdselsforbud ut fra havna. Havneområdene var godt bevoktet, det gikk patruljebåter i elva og tre fullt bemannede kystfort dekket innseilingene til Fredrikstad og Halden. I tillegg var det et utall maskingeværposter ved brygger og innseiling til byen.

«Fix» ble kapret av to Milorgjegerer rett etter den la til brygga ved Titan fabrikker kl. 1500. Skipperen fikk en pistol stukket i magen og beskjed om å gå til Sverige. En falsk operasjonssordre fra London med trussel om krigsrett og likvidasjon, ble vist fram. Samarbeidet gikk greit. Milorgjegerne var fordelt to og to per slepebåt for å gjennomføre kuppet. Mannskapene på båtene var uvitende om det som skulle skje, men alle samarbeidet. Det var på forhånd satt ut rykter om at et tysk transportskip hadde gått på grunn ute i Løperen og behøvde hjelp. Andre trodde slepebåtene skulle til Halden etter brensel da sprengkulda hadde tømt vedlagrene i Fredrikstad.

Utrolig nok gikk aksjonen bra. Etter mer eller mindre nervepirrende episoder, kom alle båtene fram til første sam-

lingsted ved Torsneslandet i innseilinga til Fredrikstad. Etter ny samling ved Terneskjær kl.1830 gikk båtene med slukte lanterner til svensk farvann og ankret opp utenfor Dynekilen, i nærheten av Strømsstad. Milorgjegerne returnerte via fiske-skøyter til Fredrikstad, klare for nye oppdrag. Skipsbesetningene ble internert i Sverige resten av krigen. I Norge visste man ikke sikkert hva som hadde skjedd og skipsmannskapets pårørende levde lenge i uvisse. Alle slepebåtene med mannskap kom tilbake til Fredrikstad 21. mai 1945.

Slepebåtaksjonen rammet den tyske skipsfarten hardt. Det ble vansker med troppetransporter til Europa. Byggevirksomhet ved kystfort og anlegg som var avhengige av lektertransport, stoppet nesten helt opp. Vaktholdet ble ytterligere skjerpet i havnene. Tyske og norske vakter ble satt inn på alle rutegående båter. Sju menn fra Fredrikstad og en fra Sarpsborg ble arrestert som gisler, men ingen ble henrettet. Aksjonen fikk mye omtale i utenlandsk presse og ble regnet som den dristigste utført av norske styrker. Den tyskkontrollerte norske pressen skrev selvfølgelig ingenting.

Etter hjemkjøpet av «Fix» i 1998, begynte planleggingen av restaureringen. Ønsket var å ha «Fix» sjødyktig. Båten hadde gått for egen maskin fra Göteborg til Fredrikstad, men skroget viste seg å være i dårlig forfatning med store rustskader. Det opprinnelige inventaret var også i stor grad fjernet. Lokalt fikk man samlet sammen vel en halv million kroner til istandsettelse, men det ble snart klart at kostnadene ville bli langt høyere. Bredalsholmen verft og Fartøyvernssenter utarbeidet i 2004 en dokumentasjon av «Fix» og ga tilbud på restaureringsarbeidet. Med gode private og offentlige bidrag, kunne «Fix» fraktes til Kristiansand i 2008. I november 2012 kom båten tilbake til Fredrikstad for fullføring ved Maritime Center på Isegran. «Fix» var kjørbare fra 2015. Siste arbeid, innredning av lugaren, ble utført i desember 2017.

Slepebåten «Fix» eies og driftes av en stiftelse med representanter fra Stiftelsen Inge Steensland, Fredrikstad Forsvarsforening og Fredrikstad Museum. Et frivillig mannskap



Slik ser «Fix» ut i dag, ferdig restaurert. Med sine mange ombygninger er det vel bare skroget som er originalt. Overbygg og innredning forteller om et langt liv som sliter på Glomma. Foto: Tor Ulsnæs



«Fix» assisterer nybygget «Anne» fra Glommens Mek. Verksted for prøvetur i april 1953. Fotograf Kjell Andersen, Kråkerøy. På bildet til høyre settes «Fix» på land i Fredrikstad i oktober 1999. Restaureringen viste seg imidlertid å bli langt mer krevende enn antatt. Foto: Tom Raæ, Demokraten

på tre mann utfører enklere vedlikehold og kjører båten i sommerhalvåret. To av karene har vært ansatt på båten i dens driftsperiode og kjenner maskinen og det tekniske utstyret godt. Skipperen er tidligere los og slepebåtskipper. Tross habilt mannskap innser vi at «Fix» sine dager som slepebåt er over og den er fortsatt registrert som fritidsfartøy.

«Fix» ligger ved kai på Isegran, sammen med andre verneverdige fartøy. Båten brukes til turer og ved forskjellige arrangementer i Fredrikstad; Barnas Isegran, Havnefestival, Tall Ship Races. Båten er årvisst til stede ved 8.mai-markeringen i byen, hvor det legges krans på minnesmerket over Polar Bear-aksjonen.

I 2020 er det 75 år siden slepebåtaksjonen og vi planegger en markering her i løpet av våren. Stiftelsen er i dialog med Østfoldmuseene om en permanent utstilling om

Operasjon Polar Bear, som vi tror kan bli en realitet i 2022. (<https://ostfoldmuseene.no/polarbear>).

Kilder:

- Johannesen, Petter Ringen/Aker, Lars: Operasjon Polar Bear 6 East. Orion Forlag 2004.
- Diverse arkivmateriale; protokoller, rapporter o.l.

Tor Ulsnæs er seniorrådgiver i Østfoldmuseene. Etnolog. Tidligere direktør Halden historiske samlinger. Arbeider blant annet med Kongsten fort og militærhistorie. Styreleder i stiftelsen slepebåten Fix. Prosjektleder for restaurering av Risørskøyta Solveig og utstilling om operasjon Polar Bear.

Fartøy fortel historie, kven lyttar?

Eit fartøy har *sjel* når det sit forteljingar i skott og skrog og rigg. Mange av desse forteljingane kan vi få med oss når vi reiser med fartøyet, andre kan vi høyre av mannskapet og dei som arbeider med skuta. No kan vi og ta vare på desse munnlege forteljingane. Det kan den frivillige organisasjon Memoar hjelpe oss med.

Ved Bjørn Enes



Munnleg historie er eit fagfelt som har fått lite merksemd her i landet dei siste tretti åra. Det er ganske paradoksalt, for i den same perioden har utviklinga av kvalitet og pris på opptaksutstyr ført til at halve befolkninga no går rundt med ein høgkvalitets lyd- og bilde-opptakar i lomma. No ser interessa for å ta vare på denne munnlege historia ut til å auke veldig.

Jan Willy Folgerød-Holm for eksempel. På biletet sit han på Sunnhordland Museum og fortel til Trine Kyvik frå museet medan Barbro Matre frå Memoar høyrer på forteljinga og noterar stikkord og tidskoder:

«20 minutt og 8 sekund frå start – oppfyring av Sabb semi-diesel 6-9» skriv ho. Og Jan Willy legg ut om fresande primus i kalde grålysingar og teknikken med å vippe svinghjulet over toppen: «Sabben slo aldri tilbake!» påstår han, sjølv om han har budd heile livet med konkurrenten Wichmann motorfabrikk på Rubbestadneset som næraste nabo.

«Tappen, derimot. Den kunne bli farleg!». Om fjøra på dette vesle handtaket til å tørne svinghjulet med rauk, så det ikkje blei trekt inn att i godset, kunne det slå av både fingrar og hender. Ein nabo hadde utvikla ein teknikk med ei fjøl til å pressa tappen på plass. «Slikt gjorde ein normalt berre ein gong!», ler han.

Minneinnsamlingar

Tidlegare kunne slike minne berre bevarast i skriftleg form. Midt på 1950-talet samla LO og Norsk Folkemuseum inn arbeidarminne frå så å seie heile den norske industrihistoria. Seinare – i 1964, 1981, 1995 og 2013 samla Folkeminnesamlinga, Landslaget for lokalhistorie og fleire andre inn nye minnetekstar.

Men den siste fekk veldig få bidrag. Det har versert ulike teoriar om kvifor. Den teorien som førte til danninga av Memoar – norsk organisasjon for munnleg historie, var at det no er på tide å gå over frå skrivekampanjer til innsamling av munnleg historie i originalform – som opptak av lyd og bilde.

Det er ikkje lenger dyrt, og det er ikkje lenger vanskelig. Eit kvart historielag – eller fartøyvern-foreining – kan og bør ha innsamling, dokumentasjon og avlevering av munnleg primærkjeldemateriale som ein viktig del av arbeidet sitt.

Memoar

Memoar er ein frivillig organisasjon, ein del av Landslaget for lokalhistorie. Heilt sidan starten i 2015 har Memoar samarbeidd nært med Folkemuseet (Norsk etnologisk gransking) og Folkeminnesamlinga. I 2019 fekk dette partnerskapet ei stor støtteløyving frå Sparebankstiftelsen DNB,

slik at det var mogleg å etablere eit ressurscenter som hjelper fram nye digitale minneinnsamlingar, både i frivillige organisasjonar og musé, arkiv og bibliotek.

Det var det som skjedde på Sunnhordland Museum i august i fjor – og som sia har blitt repetert fleire gonger i månaden frå Finnmark i nord til Agder i sør:

Memoar kjem med folk og utstyr i to eller tre dagar. Fyrste dag går vi rett på intervju – gjerne på «samleband» der den eine forteljaren etter den andre tar plass framfor kamera. Andre dag er det kurs om munnleg historie i teori og praksis, og dag tre arbeider vi saman med deltakarane for å trene på det viktige etterarbeidet: dokumentasjon, avlevering til Norsk Folkeminnesamling og formidling.

Munnleg fartøyvern?

Eit systematisk arbeid for «munnleg fartøyvern» er ikkje vanskeleg å få til dersom denne artikkelen skapar interesse. Det kan starte med eit liknande tre-dagars kursprogram kor

som helst i landet. Memoar vil kunne køyre kurs og dei to dagane med kombinert produksjon og trening. Dette dekkas av løyvinga frå Sparebankstiftelsen DNB. Den lokale arrangøren må halde eit høveleg lokale og dekke kostnadene til reise og opphald for deltakarane.

Etter ein slik «kickstart» vil vidare samarbeid kunne hande om «fjernhjelp» og deling av infrastruktur. Ein gong i året arrangerar Memoar ein landskonferanse der ein får sjanse til å dele erfaringar med andre minnesamlarar over heile landet. Erfaringar blir også delte gjennom bloggen <http://Memoar.blog> og nettsida www.memoar.no.

Les meir om korleis eit slik samarbeidsprosjekt kan utviklast på www.memoar.no/fartoyvern

Bjørn Enes er dagleg leiar og styreleiar i Memoar. Han er tidlegare journalist, men har og bakgrunn som industriarbeidar.

Formidling av munnleg fartøyvern

Då Edmund Hellman drog til sjøs som 15-åring, likte han seg så godt at det tok 10 år før han kom på å sende eit livsteikn heim. Framleis fortel han så det slår gneister rundt seg om båtar og hamner som har vore del av livet hans. Det ligg eit to timar langt intervju med han på www.memoar.no (søk «Hellman» i søkefeltet for å finne det). Slike lange memoarar er interessante for spesielt interesserte.

I formidlingsarbeid er det ofte dei korte og meir fokuserte utdraga som fungerer best. I dag kan dei formidlast på mange måtar: Ta for eksempel mobiltelefonen og set kameraet mot dette biletet. Dei fleste nyare telefonar vil automatisk opne ein kortvideo, der Edmund fortel om «dyret», ein Burmeister & Wain skipsmotor – som han har mange gode minner frå – og som gav han sitt livs verste



møkkajobb. Slike QR-kodar kan setjast opp der folk kan få ei god historie, for eksempel på ein maskinmodell som denne på Bergens Sjøfartsmuseum.

Minner.no:

Samarbeidet mellom Memoar, Folkemuseet og Folke-minnesamlinga handlar i stor grad om å utvikle og bruke innsamlingsverktøyet www.Minner.no. Det var i starten laga for å forenkle innlevering av skriftlege minneforteljingar direkte frå PCen. Nå er det også lagt til rette for bilder, lyd- og videofiler.

Sidan Memoar sitt hovudformat er video, har vi laga ein infrastruktur som forenkler arbeidsprosessen fram til avlevering av video til Minner.no. Denne infrastrukturen er forklart nærare på www.memoar.no/infrastruktur.

Foreiningar eller institusjonar som ønskjer å diskutere samarbeid med Memoar kan skrive til post@memoar.no eller ringje telefon 55 20 15 55

- Mange *overvurderer* redigeringsarbeidet. Munnleg primærkjeldemateriale skal redigerast minst mogleg. Viss ikkje ein har nokon som kan gjer det lokalt, så kan Memoar hjelpe.
- Mange *undervurderer* etterarbeidet etter sjølve intervjuet. Det krev tre til fire gonger så mykje tid som sjølve opptaket – men det er interessant og vel eigna for dugnadsarbeid.
- Redigering er viktig når det skal lagast utdrag til bruk i formidling. Men det hastar ikkje – det som hastar er å sikre opptak og få dei på plass i det «kollektive minne» - Norsk Folkeminnesamling.



«Jakob» bakker opp for å hjelpe en båt fra kai. En vanlig havnescene fra 1950 og -60-tallet. Alle foto fra Fonden Jakob

Slepebåten «Jakob» av Århus, en dansk veteran

Hvem er så denne «Jakob»? Hennes (et skip er jo av hunkjønn) første navn var «ST 252», det røper at hun hadde mange søstre. Hun hadde en dramatisk oppvekst under krigen, senere aktiv tjeneste i Århus havn så lenge hun hadde krefter nok, deretter ulike strøjobber. Nå er hun pensjonist og nyter sitt otium i Århus. Her blir hun pleiet av ivrige fartøyvernere, mange av dem jevn gamle med henne selv.

Av Mogens Ellerbæk

«ST 252» blev bygget i 1943 på Levingstone Shipyard i Orange, Texas - i en serie på 262 "small tugs" i ordre for US Army, som efter USAs engagement i krigen kontraherede henved 3500 slæbebåde. «ST 252» tjente fra 1944 ved Normandiets kyst - efter krigen overflyttet til Antwerpen i forbindelse med oprydningen i havnen efter krigen.

I 1952 købte Århus Havn to af fartøjerne - med støtte fra Marshall Hjælpen - nu blev «ST 252» ombygget til civil brug og samtidigt omdøbt til «Jakob» - efter den første demokratisk valgte socialdemokratiske borgmester og havneudvalgsformand i Århus, Jakob Jensen. I 1984 var

skibene med anløb til Århus vokset over «Jakob»s kapacitet, hun blev derfor solgt til kommerciel brug, først hos Haahr Benzin i Vejle og senere til Dansk Bjergning & Bugser (DBB) nu under navnet «Louise Diver».

2005 var et skæbneår for «ST 252» - ophug, eller doneres til en gruppe af frivillige som havde udtrykt interesse for at renovere fartøjet tilbage til tiden som slæbebåd først i 50-erne. Undertegnede var sammen med en række af kolleger letsindig nok til at støtte ideen med en mindre symbolsk beløb, i forventning om at det var den indsats vi kunne påtage os! - vi har siden med et par enkelte udskiftninger



«Jakob» i dag, vedlikeholdt til «Bristol Fashion». En uvant type oppdrag er turer til Århus bukt for askespredning på sjøen etter kremasjoner.

udgjort bestyrelsen af den hertil etablerede fond - Fonden Jakob! Det første initiativ var at omdøbe «Louise Diver» tilbage til «Jakob» - det hverv påtog vor daværende borgmester i Århus sig - Louise Gade. - vi fik samtidig en aftale om at måtte føre Århus Havns skorstensnrøke - ligesom den første flotte donation til projektet kom fra skibsreder Lars Rolner, Hamborg - tidligere Århus, senere fulgte donationer fra blant andre Maersk, Hempel med flere.

I samarbejde med Århus Søhistoriske Selskab engageres henved 40 frivillige, dels til det kontinuerlige arbejde med fortsat renovering og vedlikehold - dels som besætninger. Efter at være erklæret bevaringsverdigt fartøj, har vi udstyret fartøjet med en solsejl agter, og således kan medtage indtil 34 passagerer. Ved hjælp af «Jakob» og ved særlige events med assistance fra Canal Tours København, transporterede vi i sæsonen 2019 henved 7500 passagerer - med «Jakob» i søen ca 200 timer. Vore brandkanoner er renoverede og kunne i år danne en vandsøjle til sommerens velkomst af «Dannebrog» med Hendes Majestæt Dronningen om bord. «Jakob» fremstår i dag i «Bristol Fashion» - ambitionen om at opnå status som havnens og byens maskot er indfriet - der er over årene investeret 8-10 millioner kroner i projektet, heraf ca 20% fondsdonationer, resten er indtjening over årene ved havnerundfarter, charter med videre.

Den største værdi i projektet er et uvurderligt kammeratskab imellem vore frivillige. Til sikring af levetiden af projektet er det en stor glæde at en hel del yngre deltager og viser interesse for en ellers svunden tid. Vi har haft for øje ikke at være et museums-skib, men et levende fartøj til glæde for vore frivillige og det publikum vi betjener.

Mogens Ellerbæk har baggrund fra shipping & spedition fra henholdsvis DFDS & DSV, herunder projekt & befragtning med særlig interesse for det maritime. Siden stiftelsen har han været formand for Fonden Jakob.



Skorstensmerke fra Århus Havn gir sterk tilknytning til hjemmehavnen.



Teknisk beskrivelse av «Jakob»

På grunnlag av informasjon fra Klaus Rosholm

«Jakob» var bygget etter design 327 til US army War Department. Der blev bygget 186 fartøyer af dette design på forskellige værfter i USA hvoraf 8 blev bygget på Levingston Shipbuilding Co. «Jakob» var værftets nybygning nr. 293.

Hoved dimensioner:

Loa: 26,02 m Lpp: 24,66 m
B: 7,03 m D: 3,05 m

Hovedmotoren var en reversibel 4 takts 6 cyl. diesel-motor, fabrikat: Superior-National Supply Co. 650 hk. Nu har hun en B&W Alpha, type 409-26VO, årgang 1973

Fast 3 bladet propel

Fart ca. 9,5 knob.

Aptering til 9 mand.

ST 252 var som US bugserbåde bygges: Ingen slæbekrog som på europæiske bugserbåde, istedet kraftige dobbelte pullerter SB og BB, for og agter til at slæbe i eller til at tage «slæbet» på siden. Den var endvidere forsynet med et capstan ankerspil med «hes-tegang» altså manuelt trukket, og en david til at tage ankret indenbords med.

Da skibet kom til Århus blev dækshuset gjort kortere for at gøre plads til montering af en slæbekrog. Apteringen blev derved formindsket til ca. 5 mand. Der blev endvidere monteret et ankerspil og foretaget en del udstyrsændringer.

Dette er i store træk de ændringer der skete da skibet kom til Århus.



Bokomtaler

BLOTT TIL LYST

Colin Archer - yachten Wyvern

Ved Mons A. Grøsvik



I denne boka tar forfatter Espen Reiss Mathiesen, førstelektor ved Universitetet i Stavanger, oss med gjennom historien til det verna museumsfartøyet «Wyvern», hvorfor det ble bygget, av hvem og til hvilket formål, alt satt inn i en kulturhistorisk sammenheng.

Forfatteren har seilt «Wyvern» som ung og har lang erfaring fra regatta- og turseiling med egen båt. Han har kjærlighet for båter, seiling, havet og har mye maritim kunnskap som gjenspeiles i boken.

Leseren får et innblikk i tiden på slutten av 1800-tallet da «Wyvern» ble bygget. Vi blir kjent med Fredrik Croft og hvordan han skaffet seg midler til å bestille et lystfartøy av dette kaliberet. Forfatteren tar oss med inn i Crofts diskusjoner med den kjente konstruktøren Colin Archer og båtbyggeren Thor Martin Jensen om alle valgene som måtte tas under byggingen. Vi blir også med på Crofts seilaser langs kysten og over havet.

Vi følger fartøyet gjennom den urolige mellomkrigstiden, med flere eiere, spionasje- og smuglerhistorier, seilaser og ombygginger.

Leseren blir tatt med på seilaser i fjerne farvann på den tiden da ekteparet Carr overtok fartøyet og seilte kontinuerlig i 24 år over alle hav, før «Wyvern» ble solgt videre og til sist ble liggende til salgs på Ibiza.

Forfatteren beskriver hvordan eieren forsøkte å selge fartøyet til museer i Norge, og hvordan personer i Stavanger etablerte en Wyvern-komite som fikk i stand kjøp og restaurering. Her får vi historien om da «Wyvern» ble gitt som gave fra oljeindustrien til Stavanger Sjøfartsmuseum i 1984, overlevert av H.K.H. Kronprins Harald.

Betingelsen for gaven var at «Wyvern» skulle fortsette å seile, og leserne får ta del i seilaser som museumsfartøy, som byens ambassadør og gjennom deltakelse i Tall Ships Races, alt driftet av Wyverns Venneforening i samarbeid med mu-

seet. Uten frivillig mannskap ville ikke museet hatt levende museumsfartøy – flytende kulturminner hvor det formidles handlingsbåren kunnskap.

«Wyvern»s forlis i 2013 og den påfølgende restaureringen blir også beskrevet i boken. I dag framstår «Wyvern» i så god stand at vi regner med frisk seilas for fartøyet i mange tiår framover.

Boken er rikt illustrert med flotte bilder tatt av tidligere eiere, privatpersoner, det frivillige mannskapet og museets samlinger, noe som gjør lesingen til rene seilaser.

Boka er utgitt av Stavanger Maritime Museum og kan bestilles derfra.

Mons Arne Grøsvik er styremedlem i venneforeningen til «Wyvern» og var prosjektleder under gjenoppbyggingen av skuta etter forliset i 2013.

SEILAS FOR FRIHET. KRIGSSEILERNES LOGGBOK

Søren Brandsnes, Ingvald Meier Stamnes og Ivar Myklebust

Ved Simen Zernichow



Boken utkom første gang i 1985 og er nå utgitt på nytt av Vest-Agder-museet som faksimile i 2018. Den er gripende lesning, og verket vil fortsette å stå som en viktig kilde til informasjon om krigsseilere fra Agder.

Agder Krigsseilerforening hadde flere bidrag på den litterære krigsseilerfront på 1980-tallet, og et av disse var «Seilas for frihet».

Boken, 311 sider, ble skrevet av foreningens kulturstyre: krigsseilere Brandsnes, Stamnes og Myklebust. Den inneholder over 300 beretninger om krigsseilere som tjenestegjorde i Marinen og uteflåten og som var fra Agder (fra Lindesnes til Lillesand). En del av dem som ofret livet under krigen er tatt med og omtalt under egen seksjon. Ikke alle

krigsseilere fra Agder er imidlertid med, blant annet dem som ikke ønsket å omtales.

Kildegrunnlaget er kombinert muntlige (intervjuer med krigsseilere) og skriftlige kilder (beretninger skrevet og innsendt av krigsseilere, dokumentasjon etter avdøde og standardlitteratur på krigsseilernes historie). Basert på dette, ble beretningene om krigsseilerne skrevet av forfatterne. I arbeidet med boken kunne forfatterne ha beskrevet det bakenforliggende kildematerialet, men det er dessverre valgt å ikke anvende noen form for henvisninger eller kildeliste.

Formålet med arbeidet var å dokumentere krigsseilerne for ettertiden. Og det har forfatterne lyktes med. Malen for denne «Krigsseilernes loggbok» holder seg fortsatt. I de fleste tilfeller er hver krigsseiler omtalt med et kort avsnitt med biografiske opplysninger, deretter krigsseilerens historie før, under og etter krigen. Historiene har bredt spenn, med skildringer av tjenester, episoder og fart på de forskjellige verdenshav.

Da boken kom ut i 1985 hadde folk ikke tilgang til internett. Men i dag kan «Seilas for frihet» leses samtidig som man kan finne mer informasjon om skip og sjøfolk som omtales i boken på nettressursene Warsailors og Krigsseilerregisteret. Det vil kunne gi en rikere leseropplevelse og en enda bedre innføring i krigsseilernes historie.

Nyutgivelsen av boken vil gi flere anledning til å lese disse krigsseilernes sterke historier, og gjør det lettere å bevare minnet om dem for nye generasjoner.

To av forfatterne, Søren Brandsnes og Ivar Myklebust, var viktige ressurspersoner i arbeidet med å restaurere «Hestmanden».

Boka er utgitt av Vest-Agder-museet og kan bestilles derfra.

Simen Zernichow er historiker ved Norsk senter for krigsseilerhistorie, Arkivet freds- og menneskerettighetssenter.

TO AKTUELLE TIDSSKRIFT

Ved Georg Jensen

Landslaget for lokalhistorie er overbygningen over omkring 380 lokale historielag, som til sammen har rundt 73 000 medlemmer. Landslaget har to tidsskrift, medlemsbladet Lokalhistorisk magasin og det vitenskapelige tidsskriftet Heimen. Begge utkommer med fire numre i året og begge utgis både på papir og på nett. For begge er nummer 3 for 2019 temanumre, for henholdsvis fartøyvern og maritim historie. I tillegg har Lokalhistorisk magasin 4/2019 flere artikler om sild og sildefiske, altså i kjerneområdet for mange av våre foreninger.

Lokalhistorisk magasin starter sitt temanummer med et stort intervju med Hedda Lombardo, der hun forteller om Fartøyvernforeningen og arbeidet med veteranbåter. Videre er det artikler om blant annet Båtskott trebåtbyggeri i Statsbygd, der jekta «Tordenskiold» ble sjøsatt sist sommer, om sjøsamisk båtbygging, om prosjektet «munnleg historie for alle», og sjømannserindringer.

I en stor artikkel om «Holvikjekta» forteller Sverre Folkestad, leder i Nordfjord Sogelag, om dette enestående fartøyet, bygget i 1881 for å frakte varer fra Nordfjord til

Bergen og med slikt som ikke ble produsert lokalt som returfrakt. I 1906 var det slutt, da ble jekta trukket på land på Sandane i Gloppen for siste gang. Bevaring av jekta var årsaken til at Nordfjord Sogelag ble stiftet i januar 1908. Frem til 2018 hadde Sogelaget ansvaret for fartøyet. Da overtok Musea i Sogn og Fjordane, og det er deres etterfølgere i den nye regionen som nå overtar ansvaret for å sikre fartøyet i et hus som gir bedre bevaringsforhold.

En annen av hovedartiklene handler om sandfrakt fra fjordene på Nord-Møre. Gjennom hele forrige århundre, og særlig under gjenoppbyggingen etter krigen, var dette en viktig næring. Fartøyene gikk gjerne inn i elvemunningene der det var rikelig med sand, lastet inntil sjøen flødde, da kom de seg ut. For mange av fartøyene var dette siste ledd i karrieren før hugging. Av bildene i artikkelen kan en få inntrykk av at lastemerke var en ukjent oppfinnelse. Dette var en vanlig frakt fra så mange fjorder langs kysten.

I Heimen er det artikler om jektefart, om havaritrafikken på 1700-tallet, om iseksport, og to artikler om hvordan skipsfart og fiskeri har påvirket økonomiske og sosiale forhold i samfunnene langs kysten.

Artikkelen Jektefart på museum tar utgangspunkt i det nye Jektefartmuseumet i Bødø, der den restaurerte jekta «Anna Karoline» står sentralt. I utstillingen formidles fem kjernefortellinger: om selve jekta og organiseringen av farten, om utviklingen gjennom de 500 årene den varte, om selve reisen, om samfunnene der farten ble drevet, og om impulser farten ga fra verden utenfor. Et viktig poeng i fortellingene er å finne paralleller til vår tids samfunnsspørsmål.

I artikkelen om «den siste istid» kan vi lese om iseksporten, hovedsakelig fra Oslofjord-området i noen tiår før og etter forrige århundreskifte. Da var norsk vinterkulde, i form av naturis fra oppdemmede vann langs kysten, en viktig eksportartikkel. Isen ble naturlig nok skåret vinterstid, lagret i ishus til frem på våren da seilingene, hovedsakelig til nordsjø-landene begynte. Artikkelen er en del av et forskningsprosjekt om ulike sider av denne næringen.

BÅTER SOM IKKE SANK

Ved Viggo Halvdan Kristensen



Arne Terje Sæther er født i 1961. Han er bosatt på Kvaløya i Troms. Her jobber han som trebåtbygger, rigger, seiler, skribent og fotograf. Han har gitt ut flere bøker og er en kjent skikkelse i råseilmiljøet i Norden.

Forfatteren begynte allerede i 1986 å ta bilder av båter

som er hensatt i fjæra og bare venter på tiden. Bildene og historien om båtene har Arne Terje Sæther samlet i boken «Båter som ikke sank». Det er blitt en vakker bok om båter som kanskje ikke er så vakre lenger. Selv om det er forfallet som er avbildet og omtalt, så er det samtidig en historie om livet. Her er gamle båter som en gang hadde vakre linjer og under dekk var det et bankende hjerte fra en Brunvoll eller en Union. I boken får vi se kreativ gjenbruk og sørgelig endelikt. Det er historier om langvarige gravferder.

Båter er vi glade i. Båten har i flere tusen år vært livsnerven for kystsamfunnet. Den har sørget for mat på bordet og inntekt til familien. Den har vært bindeleddet mellom veiløse bygder. Båten var arena for mangt et karstykke. Om bord i båten ble gutter til menn. I dag er ikke båten og havet den eneste veien ut av bygda. De mange vrakene vi kan lese om i boken kan stå som et monument over en forgangen tid. Båten er ikke lenger en del av hverdagen til kystfolket. Mye av det gamle båtlivet er historie. Sånn sett er det nesten synd at båtene vi kan lese om i boken en dag er borte for godt. Dagens plast- og stål båter egner seg nok bedre som nærmest evigvarende monumenter. Men en plastsjark i fjæra er ikke et monument over en forgangen tid. Plast forgår ikke. Tresjarken i fjæra eldes med verdighet. Den blir grå med årene. Sakte, men sikkert går den tilbake til naturen. Vi har liksom bare lånt treplankene av naturen. Nå gir vi dem

tilbake. Plast går nærmest direkte fra å være en blank og fin sjark til å bli søppel og forurensning som det nærmest er umulig å bi kvitt.

Boken er velskrevet og de små historier som er knyttet til bildene er fornøylig lesning. Bildene forteller sin egen historie. Fotografen har lyktes med å fange fortellende motiver. Dersom jeg skulle dra frem ett av de mange gode bildene, så vil jeg spesielt nevne bildet av den ombygde nordlandsbåten «Kåre». Mer nordnorsk kan det ikke bli. Her er snødekte fjell, hav, fjæra og en Nordlandsbåt. Et vakkert bilde som burde henges opp på et nordnorsk Nasjonalmuseum!

Forfatteren har levert et godt stykke arbeid. Han har lyktes i å få frem det vakre i et båtvrak i fjæra. Det er historiefortelling som gleder enhver som er glad i båter. Det er jo egentlig tragisk at alt er forgjengelig. Det er jo synd å se en flott nordlandsbåt gå til grunne i fjæra. Men det er slik det må være. Alt liv har sin tilmålte tid. I boken får vi se at døden kan være vakker. Sjarken, eller motoråttringen «Kåre» har verdens vakreste gravplass. Den er gravlagt i fjæra. Nær havet hvor den hadde en lang og tro tjeneste. Jeg tar av meg kasjettlua både for «Kåre» og for forfatteren av boken «Båter som ikke sank».

Boka er utgitt på forlaget Båt og bilde v/Arne-Terje Sæther.



**HARDANGER
FARTØYVERNSENTER**

Me tek store og små oppdrag innan:

- Restaurering trefartøy
- Trearbeid på stålfartøy (dekk, innreining, styrehus)
- Livbåtar og skipsbåter, nybygg og restaurering
- Smidde beslag, tau, rundholt, ståande rigg
- Prosjektering, rådgjeving, tilstandsvurdering

Ta gjerne kontakt for meir informasjon.



fartoyvern@hvm.museum.no
www.fartoyvern.no
tlf: 47 47 98 39



**HARDANGER OG VOSS
MUSEUM**



DANSK SKIBSTRÆ

Tommer til skibe, natur- & haveanlæg

Dansk Skibstræ • Skamlingvejen 130
DK 6093 Sjølund • Mobil +45 6092 1348
Mail mail@dansk-skibstrae.dk

**Alt i festemidler,
pakninger
og tettemidler.**

www.tingstad.no



TINGSTAD



Liers produkter, Haldenveien 255, 1923 Sørums, tlf 928 91 642 www.linolje.com/post@linolje.com
Vi forhandler kvalitetsprodukter fra Claessons Trätjära AB, Ottosson fargmakeri,
Isolina linisolering og andre leverandører.



Narvik Havn støtter det lokale veteranbåtmiljøet



Narvik Port Authority

Narvik Havn har investert i en ny cruisekai/flerbrukskai med kapasitet for skip opp til 350m. Vi har de siste 5 årene vokst som cruise/reiselivs destinasjon, og Narvik Havn er med på å utvikle både byen og produkter vi tilbyr våre gjester.



«Gamle» Skogøy ligger til kai i Narvik og er nå et kjært restaureringsobjekt. Med Narvik's maritime historie ser vi frem til den dagen vi igjen kan benytte M/S Skogøy i trafikk. Gjerne som en del av reiselivet i regionen der vi kan tilby turer og utflukter både til lokalbefolkningen og besøkende.



Kysten rundt

Nytt gammelt ratt på «Granvin»

Ved Harald Sætre

På nyåret fekk Veteransklaget ein gladnyhet, «Granvin» kunne overta det originale skipsrattet som var om bord frå båten var ny i 1931 og inntil den fekk styremaskin tidleg på 1970-talet. Det var tidlegare eigar, partreiarlaget Olav Linga som skifta både motor i 1968 og fekk installert styremaskina (Tenfjord) nokre år seinare. Det originale rattet var i Olav Linga si eige i mange år inntil sonen, Einar Olav Linga overtok det. No har laget fått overta det gamle rattet mot at Einar Olav fekk det «nye» rattet som faren i si tid monterte. Bytet fann stad heima hos Einar Olav på Isdalstø i Lindås ein stormfull januardag. Frå laget møtte Øyvin Konglevoll, Hans Sandven og Harald Sætre. Laget er svært takksam for å få det originale rattet tilbake. Og vi reknar sjølvsagt med eit klart ja frå Riksantikvaren til byte.



Her ser vi frå venstre Einar Olav Linga med det originale rattet, Harald Sætre og Øyvin Konglevoll.

Foto: Hans Sandven

«Färjan 4»s panna

Ved Håkan Järnström

Äntligen är vi igång med reparationen. Under hösten har vi med eget folk förberett. Kolboxar är tömda, pannan avisolerad, skottet mot förpiken uppskuret, även delar av skotten mot kolboxarna är borta.

Efter att nytt avtal med «Stiftelsen Göteborgs Sjöfartsmuseum» var klart och reparationsmetoden godkänd av inspektionen så kunde VEÅ börja med arbetet (VEÅ er

en specialbedrift for kjeler og tanker av ulike slag. Den ligger syd-øst for innsjøen Vätteren).

Man började i mitten av december med att öppna bakgaveln på pannan och fortsatte nu på nyåret med att skära ut flamugnstaket samt plocka ut de stagbultar som måste bytas. De har också slipat kanterna där det skall svetsas när de nya delarna som skall tillverkas är klara. Nu har vi att vänta på att VEÅ tillverkar de nya delarna, det tar några veckor, ca. 6 – 8. Förhoppningsvis skall allt vara klart till sommaren.



Her ser vi inn i vendekammeret etter at det er skåret ut åpning i kjelens og vendekammerets bakvegg.

Foto: Jan Olofsson

«Brandbu» (1907) tilbake på Randsfjorden

Ved Grethe Johnsrud, Randsfjordmuseet

Lørdag 9. november 2019, nesten på dagen seks år etter at Roar Sundt og fartøyverngjenger både fra Røykenvik og Minnesund satte «Brandbu» på land i Røykenvik, ble hun satt på vannet igjen, med bistand fra de samme hjelpere. Avgjørende hjelp og støtte har kommet fra Riksantikvaren, Bredalsholmen Dokk- og Fartøyvernsenter og etter hvert også fra Randsfjordmuseet som overtok som eier i løpet av det første året. I seks år har det omfattende arbeid pågått med stor intensitet. Lokalt næringsliv, stiftelser og kommunen - samt et tålmodig og engasjert lokalmiljø i og rundt Røykenvika har bidratt. Prosjektet har skapt begeistring og ny oppmerksomhet rundt fartøyvern, et tidligere noe ukjent fenomen på Hadeland- og Landbygdene. Så er da også «Brandbu» en sjelden representant for den en gang så store skipstrafikken på innsjøen, og for mange i dag et uvant og litt eksotisk syn. I seks år har hun stått på land i en spesial-



«Brandbu» i fint sveis på vei til sitt rette element. Foto via M/S Brandbus venner

laget arbeidshall fra O. B. Wiik. Sist høst ble hallen fjernet slik at motoren, en Avanse semidiesel fra 1920, kunne heises om bord og de siste stålarbeidene ferdigstilles. Bredalsholmen Dokk og Fartøyvernsenter har stått for mesteparten av arbeidet på hovedkonstruksjon. Betydningen av den kompetansen de tilbyr og det gode samarbeidet vi har hatt kan ikke understrekes nok. Istandsettelsen av motoren er det «vår egen» Lennart Bildengjerdningen som har stått for. Motoren er antatt den eldste semidiesel som fortsatt er hovedfremdriftsmiddel. Denne og mye annet kan man lese mer om på facebooksidene M/S Brandbus venner som museet og vennene stadig oppdaterer.

Det var en hektisk innsats sist høst for å rekke sjøsetting før vinteren kom. Da datoen først var satt gikk det raskt. I tillegg til medlemmene i venneforeningen stilte en rekke frivillige opp med båter for slep, mat, utstyr og mannskap. Røde Kors og brannvesenet var lette å kjenne igjen, andre var mer anonyme, men alle med gleden over å bistå. Kun Nordic Crane ble hyret, men også de til svært gunstig pris. At representanter fra Norsk forening for fartøyvern dukket opp ble satt stor pris på, særlig siden en av dem var Riksantikvarens mann da prosjektet startet opp. Styreleder i Randsfjordmuseet, Edvin Straume, roste i sin tale før det siste løftet alle de involverte og spesielt de økonomiske

bidragsyterne, med Riksantikvaren i spissen. Selve sjøsettingen og slepet frem til det nyetablerte havneanlegget i nærheten trakk en stor mengde skuleystne og forløp uten problemer av noe slag. I dag ligger «Brandbu» trygt og venter på våren mens museet og venneforeningen jobber videre med de siste elementene slik at vi kan fullføre prosjektet i løpet av året. Da kan vi åpne en helt ny formidlingsarena midt i indrefiletten på vakre Hadeland.

Norges ledende produsent av klassiske riggdetaljer tilbyr

Tauverk, treblokker, masteringer, kofilnagler, jomfruer, pokkenholtkauser, færetalg osv. Tradisjonell kvalitet og utførelse til riktig pris.



Veteran-Rig
Postboks 63, 4853 His
+47 90 65 29 63
E-post: em@veteran-rig.no

www.veteran-rig.no

Alt tr e til skibsbyggeriet



Madonna (Carlsberg) Totalrenoveret med tr e fra DHS A/S

Eg til skibskonstruksjoner som k l, st vn og spanter

Douglas, pitchpine, fyr m.m. til mast og d k

Azobe m.m. til havnebyggeri

Limtr e og h vlede emner til d k, inventar og optering



Nydamsb den
Rekonstruksjon
av vikingesk b
23 meter langt



Gulv i massiv tr e (kirke)



Troppetr n i flere etager



Limtr e til k kkener



Gulv i massiv tr e (villa)



Bindingsv rk i eg

www.dhs.as

Dansk H rdtr e Savv rk

Tlf.: (+45) 74 67 14 90 - fax: (+45) 74 67 43 14 - dhs@dhs.as

Foreningene bak bladet

Norsk Veteranskibsklub

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

Nordhordland Veteranbåtlag

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

Nordenfjeldske Staalskibs-union

c/o Per Rognes, Schøllers gate 12
 7068 Trondheim

Jøsenfjord Rutelag AL

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

Stiftelsen Veteranskipet 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/trond.herland@nordcap.no

Atløys Venner, Kystmuseet i Sogn og Fjordane

c/o Rolf Grønnevik, Dragselvvegen 10, 6908 Florø
www.atloy.no / <https://www.facebook.com/MS-Atløy>

Ferjelaget «Skånevik»

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

Veteranbåtlaget M/S Stangfjord

Stavenesvegen 121, 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.no/post@dshvaler.no

Mjøssamlingene

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

Venneforeningen for MS Brandbu

c/o Atle Lyhmann, Fjordsvegen 88, 2760 Brandbu
atlely@hotmail.com/facebook: «MS Brandbus venner»

Oplandske Dampskibsselskap

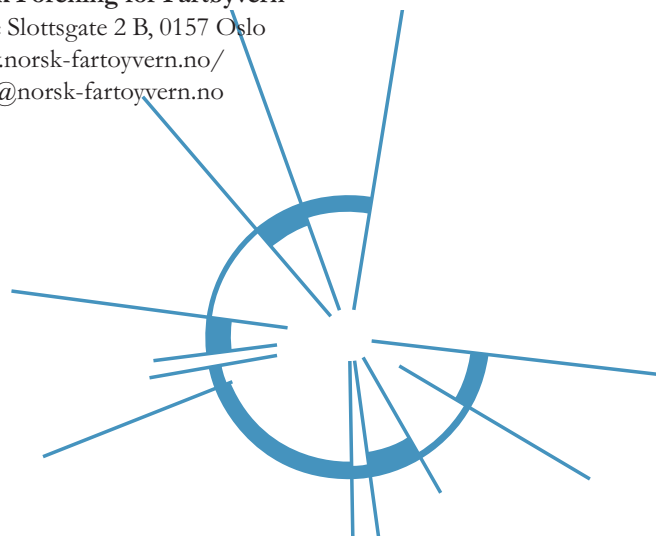
v/ Bjørn Blichfeldt, Postboks 26, 2802 Gjøvik
www.skibladner.no/skibladner@skibladner.no

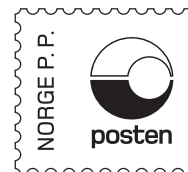
Stiftelsen D/S Engebret Soot

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





Retur: Norsk Veteranskibsklub, Postboks 1287, Vika, 0111 Oslo



Bredalsholmen

Dokk og Fartøyvernssenter



Nasjonalt kompetansesenter for vernede jern- og stålskip



- Klinkede og sveiste konstruksjoner
- Skip, og andre kulturminner



- Dampkjeler
- Dampmaskiner
- Skipsrørlegging



- Rådgivning
- Dokumentasjon
- Besiktigelses
- Tilstandsvurderinger