

DAMPSKIBS

P O S T E N

TIDSSKRIFT FOR DET FRIVILLIGE FARTØYVERN

Nr. 118 | 2/2020

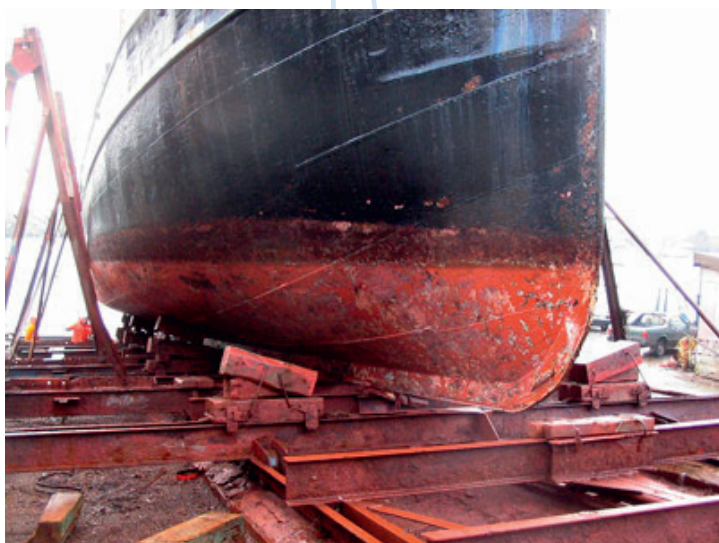


DAMPSKIPS- POSTEN

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.



Dugnadsarbeid gir glede, både for en selv og andre. På forsiden ser vi Torgeir Schaug drive dekk på «Havblikk» under et kurs ved Nordnorsk Fartøyvernssenter i Gratangen i 2016. Gunnar Holmstad har tatt bildet.

Over ser vi et av fartøyene som er i faresonen. «Ekar» på slipp i Dåfjorden for flere år siden. Foto via Stein Erik Dagsland.

REDAKTØR:



Georg Jensen

Olav Trygvasons 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: 16. september 2020.

Opplag: 2300

Utforming og trykk:
Printex Trykkeri, Hamar

INNHold



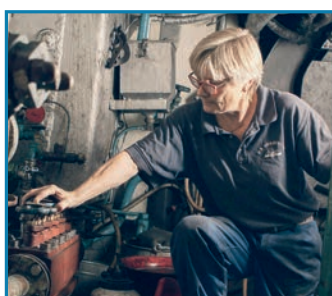
5



12



18



36

4 Fartøyvern etter pandemien

Redaktøren har ordet

5 Hva er det med Ole Magnus og Astafjord kystlag?

Intervju med Ole Magnus Ellefsen i Grovfjord

10 Hva med sommerens arrangementer?

12 Formidling av maritim kultur, treffer vi de yngre?

Erfaringer fra arrangementer

16 Krigsseilerarkivet

En viktig del av formidlingen om bord på «Hestmanden»

18 Losvesenet 300 år

22 Los Bendiksen forteller

26 Om å manøvrere et dampskip

29 Frivillighetens betydning

Om frivilliges arbeid ved museer

32 Slik driver vi formidling i Gratangen

34 «Sjødampsprøite 1» blir restaurert

36 Støtter kulturminner på land og vann

Om Kulturminnefondets arbeid

38 Verdt å lese

Lesestoff til glede og nytte

40 Kysten rundt

43 Foreningene bak bladet

Vi har fått noen tilbakemeldinger som tyder på at endringen av format på bladet, og andre endringer dette førte med seg, er godt mottatt. Vi håper dette er et generelt inntrykk. Kan vi da bruke Dampskibsposten til noe mer enn bare en hyggestund i godstolen? Fartøyvernsaken krever oppmerksomhet langt ut over vår egen krets. Hver enkelt klubb, og svært mange enkeltmedlemmer, trenger forståelse og oppmerksomhet fra offentlige myndigheter, firmaer og organisasjoner de samarbeider med, og fra mulige bidragsytere og potensielle nye medlemmer. Kan bladet brukes til å få slik oppmerksomhet? Prøv. La dem få et eksemplar.

Fartøyvern etter pandemien

Ved Georg Jensen

Vi er ved å legge bak oss en svært uvanlig vår. Den skremmende siden er at folk blir syke og dør, den alvorlige at store deler av verden har vært stengt ned, skoler og næringsliv har stoppet opp, folk har isolert seg. Selv om faren nå ser ut til å avta, begrensningene vi er pålagt lettes, og samfunnet så smått starter opp igjen, er det likevel ikke over. Vi kan ikke helt puste ut og gå tilbake til normaltilstanden. Skrekken vil sitte i oss, vi vil i mange år snakke om og være preget av Koronaen, slik Spanskesyken preget mennesker for hundre år siden.

De enkle smittehindrende reglene vil vare lenge, til over sommeren, kanskje ut året. Hold avstand, vask hendene, unngå unødvendige reiser. Det er jo slike regler som rammer oss fartøyvernerne hardest. De sier i klartekst at flere enn fem mennesker i risikogruppen ikke skal klumpe seg sammen i en trang båt, der det ikke er mulig å holde avstand, til å vaske hendene så grundig som anbefalt, og slett ikke legge ut på en reise som ikke er strengt nødvendig.

Hvilke utfordringer får vi?

Vi må altså innse at sommersesongen, med turer, stevner med tett av folk langs kaiene og om bord bare er en drøm. Det var da i denne sommersesongen vi skulle fått inntekter for å legge en del av det økonomiske grunnlaget vi trenger for å ta vare på de gamle båtene våre. Hvor skal vi nå få penger fra? Statsstøtte sier mange, en krisepakke er vel på sin plass? Noen eksperter har brukt ordet permanent velferdstap, andre har antydnet at koronakrisen vil gi en nedgang i vår økonomi på to prosent de neste ti årene. Det virker da overkommelig, men skal vi etter denne våren forvente at helsevesenet og skoleverket reduserer sin virksomhet med to prosent? Vi må nok se for oss at bevilgningene til fartøyvern reduseres med mer enn to prosent i mange år.

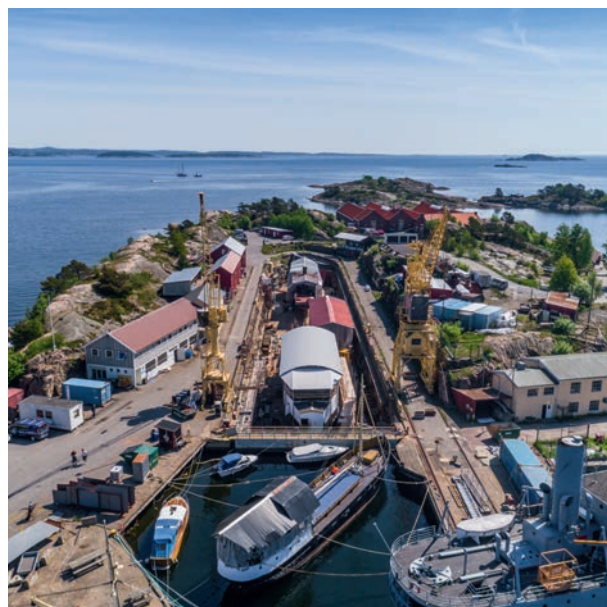
Hva vil vi da se for oss? Pengemangel, forfall, oppgittethet? Kanskje det, men er det fordi vi har feil briller på? At vi ikke bare trenger nye briller, men en helt annen type briller?

Hva kan vi se med nye briller?

Det kan være muligheter vi ikke har sett tidligere, nye arbeidsformer vi må lære oss, prioriteringer vi må kaste om på. Kan de nye brillene hjelpe oss til å se dette?

Hva er så grunnlaget for vår virksomhet, det vi ikke kan eller skal endre. Det ligger i to av ordene under overskriften på forsiden av bladet: frivillig og fartøyvern. Vi er frie og villige. Frie til å velge å et arbeidsfelt vi brenner for, altså fartøyvern, og villige til å bruke vår fritid på det, selv om rammene endres.

Frivilligheten vil vi alltid ha, den er grunnlaget for samfunnet vårt. Den vil antagelig ikke avta, snarere øke, om den



Måtte vi beholde slike tilstander ved våre fartøyvernssentre, med oppdrag langs kaier, på slipper og i dokk.

får anerkjennelse og gode arbeidsvilkår. Her kan vi også føye til samarbeidsvilkår. En samarbeidspartner utenfor kretsen av frivillige, men som allerede er en viktig partner i mange prosjekter, er museene. De må også tåle trangere tider. Hvordan kan både de og vi legge til rette for å utnytte de frivillige som allerede driver museumsarbeid i form av fartøyvern? Det kan vi lese en del om i artikkelen til Ann Siri Hegseth Garberg i dette nummeret. Hun har gjennom flere år arbeidet for slikt samarbeid.

En annen stor utfordring blir å bevare fartøyvernssentrene, som er bygget møysommelig opp gjennom flere ti-år. De er kanskje fartøyvernets viktigste kapital, våre tekniske og antikvariske sakkyndige som bygger bro mellom frivillige idealister og profesjonelle museumsfolk. En bank av praktisk og teoretisk kunnskap og antikvarisk tenkemåte vi finner få andre steder. Uten en slik ressurs er det ikke mulig å restaurere og vedlikeholde gamle fartøyer med den antikvariske kvaliteten som er nødvendig for å bevare fartøyene som kulturminner, ikke som kulisser. Uten oppdrag forvitrer denne avgjørende ressursen. Vår fremste bønn til myndighetene blir derfor: La fartøyvernssentrene få leve, la dem få oppdrag.

Det finnes altså muligheter, selv om de kan være vanskelige å se i dag. La oss derfor ta på de rette brillene slik at vi kan fortsette vårt viktige frivillige arbeid, til gagn og glede for både gamle fartøyer og på andre områder i samfunnet.



M/K Folkvang ved Huset i havet
Grovfjord

Slik presenterer folk fra Grov sine store dagnadsprosjekter, «Folkvang» og Huset i Havet på et postkort.
Foto via Astafjord kystlag

Hva er det med Ole Magnus og Astafjord kystlag?

Først da «Folkvang» lå på havets bunn i Bunnefjorden hadde Grovfjordingene råd til å kjøpe den gamle Skandferkutteren hjem igjen. En av ildsjelene bakom hjemføringen og istandsettingen, Ole Magnus Ellefsen, forteller om spritsmugling, narkotika om bord, motorhavari på jomfruturen og mye mer.

Morten Hesthammer intervjuer Ole Magnus Ellefsen

Mars 2020

Vi sitter ved langbordet i Huset i Havet, Ole Magnus og jeg. Her hvor det til hverdags er fullt av pensjonister, fra kl. 10 til 12, er det stille og rolig. Vi sitter minst 2 meter fra hverandre. Vi skulle ha vært på Lofotfiske i lag hele uka, men sånn blei det ikke. Han er hjemme, mens jeg er på visitt nordpå. Så får jeg plundra litt med egen båt i stedet, og altså intervjuet Ole Magnus. Den stillferdige mannen med den lune humoren. Jo mer han forteller jo mer respekt får jeg hva Ole Magnus og gjengen i Astafjord kystlag har fått til.

«Folkvang»s historie

Motorbatteren «Folkvang» blei bygd av Nils Skandfer i 1911. Skandfer, som vokste opp i nabobygda til Grov, bygde den 55,8 fots lange «Folkvang» i Kulstadsjøen ved Mosjøen. Fartøyet gikk til fiskeren Hilmar Sellevoll fra Dverberg på Andøya. Han hadde båten fram til 1916, da båten gikk til

Finmarka, før den i 1917 havnet i Grovfjord. Ikke hos kystlaget, men til de lokale fiskerne Olaf A. Olsen, Hilmar og Olav Markussen. Eierne overlot senere båten til Bjarne Markussen, Einar Ellefsen, Natalie Nilsen og Johan Kristoffersen som drifta båten frem til den skulle kondemneres i 1976.

I stedet for å kondemnere båten solgte de den til en kar på Oslokanten. For å ha inntjening på båten seilte han nordover til Lofoten for å fiske. På veien dit traff han på mengder av materialer som et russisk fartøy hadde mistet. Det var som om pengene lå og fløyt foran ham, så han stoppet opp og begynte å hale planker om bord. Det gikk ikke helt etter planen, og han holdt på å gå på hodet i sjøen. Lykken lå gjerne ikke nordpå allikevel. Oslokaren vendte om og satte kursen sørover. Tyskland og Polen lokket med billig sprit. På vei inn til Norge med en flytende båtlast på flasker blei «Folkvang» stoppet, og hvordan det gikk med eieren forteller Ole Magnus ingenting om.



Dette var starten. Hvem hadde fantasi til å tro at dette kunne bli et flott fartøy og hvem hadde mot til å ta fatt? Her heises «Folkvang» om bord i en landgangsbåt klar for transport nordover. Foto via Astafjord kystlag

Båten vandrer til neste eier, som lar seg friste av den samme løypa og med samme resultat. Dermed havnet «Folkvang» i Bo Khortsens eie i 1986. Han var en datamann med eget firma. Da han fikk båten på land så han det fantastiske flotte seilskroget, og tok kontakt med Fredrik Denneche, som velsignet verneverdige fartøy og kunne støtte med noen kroner. Khortsen ønsket å sette «Folkvang» tilbake til fordums prakt med seilrigg som da hun forlot Kulstadsjøen i 1914.

– «*Nei, skal båten få støtte så må den komme seg tilbake til Nord Norge hvor den hører hjemme*», var Denneches støtte ifølge Ellefsen.

Dermed blei det med drømmen for Khortsen, og «Folkvang». Sistnevnte blei liggende fortøyd i Bunnefjorden, langt inne i en blindtarm av Oslofjorden. Langt fra salt hav og Lofotfiske. Det så ut til å være reiseslutt for den gamle damen. Khortsen hadde ikke mulighet til å fullføre, eller å starte på en restaurering. Han var klar til å selge.

Vendepunktet

Fredrik Denneche var fødselshjelper for flere prosjekter i fartøyvernet og tok nå kontakt med Sverre Nordmo i Gratangen. Var det ikke var noen i distriktet der som kunne ta seg av «Folkvang». Sverre ringte rundt og støtte på Ole Magnus og miljøet i Grovfjord. Vi var kommet til 1987 og Ole Magnus og hans hjelpere trommet sammen til et folkemøte i Grovfjord. Interessen var stor, men kronene få.

To år gikk og Ellefsen og Co dannet et kystlag. Ole Magnus blei valgt til formann, noe han har vært siden. De

tok kontakt med Khortsen, og han forlangte 200 000,- for båten. Å stable så mye penger på bordet for et prosjekt, riktignok flytende, var urealistisk. «Folkvang» lå og reiv og sleit i fortøyningene, og kjempet mot døden. Til slutt sleit hun fortøyningene og drev nordover. Ikke så langt riktignok, men allikevel. Oslo Havnevesen fikk stoppet den ville ferd og fortøyd den gamle damen til en bøye ved Sjørøya. Her var det ingen som lenset henne tom og hun forsvant til bunns. I samme dykket gikk prisen ned. Nå var «Folkvang» til salgs for 20 000,- kroner.

– «*Det var altfor mye selvfølgelig*», forteller Ole Magnus, «*men vi fikk støtte fra Fylkekommunen og slo til*».

Oslo Havnevesen sto for å heve «Folkvang». De stilte med dykkere, brannvesenet med sine kraftige pumper og en kjempekran for å løfte båten på land. Gratis. Båten blei satt på slipp og gjengen fra Grovfjord slapp om bord. Litt opprydding måtte til. Blant plankerester, sand og silt dukket det opp 12 stk énkilos pakker med hvitt pulver. Ole Magnus er ikke i tvil om at det var narkotika. Om så var tilfelle så var det verdier nok i disse 12 kiloene til å sette «Folkvang» i tipp topp stand. Men den tanken streift heldigvis ikke Astafjord kystlag. Å ta kontakt med politiet streift dem, men de gjorde ikke det heller.

– «*Vi regna med at hvis vi gjorde det ville det bli et sabla liv altså. Så vi kasta jøvelskapen i en konteiner som havnevesenet hadde satt frem til oss for kaste søplet som var om bord i båten*».

Det var slutt på «Folkvangs» liv som spritsmugler og lov- bryter.



Slik ser hun ut nå, etter kjempeinnsats fra frivillige og viktig bistand fra fartøyvernssentrene i Gratangen og Hardanger. Her er hun i fint driv under Nordisk gaffelriggseminar i Harstad i 2019. Foto Tommy Simonsen

Hjemkomst, og litt trøbbel

I 1 ½ år sto «Folkvang» på land på Sjurøya. Astafjord kystlag ville gjerne ha den hjem, og det ville nok «Folkvang» også. Med hjelp fra den gamle krigshelten Gunnar Sønsteby, Kjakan, fikk kystlaget ordnet frakt fra Oslofjorden til Harstad. Sønstebys kontakter i militæret viste seg å fortsatt være viktige. På dekket av et landgangsfartøy seilte «Folkvang» nordover. Det var forresten en utflytta Grovfjording, med firma i Oslo, som laget en stålkrybbe som båten sto i da den blei frakta nordover.

I Harstad spikret kystlagets folk presenninger utenpå skroget så «Folkvang» skulle kunne flyte den korte veien inn til Grovfjord.

– «Da vi hadde båten på land i Harstad og vi holdt på med presenningen, så tenkte æ: ja ja, 4 – 5 år så er vi på kystenstevnet med en nyrenovert båt».

Det tok 10 år fra de fikk den hjem til så skjedde.

– «Angra du noen gang»?
– «Nei! Aldri», kommer det kontant fra Ole Magnus. «Ikkeje snakke om! Æ kunne være trott og lei noen ganga, for det var masse interne konflikta underveis altså. Det var enkelte som ville bevege seg over det som var autentisk med båten, utenfor den antikvariske grensa».

Ole Magnus får et trist drag over ansiktet, og fortsetter.

– «Blant annet det med motoren var et stort trøkk. Det var mye ubehag i den tida».

Motoren som sto om bord, 120 HK Wichman, var nok så medtatt etter strabasene i Oslofjorden. Altfor tung var den

også. Ole Magnus forteller at båten lå så dypt akterut at man kunne stige om bord direkte fra en robåt der bak. Valget falt derfor på en Union 48 HK motor. En kar på vestlandet hadde en slik ubrukt motor, med propellanlegg og det hele, som han ville selge. Avtalen var i boks og motoren kom nordover. Problemet var bare at vestlendingen hadde sendt en gammel brukt motor av samme type. Da de prøvde å ringe og snakke med karen la han på røret.

Det blei allikevel ingen kamp med vestlendingen ut av det. Grovfjord Mekaniske Verksted gikk over motoren, som viste seg å være god. Den blei overhaldt og satt om bord. Kampen sto innad i kystlaget. Noen ville ha en nyere og enklere motor å betjene om bord, mens Ole Magnus fikk støtte fra Riksantikvaren og Fredrik Denneche. Han var klar på at det skulle en semidiesel om bord, og lurte på hva det var for slags kyllinger som ville annet.

2004, 10 år seinere.

I 10 år sto Astafjord kystlags medlemmer på og fikk satt «Folkvang» i stand. Hardanger fartøyvernssenter blei hyret inn til å rigge opp båten, og endelig var man klare for tur. Jomfruturen var ikke tenkt å være en liten jomfruelig tripp, men en skikkelig seilas til Brest i Frankrike. 10 personer var om bord, og stemningen var høy. Det var ikke alle forunt å komme til Frankrike i egen nyrestaurert båt! Etter en time gikk turtallet på motoren ned. Alle om bord hørte at det var noe som ikke stemte. Ole Magnus for ned i maskinrommet for å stoppe motoren, men det hadde den klart sjøl. Temperaturen var på topp, og stemningen på bunn. Stempelet sto dønn. Noen timer etter at de i triumf seilte fra Grovfjord var de tilbake. Frankrike med vin og sang forsvant ut av syne.



«Folkvang» er hele bygdas båt. For skoleelevene er Kystkulturka et av årets høydepunkt. Da er båten ute med ulike opplegg for de forskjellige klassetrinn. 10. klassingene skal seile, de yngre fiske. Her ser vi spente elever fra småskolen. Skitt fiske.

Alt arbeidet de hadde lagt ned over så lang tid var forgjeves. Det var for jævlig!

– «Hadde jeg visst det jeg vet i dag, så skulle vi jo bare latt motoren kjøle seg ned igjen så ville stempelet kunne beveges igjen. De var jo så grovt tillaga disse motorene, at de ordna sæ sjøl. De sa det jo gamlingane også at det skjedde av og til. Skjørtet på stempelet utvida seg, dersom det ikke var nok olje på stempelet, for det var så tynt. Da huka det seg fast i sylindren, og så sto motoren. Men når motoren kjølt ned var det å fylle på olje, og tørne motoren, for det var å fyre opp på nytt. Det var visst ikke uvanlig når fiskerane kappkjørte hjem fra Finnmarka».

Men der og da var man ikke klar over det. Litt skremt var man jo også. Bjørgunn Markussen og Hans Henrik Hansen i kystlaget heiv seg rundt og startet en kronerulling. I løpet av to uker hadde vi 120 000,- kroner og gikk til innkjøp av en Volvo Penta. Så forsvant Unionen og litt av stoltheten ut. Alt gikk fort for seg, for Grovfjordingene hadde fortsatt planer. Ikke om Frankrike, men de kunne fortsatt nå kystenstevnet i Sandefjord. Gummilabber til den nye motoren hadde de ikke fått, men det stopper ikke en Nordlending i siget. Motoren blei sveist fast til rammeverket som var tiltenkt Unionen. Her var ingen demping, og båten ristet og skranglet med den nye motoren i gang.

– «Det var jo et bråk og en støy av en annen verden!»

– «Folkvang» var ikke helt ferdig slik som vi kjenner den i dag, men det nærmet seg».

Huset i Havet

– «Javel, og da båten var ferdig? Begynte du å kjede deg siden dere gikk i gang med Huset i Havet?»

– «He be, nei det kom mykje seinere det. Nei, la meg se. Vi holdt på med kaia her i 2004. Det gikk parallelt med restaureringa av båten på den tida».

– «Så ett prosjekt var ikke nok? Fullt arbeide i vegvesenet om dagen og båt og kai på kveldstid?»

– «Ja, ett prosjekt var for lite. He be. Da vi kom hjem fra Sandefjord sa sjefen til meg: «Æ håpa du har monstra av nu».

– «Du vet, telefonane gikk i ett. Det var jo mye som skulle administreres rundt «Folkvang» og kaianlegget, og Huset i Havet så noe gikk nok i arbeidstida».

Kaianlegget og Huset i Havet går mer eller mindre i ett.

– «Vi var så heldig at æ hadde en bror som jobbet med å reparere fergekaier i vegvesenet. Han var ekspert på å bygge kaier. Kaidekket og kaistolpene er gjenbruk, og det ligger mange timer bak påling, boring og bygging av kaia».

Men da kaia var på plass måtte jo «Folkvang» ha en plass å ha tinga sine, samt et lite verksted. Derfor demonterte As-

tafjord kystlags medlemmer et eldre samvirkelag. De fikk god hjelp av flyktninger i bygda til å renske materialene og var klare til å bygge huset opp igjen da en ny anledning bød seg. Skånland kommune ville rive den verna skolen på Evenskjær. Fylkeskommunen protesterte, men kommunen hadde behov for parkeringsplasser og skar gjennom. Skolen skulle rives. En entrepenør skulle ta jobben for kr 70 000,-. I all hast sendte kystlaget en fax til kommunen og forklarte at de ville ha skolen, og de 70 000,- som det ville koste å rive bygget. Så skulle de ta jobben med å flytte skolen over til Grovfjord. Og sånn gikk det. Mange av de 450 innbyggerne i Grovfjord stilte opp og demonterte skolen. Deretter bygde de den opp igjen innerst på kaia. En stor staselig bygning som nå fungerer som forsamlingshus. Her møtes folk hver dag, har kafé hver lørdag, har foredrag og konserter. Det har blitt en kjempesuksess. Kystlaget gikk foran og stod ansvarlig for operasjonen, men har siden overført Huset i Havet til en egen stiftelse. Og fortsatt mangler «Folkvang» en større lagerplass og verksted. De må ta til takke med en liten bu på kaia og leie plass på fjøs rundt om i bygda. En av tingene Ole Magnus er tydelig stolt av å fortelle er at de i Grovfjord har nyttårskonserter. I 14 år på rad har de arrangert det i Huset i Havet. Det var etter en konsert at Ole Magnus spurte kapellmester Erika Toth om ikke hun så for seg å ha nyttårskonsert i Grov slik som i andre europeiske storbyer. Det tenkte hun over og siden har Musikk i Troms stilt opp år etter år. Så populært har det blitt at de arrangerer konserter rundt om i hele Sør-Troms nå, etter modell fra Grovfjord.

Brenner for kystkulturen

- «Hva er det som driver deg?», spør jeg Ole Magnus.
- «Det er å ta vare på kystkulturen vår», sier han. «Det er den som har skapt velstand i Norge. Torskefiske i Lofoten som har pågått i over 1000 år og alt det som har foregått langs kysten vår. I tillegg å ta vare på historien til Nils Skandfer. Han bygde omkring 300 båter til de nordnorske fiskerne».

Siste prosjektet de har hatt er å renovere smia til Skandfer, der Skandfer startet sin virksomhet på slutten av 1890 årene. Den står på Renså, altså hvor Nils Skandfer vokste opp. Smia var veldig medtatt, men den har de fått i stand, og kopiert den store blåsebelgen som får fart i glørne. Ole Magnus forteller i det vide og det brede om samarbeid med Fylkeskommunen, Riksantikvaren, Kulturminnefondet og andre. Folk har vært villige til å satse på «Folkvang» og kystlaget. De har en gjensidig tillit til hverandre.

- «Derfor er det så viktig å gjennomføre ting vi har søkt støtte til», avslutter Ole Magnus. «Dersom vi hadde søkt om midler for å gjøre ting på en antikvarisk måte, for å så å gjøre noe helt annet, vel, da hadde vi nok mistet troverdighet».

Vi avslutter samtalen. Jeg er imponert over hva det lille samfunnet i Sør-Troms har fått til. Og i denne artikkelen har jeg ikke engang fått med alt. Jeg er bare glad for at vi har ildsjeler som brenner for vår felles historie. Takk Ole Magnus.



Ole Magnus til rors. Foto: Gunnar Holmstad, Nordnorsk Fartøyvernssenter



Må vi akseptere at dette illustrer en stor del av årets sesong, med usikkerhet, mismot, opplag og forsøk på vedlikehold, som her på «Oster». Foto via Tor Bjørgås

Hva med sommerens arrangementer?

Vi står foran en koronasommer, eller kan vi håpe på en etter-koranasommer. Vi vet ikke hva som vil skje. Det vi vet, er at mye arbeid med forberedelser har vært for-
gjeves, og at mange, både deltagere og tilskuere, vil bli skuffet. Denne oversikten er å
jour i uke 17, men mange avgjørelser tas etter den tid, så hold dere orientert.

«Hestmanden»

Utstillinger og arrangementer med temaet “I kjølvannet av krig” var tenkt å være «Hestmanden»s bidrag kysten rundt i markeringene av at krigen sluttet for 75 år siden. Det skulle starte i Oslo 8. mai og avsluttes i Mandal i slutten av september. Kan det være en skjebnens ironi at markeringen av krigsseilernes innsats måtte utsettes? For mange av dem sluttet ikke krigen 8. mai 1945, men midt i august da Japan overga seg. Da de kom hjem til Norge var festen over, og deres innsats, deres skader og lidelser ble ikke anerkjent. Det var da også en av årsakene til at mange av dem ikke kom hjem, men ble værende i utlandet. Anerkjennelsen og medal-

jene kom først lang tid etterpå, for sent for mange av dem. Derfor er det så viktig at vi bevarer og bruker minneskipet «Hestmanden».

«Gamle Oksøy»

Fra april til september skulle Kystverkets eget museumsfartøy «Gamle Oksøy» besøke rundt 50 havner, fra Vardø i nord til Fredrikstad i sør for å markere at det er 300 år siden kong Fredrik den 4. skrev under et dokument som sa at det skulle opprettes et statlig styrt losvesen i Norge. Nå er turen, og i alle fall de fleste arrangementene som var planlagt underveis, utsatt til neste år.

2. pinsedagsturen, den hyggelige turen med en rekke veteranbåter til øyene utenfor Bergen er avlyst.

Torgdagen i Bergen, som skulle arrangeres 6. juni, også den med viktig markedsføring av veteranbåtene, er avlyst.

Vamp på turne med «Granvin»

Øyvin Konglevoll

Det er gjort avtale med den populære og kjente gruppen Vamp om turne med «Granvin» fra 8. til 19. juli. Promenadedekket akter skal brukes som scene, mens publikum vil befinne seg på kaien der konserten blir avviklet. Vamp har ved to anledninger holdt konsert på «Granvin»s akterdekk, begge gangene på Espevær. Men nå vil altså Vamp dra på 12 dagers turne med «Granvin». Livbåten blir tatt på land og presenningsoverbygget noe tilpasset til sort konsertspresenning. I skrivende Corona - stund er det meste usikkert, men vi får håpe og tro at situasjonen er normalisert når vi kommer til juli. Dersom turneen blir vellykket, kan det bli aktuelt med Sørlandsturne i 2021.

Kystens landsstevne, som skulle arrangeres i Bergen fra 16. til 19. juli er avlyst. Sommerens landsstevnearrangement, Bergen kystlag, har tatt denne vanskelige, men kloke beslutningen.

Risør trebåtfestival

Arrangementskomiteen jobber ut fra flere scenarier og planlegger for en flott og innholdsrik Trebåtfestival, men må også ta høyde for at den ikke kan avholdes. Foreløpig er Risør Trebåtfestival ikke avlyst. Vel møtt den 6.–8. august sier komiteen, foreløpig.

Arendalsuka

I dagene fra 10. til 14. august er dette møteplassen for politikere, lobbyister og samfunnsaktører av alle slag, også talpersoner for oss frivillige. Her kan man påvirke og påvirkes, forhåpentligvis til alles beste. «Hestmanden» og andre veteranfartøyer har tidligere deltatt. Like før bladet går i trykken får vi vite at årets arrangement avlyses.

Havnedagene i Haugesund skal etter planen gjennomføres fra 13. til 16. august. Eventuell avlysning vurderes i løpet av mai.

«Skibladner» har avlyst sine charterturer på forsommeren. Gjennomføring av den ordinære sesongen med åpne turer fra 23. juni til 16. august er fremdeles usikker.

I tillegg til alt dette er forsommerens opplæringsturer, mannskapsturer og charterturer for de fleste båtene avlyst. Vi krysser fingre for høstsesongen.



Dette er situasjonen vi ønsker oss, og som vi kanskje kan få på ettersommeren. Harald Sætre tok bildet under Torgdagen i Bergen for noen år siden.



Dyp konsentrasjon kreves for å lære en ny ferdighet. Båtsmann Harald er en dyktig lærer.

Formidling av maritim kultur, treffer vi de yngre?

Hvor kan vi best så små frø som kan spire og bli til fartøyvernere? Hvordan kan vi gi forståelse for båter og sjøfart i en by vender seg mer mot marka enn mot fjorden? Norsk Veteranskibsklub har prøvd, som deltager i Havnevesenets årlige arrangement Havnelangs og på flere andre måter. En erfaring er at det er et langsiktig, og svært morsomt arbeid.

Ved Rolf Nordby. Bilder via Norsk Veteranskibsklub

Det er så forskjellig hvilke begivenheter den enkelte synes er mest givende i arbeidet med våre fartøyer. Det være seg seilaser, fullføring av prosjekter, tildeling av midler, anerkjennelse for vernearbeid - eller kanskje stevner med stort publikum og god formidling av våre båter og vår virksomhet.

For meg har Havnelangs i Oslo, i begynnelsen av juni, vært den dagen jeg rett og slett synes er mest morsom og givende som fartøyverner. Masser av folk på brygger og båter. Folk som svipper innom, folk som er interesserte i båt og historie, barn og ungdom som spørrende kikker seg rundt om bord, mens andre nyter av vår kafeteria. Liv og røre! En slitsom dag, med mange forskjellige oppgaver for våre

mannskaper. Men en dag med mange smil og godord om våre båter og det vi gjør. Det er givende. Det er formidling til publikum.

Vi er heldige i Oslo, der Oslo Havn årvisst arrangerer en dag, kalt Havnelangs, hvor havnas forskjellige virksomheter presenteres for publikum. Det er deltagere fra alt fra danskebåtene til kommersielle firmaer, fra serveringssteder og havneskur, fra Oslo Havns egen drift til de ulike veteranbåter. Alle stiller frivillig. Vi melder inn hva vi kan bidra med som kan gjøre havna interessant å besøke, hva vi ønsker å vise frem og hvilke aktiviteter vi har. Gjerne knyttet opp mot et tema for året. Oslo Havn organiserer, tilrettelegger og står



Byssa er en ukjent verden. Tenk at det går an å «lage vann» med nikkepumpa.

for all annonsering. Hensikten er å gi Oslos befolkning, og gjerne besøkende, en hyggelig dag langs kaiene. Men også lære litt om hva som skjer på disse kaiene.

Tema for Havnelangs 2019 var ikke uventet – miljø! Spesielt rettet mot barn og ungdom.

Vår stolthet er at vi har beholdt kullfyrte kjeler på våre to veteranbåter, «Børøysund» fra 1908 og «Styrbjørn» fra 1910. Men det er ikke noen joker å dunke i bordet overfor de miljøbevisste unge av i dag. De vil neppe snuse inn den kullsvarte nostalgiske eimen fra de rykende skorsteiner. Heller spørre om hvor mange ekvivalenter CO₂ vi slipper ut i løpet av en seilas, hvor mange kvoter vi må kjøpe for å godtgjøre en tur til Drøbak. Her var det viktig å satse på noe annet for å la de unge få glede av besøket hos oss, gjøre dem interessert i hva vi har om bord. Hva synes spesielt barn er morsomt?

Lek og konkurranser. Det er en sikker vinner. Noen av våre lekne jenter laget en skattejakt om bord på «Børøysund». Barn fikk utlevert et skattekart med ti bilder fra forskjellige steder om bord, som de skulle finne og krysse av. De som fant alle, eller noen, ville få en premie. Og premie er viktig.

Jeg fikk ansvaret for gjennomføring av denne skattejakten og innkjøp av premier. Sånn cirka 50 burde vel holde for et fem timers arrangement? Skivebom, jeg burde ganget de 50 med 5. Det krydde av barnefamilier og det krydde av barn

med foreldre på slep for å finne de avbildede objektene. De 50 godteripremiene forsvant raskt, klistremerker og postkort av båtene måtte finnes frem og improviseres som premier. Og en premie er en premie, uansett om det er sjokolade eller et vinterbilde av «Børøysund» i Drammensfjorden. Bare selg det som noe stort! Vi gikk også raskt tom for skattekart, men de som var brukt hadde vi samlet inn. Del dem ut på nytt, sett nye kryss, de gjelder like fullt.

Det gikk i ett i fem timer. Slitsomt, men så mange blide folk tror jeg neppe jeg har sett om bord noensinne. Både av foreldre og barn. Dette hadde vært en god dag på jobben.

Oslo Havn har for lengst meddelt at Havnelangs 2020 er avlyst. Derved går vi glipp av mye liv og moro på båtene og kaia, samt den store muligheten til formidling av båter og fartøyvern. Vi som hadde gledet oss til en ny mulighet for å formidle, fortelle, forklare, demonstrere - spesielt for de yngre generasjoner. Vi får håpe på 2021!

Formidling er en av kjerneoppgavene for fartøyvernet. Vi sitter ikke med våre museale fartøyer og historisk maritime og tekniske kunnskap for å kose med den for oss selv. Den skal dokumenteres for fremtiden, den skal formidles til bevilgende myndigheter – og den skal ut til publikum. Gamle som unge, med ulike forutsetninger for å fatte det vi har og holder på med.

Etter å ha skummet gjennom de siste årganger av vårt utmerkede formidlingsorgan, Dampskipsposten, ser jeg til min glede at det er svært mange artikler der som handler om aktiviteter som innebærer formidling. Det være seg stevner ved kai, åpne turer med publikum, egne kurs og arrangementer og mye annet. Mange av disse appellerer spesielt til yngre generasjoner. Og det virker som om de fleste synes denne form for fartøyvern er både viktig, nyttig og gøy.

Det er noe eget med «formidling» rettet mot barn. Formidling settes i anførselstegn, det er mer riktig å si eventyrfortelling og lek. Barn er et publikum med spesiell entusiasme og oppfatningevne. De krever mye, men gir også mye. Og de er spesielt moro å ha med å gjøre.

Det gjelder bare å få dem om bord. På Havnelangs, på veteranbåstevner og turer kommer de gjerne sammen med foreldre. Men vi kan også få grupper av barn til våre båter og anlegg i form av skoleklasser og foreninger. Det siste krever gjerne en helt annen organisering. Samt tid og overskudd fra vår side.

I samarbeid med sjøredningstjenesten hadde vi for en del år siden to 5. klasser fra Osloskoler med på en tur med «Børøysund». Før turen hadde vi en time med klassene på skolen, om sjøvett og båtvett, samt at de fikk et lite knutekurs. Deretter ble det tur på sjøen, hvor ungene fikk være rorgjengere og fyrbøtere. Hele tiden med fokus på sjøvett. Tilbakemeldingene fra barna, lærere og foreldre var udelte positive. Mannskapene om bord syntes også dette var en trivelig tur. Men det kostet mye tid og penger. Et forsøk på å få drahjelp fra skoleetaten ga den gang en kald skulder. Der satt det pedagoger som ikke hadde slik praktisk og tematisk virksomhet på sine vedtatte skolereformer.

Men kanskje det kan gjøres nye fremstøt mot skoleverket, og det tenkes forskjellig rundt omkring i landet, særlig i mer tradisjonelle kyststrøk? Oslo er ikke akkurat

en maritim by, ut over at vi huser svært mange rederier.

Jeg husker i alle fall dagen som en positiv opplevelse. Kanskje noen av barna fra den turen husker dagen de var til sjøs med en gammel dampbåt, kanskje de fikk en spire av båtvett? Det er jo mulig, personlig husker jeg godt at jeg som liten var om bord på «Kong Oscar II» på Randsfjorden. Det flotte dampskipet var da i sin siste sesong som tømmersleper. Jeg så med undring at de jobbet med ved til fyren, og en gedigen aktersalong med plysj. Det ville være bra om vi kan ha gitt andre fartøyvernspirer noen lignende minner.

Veteransklubbene hadde også et samarbeid med Norsk Maritimt Museum om å la avdelinger fra barnehager i Oslo komme om bord, som en spennende lekeplass – med all sikkerhet på stell.

Du verden som 5-6 åringer kan stille spørsmål, du verden som de kunne være entusiastiske over de merkelige ting, slike som voksne tar som selvfølge. Du verden så moro det var for oss om bord å ha med denne vitebegjærlige gjengen å gjøre. Men også dette ble av kort varighet, på grunn av økonomi og at det var arbeidskrevende.

Om vi gjennom disse tiltakene skaffet noen fremtidige fartøyvernere er ikke sikkert. Det viktigste var å gi dem positive opplevelse, og kanskje litt lærdom. Kanskje vi hos noen av dem har greid å så et lite frø som en dag kan spire. Hva har så vi voksne fått av lærdom i disse forsøkene på å få barn og unge om bord? Først og fremst at det er gøy å være formidler, eventyrforteller og lekeonkel for entusiastiske barn. Vi må forsøke på nytt, og på nytt, med gamle og nye tiltak. Formålet må være å gi barn en god opplevelse. Så får pedagogikken seile sin egen sjø. Eller er dette kanskje god pedagogikk, uten at vi forstår det?

Vi gleder oss allerede til neste års Havnelangs. I alle fall jeg.



Uten mat og drikke.... Man blir sulten av sjølufta.



HARDANGER
FARTØYVERNSENTER

Me tek store og små oppdrag innan:

- Restaurering trefartøy
- Trearbeid på stålfartøy (dekk, innreiing, 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



**ALVDAL
SKURLAG**

Vi har spesialisert oss på malmfuru og er blant landets fremste leverandører av båtmaterialer.

Alvdal Skurlag leverer jevnlig til Hardanger fartøyvernssenter og andre trebåtbyggere.

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

post@alvdalskurlag.no | 62 48 93 50
Se flere av våre produkter og finn inspirasjon:
alvdalskurlag.no



Kulturminnefondet

**Visste du at
Kulturminnefondet
satser på kystkulturen?**

Du kan søke oss om økonomisk tilskudd til fartøyer, båter, brygger, bygninger og båtbyggerier.

Vi har ingen søknadsfrist. Send inn din søknad elektronisk på **kulturminnefondet.no**





Skoleelever utforsker Krigsseilerregisteret om bord «Hestmanden». Dette er del av Vest-Agder-Museet sin undervisning på det flytende krigsseilmuseet. Foto: Gunhild Aaby

Krigsseilerarkivet

De fleste byer og bygder i Norge har sitt krigsminnesmerke, men bare få av dem nevner sjøfolk. Minnehallen i Stavern var lenge det eneste. Så fikk vi «Hestmanden», og nå har vi også fått et annet minnesmerke, av en helt annen type, et vi alle kan finne på vår egen datamaskin.

Ved Simen Zernichow

Norsk senter for krigsseilerhistorie ved Arkivet freds- og menneskerettighetssenter i Kristiansand har utviklet og drifter Krigsseilerregisteret. Det er et nasjonalt nettbasert register og digitalt minneste over alle menn og kvinner som seilte i den norske handelsflåten og Marinen under andre verdenskrig. Målet er å gi krigsseilerne sin fortjente plass i historien, og bidra til at deres historier lever videre og ikke glemmes. Registeret ble lansert i januar 2016 og drives i samarbeid med Lillesand sjømannsforening og mange andre sjømannsforeninger og frivillige.

Et samarbeid med Riksarkivet i 2015-2016 resulterte i digitalisering av 1 million dokumenter til registrering av

krigsseilerne. Dette materialet er hovedgrunnlaget for den pågående registreringen i Krigsseilerregisteret. I april 2020 er det registrert 29 697 norske krigsseilere og 26 944 utenlandske krigsseilere i Nortraship (Norwegian Shipping and Trade Mission). Nortraship var verdens største rederi med om lag 1000 skip som muliggjorde norsk innsats i den allierte krigsinnsatsen på alle verdens hav og fortsatt kamp om Norges selvstendighet etter 9. april 1940. Videre pågår det registrering av sjøfolkene i Marinen fra «Sjøforsvarets londonarkiv».

Hver krigsseiler får sin egen «hjemmeside». Her dokumenteres biografiske opplysninger, mønstringer på skip,

torpederinger, medaljer, m.m. Daglig publiseres ny informasjon om krigsseilerne fritt tilgjengelig for alle. Engasjerte etterkommere bidrar med annen dokumentasjon og fotografier. Norsk senter for krigsseilerhistorie mottar og besvarer 1000 publikumshenvendelser i året.

At krigsseilerne dokumenteres og hedres i Krigsseilerregisteret har stor betydning for mange i Norge, men også folk i utlandet. Tilbakemeldingene fra publikum har vært svært positive. Statsminister Erna Solberg sa i sin tale, på en krigsseilersamling arrangert av Arkivet freds- og menneskerettighetscenter 27. oktober 2016, at hun ønsket å takke «for den formidable jobben dere gjør for å avdekke, dokumentere og formidle krigsseilernes historie». Tidligere redaktør i Aftenposten, Harald Stanghelle, skrev 20. april 2018 i en artikkel i sin avis at Krigsseilerregisteret var bidrag i «det siste store krafttaket for å gjøre opp for noe av den urett krigsseilerne ble offer for i et etterkrigssamfunn som ikke så deres storhet og heller ikke skjønte deres betydning».

Krigsseilerregisteret er tilgjengelig på www.krigsseilerregisteret.no

Simen Zernichow har vært ansatt som historiker ved Arkivet freds- og menneskerettighetscenter siden mars 2015, og har det daglige og faglige ansvaret for utviklingen av det nasjonale Krigsseilerregisteret.



Kan dette være starten på krigsseilerarkivet? Sommeren 2014 ble denne utstillingen laget ombord på «Hestmanden». Babord side på hoveddekket var en lang, hvit remse tetteksrevet med navn på krigsseilere, ikke alfabetisk, ikke kronologisk, men like tilfeldig som døden rammer. Foto via Georg Jensen



Lostjenesten 1720–2020

Jubileer må markeres og feires, grundigere jo rundere og større tallet er. 300-års jubileer er så få at det er desto større grunn til å markere dem, særlig når vi kan lese at etaten det gjelder har røtter helt tilbake til Magnus Lagabøter i 1274.

Espen Frøysland

Norskekysten er lang, værutsatt og utfordrende å seile langs. Knappt noe annet land har en så lang og sammensatt kystlinje som Norge. Skip har derfor alltid hatt behov for hjelp til å seile trygt, og i uminnelige tider har det vært drevet en eller annen form for lostjeneste.

De eldste norske bestemmelser om losing finnes i Magnus Lagabøtes landslov av 1274. Der står losen omtalt som «Leidsagumandr» og det ble allerede da fastsatt takster for losing.

Dagens losvesen etableres

Etter fredsforhandlingene i 1719 i den store nordiske krig, ble den dansk/norske flåte debarkert, og siden flåten hadde vært bemannet av mange norske gutter, ble det behov for arbeid til disse når de kom tilbake til sine hjemsteder langs kysten i Norge.

Gabriel Christiansen var kapteinløyntnat og foreslo for kong Frederik 4 og admiralitetet at det skulle etableres et losvesen med en «overlods» for det Sør-Norge (Det Søndenfjeldske overlodsdistrict) og en for Vest- og Nord-Norge,

Det Vesten- og Nordenfjeldske overlodsdistrict. Skillet mellom sør og nord gikk ved Åna Sira! Diskusjonen gikk noe frem og tilbake mellom konge, admiralitet og Christiansen, men kongens approbasjon (godkjennelse) kom den 29. april 2020. Dermed var losvesenet etablert. Kongen ga ansvaret for Sør-Norge til Gabriel Christiansen og Vest- og Nord-Norge til Tordenskjolds bror, Jan Wessel.

Ordningen, som påla skip å bruke los, møtte mye motstand, både fra skippere og loser, men Christiansen var nidkjær i tjenesten, og fikk innført kongens forordning. Det viste seg at Jan Wessel nok ikke var like nidkjær, det varte en stund før losordningen var innført i hans område.

Fra 1720 hadde vi altså en statlig organisering av losingen med føringer for hvordan den skulle utføres og med krav om godkjennelse fra kongen for å drive som los. Den senere dansk-norske lovgivningen hadde også flere bestemmelser om lostjenesten, strenge straffer ble lagt på losen om han gjorde skade på skip og last, i verste fall «da have Hand forbrudt sit Liv».

Jubileumsfeiringen

I år er det altså 300 år siden det som i dag er Kystverkets eldste ansvarsområde ble organisert. Dette vil en feire, og prosjektet LOS 300 ble etablert som et samarbeid mellom Kystverket og etatsmuseet Kystverkmusea. Planleggingen av lokale arrangement i samarbeid med lokale aktører ble satt i gang, her skulle losen feires langs hele kysten!

300 år er lang tid i norsk forvaltningshistorie, og lostjenesten er noe av det eldste statlige organ vi har i Norge. Det var derfor enighet om at dette måtte vi gjøre noe skikkelig ut av, en nasjonal markering og honnør til en viktig tjeneste, og et viktig yrke. Kystverket og losdirektør Erik Blom ble prosjekteiere, mens etatsmuseet, Kystverkmusea fikk ansvar for å lede prosjektet i havn. Prosjektet fikk navnet LOS 300 med egen logo, som står gjengitt her i artikkelen. Som Erik Blom sier det:

– Opp igjennom årene har losen og lostjenesten spilt en viktig rolle for sikkerheten til sjøs og utviklingen av kyst- og sjøfartsnasjonen Norge. Det er det liten tvil om. Vi skal selvsagt se oss litt tilbake, men vel så viktig er det å se framover. Losene er i dag høyteknologiske, og har kanskje en viktigere rolle enn noen gang. Det ønsker vi å vise fram. Et viktig arbeid i jubileumsåret blir derfor å dokumentere og vise fram losens arbeidshverdag, som kanskje ikke er så kjent for folk flest.

Tre tiltak ble sentrale i planleggingen:

1. Et forskningsprosjekt som skal ende opp i en artikkel-samling med ulike temaer fra loshistorien vår.
2. Produksjon av utstillinger som skal vises ved Kystverkmusea, om bord på museumsskipet «Gamle Oksøy» og hos lokale samarbeidspartnere.
3. Lokale arrangement langs hele kysten, i samarbeid med

kystlag, kommuner, museer og sjømannsforeninger, med museumsskipet «Gamle Oksøy» som deltager.

«Gamle Oksøy» gikk sommeren 2019 fra Kristiansand og opp til Harstad og ned igjen. Underveis møtte vi lokale kystlag og planla hvordan arrangementene lokalt kunne gjennomføres. Senere på sommeren gikk vi fra Kristiansand til Oslo med samme program. Vi møtte engasjerte lokalforeninger hele veien, med spennende samlinger, motorer, båter, utstillinger og aktiviteter som imponerte oss. Kontakter ble knyttet som har blitt nyttige samarbeidspartnere i planleggingen av LOS 300.

Så kom Koronaen. I mars ble det klart at vårt store program, med over 50 arrangement langs hele kysten ikke kunne gjennomføres sommeren 2020. Etter nøye overveielser landet vi på at dette jubileet var for stort, og det var gjort for mye planleggingsarbeid til at det kunne avlyses, så en utsettelse frem til sommeren 2021 ble løsningen. Vi har begynt arbeidet med å kontakte alle våre samarbeidspartnere, mange av dem kystlag og andre foreninger i sør og nord. Vi håper da at vi kan flytte aktiviteter som opprinnelig ble planlagt for i år, til neste sommer. Det er jeg glad for, dette blir veldig moro tross alt. Og «Gamle Oksøy» vil gå langs kysten, og delta i LOS 300 arrangement fra Vardø til Halden. Kanskje ser vi deg også?

Hold deg oppdatert via våre sider:

<https://kystverkmusea.no/los300> og

<https://www.facebook.com/lostjenesten300>

Espen Frøysland er til daglig direktør ved Lindesnes fyrmuseum, og leder av Kystverkmusea. Han er prosjektleder for Kystverkets markering av losjubileet, LOS 300.



«Gamle Oksøy». I Kystverkets tjeneste som forsyningskip siden 1962, som museumsskip siden 1998. Foto: Kystverket

Tre generasjoner losbåter



Søllings «Dæks lods kutter»

Gjennom store deler av losvesenets historie har det vært arbeidet for å gjøre losskøytene tryggere. En av de første forkjemperne var kaptein Peter Nordan Sølling. Tidlig på 1800-tallet hjalp han fem båtbyggere fra Skagerrakkysten til København, der de kunne lære skipskonstruksjon. Vel hjemme bygget de dekkede skøyter etter Søllings anvisninger. Tegningen her viser antagelig Søllings idealbilde for en losbåt. Den ble nok for kostbar for vanlige losere.



Mot slutten av 1800-tallet var det antagelig i bygdene innenfor Risør det ble bygget flest skøyter, både til fiske og losing. Colin Archer i Larvik hadde også en stor produksjon. «Frithjof II», bygget i Porsgrunn i 1896, er sterkt inspirert av Archer. Den seilte som losskøyte fra Ula, Stavern og Hvasser frem til 1949, deretter som lystbåt frem til 1984. Nå blir den tatt godt vare på i Larvik. Fikk status som vernet fartøy i 1990. Foto via Frithjofs venner.



Los 112, «Hvasser», representerer dagens losfartøyer. Den er bygget i Sverige i 2001, er 16,75 meter lang, måler 39 bruttotonn og har en toppfart på 26 knop. I 2016 overtok rederiet overtok Buksér og Berging tilbringertjenesten for losene. Dette rederiet eier losbåtene og mannskapene er ansatt hos dem. For en del av denne tjenesten er Redningsselskapet underleverandør. 10 av de ca. 25 losbåtene fornyet de siste 3 årene. I en del tilfelle brukes også helikopter i tilbringertjenesten. Foto via Kystverket.

Losene i kunsten

Losing var i lange tider et farefullt yrke. Det var ikke rart at utøvere fikk stor oppmerksomhet og beundring langt ut over lokalsamfunnet og skipsfartsnæringen. I litteratur og malerkunst har de, særlig i nasjonsbyggingstiden i siste halvdel av 1800-tallet, vært kjente motiv. Terje Vigen, som Ibsen skrev i 1861, har i mange år vært regnet som en del av vår nasjonallitteratur. Det samme gjelder Jonas Lies roman Losen og hans hustru fra 1874.



Innen malerkunsten er særlig Christian Krohg kjent for sine mange losbilder, ofte dramatiske scener med like dramatiske titler. Her ser vi Hardt le, som Krohg malte i flere versjoner, denne i 1882. Losenes hjem og familie og ofte små kår har han også skildret mange ganger, som i den illustrerte utgaven av Terje Vigen som kom første gang i 1892.



Hans Gudes maleri av to losbåter fra 1875 kan virke som en idyll, men disse båtene skal også brukes i stormvær høst og vinter. Dagens Skipskontroll ville kanskje hatt noen betenkeligheter.

Adolph Tidemand, som samarbeidet med Gude om Brudeferden i Hardanger, har også loser som motiv, kanskje mest som studier til senere malerier. Denne tegningen av losen Fredrik Olsen var en av flere han laget i Nevlungshavn i 1861.



Gjennom historien kan vi trekke så mange linjer, via bevarte fartøyer, folketellingslister og markerte begivenheter. En slik linje går fra redaktøren bakover til hans tippoldefar, som var nettopp Fredrik Olsen.

Alle de tre bildene tilhører Nasjonalmuseet.



«Firda» ble levert i 1900 fra Fevigs Jernskibsbyggeri utenfor Grimstad. Maskineriet ble bygget i England. Tonnasjen var 500 bruttotonn og lengden 162 fot. «Firda» var i fart for rederiet frem til 1960, da hun ble solgt til Nederland for hugging.

Los Bendiksens memoarer

Som andre skikkelige tidsskrift må også vi ha en føljetong. Nå i losvesenets jubileumsår må Mathias Bendiksens erindringer være det rette. Han begynte som dekksgutt i 1908 og gikk gradene til han 42 år senere pensjonerte seg som los. Her og i kommende numre bringer vi hans memoarer, slik de ble utgitt i boka *Minner fra sjømannslivet* i 1962.

Alle bilder via Harald Sætre

Kapittel 1: Jeg blir dekksgutt.

Allerede som barn og skolegutt hadde Fylkebaatane i Sogn og Fjordane (FSF), Nordre Bergenhus Amt Dampskipe (NBA) som det den gang hette, sin store tiltrekning på meg og interesserte meg over alt annet. Dette kom seg av feriereisene om sommeren når vår mor reiste til Naustdal i Sunnfjord, som var hennes fødested. Vi barna var da med for at vi skulle få landopphold og frisk luft etter et års skolegang.

Disse reisene sto for meg som det beste av hele ferieturen. Å få streife rundt på skipet og betrakte alt som der foregikk var meget interessant for en bygutt. Riktignok passet mor på meg som en smed, og det trengtes, for jeg var alle steder. Men på Sognesjøen, Stavfjorden og ellers der det fantes anelse av bølger var hun ute av spillet, for da var hun sjøsyk og måtte til køys. Da hadde jeg fritt spillerom og benyttet meg av det i størst mulig utstrekning med unntakelse av 1.

plass. Der våget jeg meg ikke inn. Det var nemlig så fint i forhold til 3. plass at jeg turde ikke sette min fot innenfor salongnedgangen. En annen ting som også holdt meg på ærbødig avstand var at jeg oppdaget at kapteinen bodde der, og denne personen hadde jeg en veldig respekt for. Han så nemlig temmelig barsk ut, og straks han viste seg, ble det liksom stram givakt over alt. Etter hvert som jeg vokste til, ble ønsket om å kunne reise som mannskap med NBA sterkere og sterkere. Tenk om jeg kunne få reise vinter som sommer ustanselig, det måtte være fine greier! Denne begeistringen for reiselivet er imidlertid blitt redusert betraktelig nå etter 42 års sammenhengende reisetid. Men mor og far delte ikke min opprinnelige begeistring. Mor spesielt, mens far derimot resignerte straks da han forstod jeg ville gjøre alvor av det.

Så kom endelig den 16. januar 1908. Da kom far hjem



«Firda» ved kai i Nordfjordeid. Trolig rekrutter/soldater som står på kaien og venter på å gå om bord. Bildet er et gammelt postkort, antagelig et sort/hvitt bilde som er fargelagt.

til middag, han jobbet da på Fylkesbaatanes kaiekspedisjon, og hvisket meg i øret at nå var det dekksguttplass ledig om bord i D/S «Firda». Jeg av gårde ut på Nykirkekaia og om bord i «Firda», var heldig og traff kaptein Lund før han gikk i land, og førte fram ønsket mitt om å begynne som dekksgutt. Jo, da han hadde fått mine personalia og lest mine eneste to attester, fant jeg nåde for hans øyne, og fikk hyre som dekksgutt med den bemerkning at «så fremt du ikke er lusete eller tjuvaktig, får vi prøve med deg». Jeg ble ganske stuss over en slik bemerkning og rygget formelig tilbake, for jeg var ikke inne på sjøfolks frie språk, og ble stående en stund måløs å se på kapteinen. Men et lunt smil fra ham tok straks brodden av det han hadde sagt. Det var et smil som jeg aldri har glemt, for der lå så meget godt i det at det gjorde meg tillitsfull overfor ham. Og denne tilliten sviktet han aldri senere. Jeg kommer til å omtale kaptein Lund senere. Han var en hedersmann, og jeg setter hans minne høyt den dag i dag.

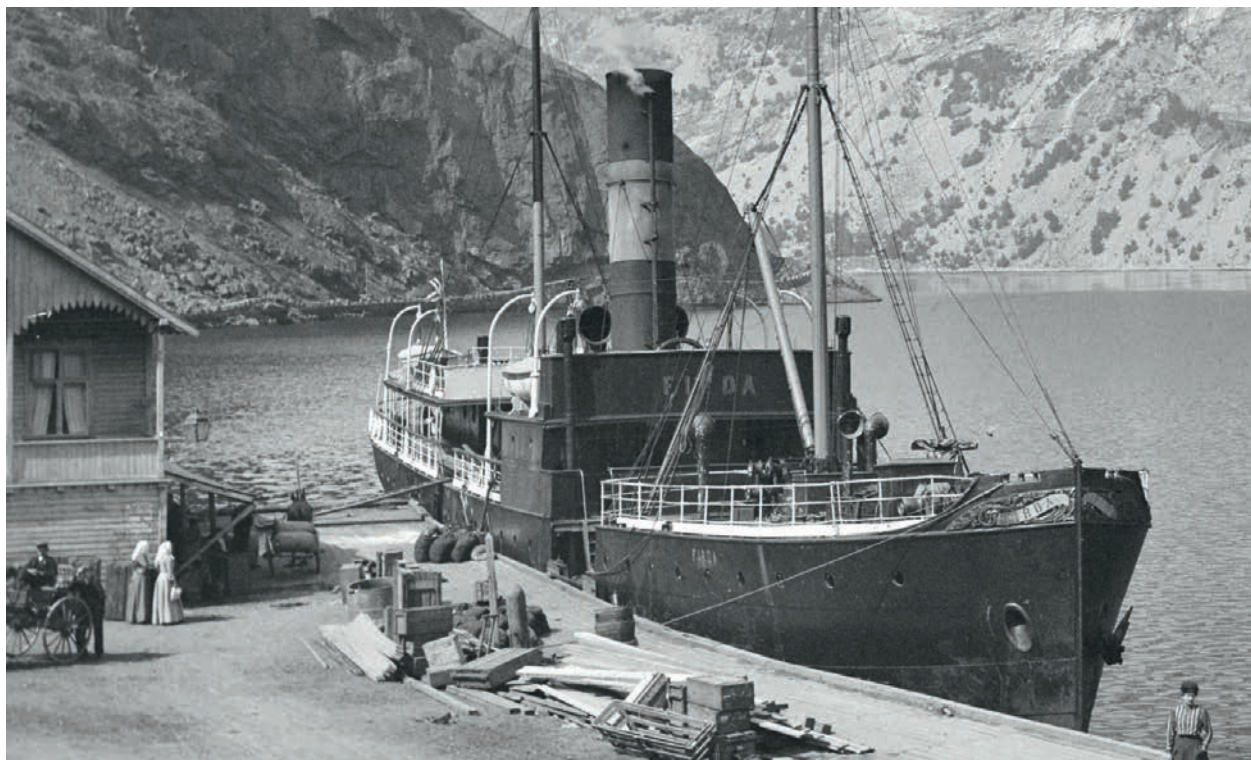
Ja ordren var: Kom deg hjem etter tøyet ditt og kom deg om bord og i arbeid i en viss fart. Jeg la av gårde i land og hjemover så lykkelig som jeg aldri hadde vært før, for tenk å få komme ut å reise! Men etter hvert som jeg nærmet meg hjemmet, begynte betenkelighetene å gjøre seg gjeldene. Hva ville min mor si til min beslutning, det var det store og ubesvarte spørsmålet. Og hun var en dame med meget bestemte meninger, og det var nå liksom hun som hadde mest å si hjemme. Og det var hos henne jeg måtte få utstyret, køyklar og lignende. Da jeg hadde fortalt henne faktum, fikk jeg et blikk som uttrykte stor sorg. Men utstyr fikk jeg, og det et som var bra også. Far fulgte meg om bord med sekken. Det var ikke just noen sjømannssekk, men den inneholdt det som jeg trengte, og det var hovedsaken. Fars siste ord til meg var:

«Ha det bra, og stell deg slik at de blir fornøyet med deg».

Nå begynte en tilværelse og et liv som var helt nytt for meg. Mitt første arbeid var å vaske matroslugaren og skaffetøyet. Så var der 35 lamper som det skulle fylles parafin på, glassene skulle pusses og alt gjøres klar for kvelden og natten. Det var smøring av vinsjene og annet, og så begynte innlastingen. Da ble jeg stående i forvinsjen resten av døgnet til klokken var 24:00 og vel så det. Da var det å rigge til køyen min, spise og så gå til køys.

Nå skulle man ikke tro en gutt i 18 – årsalderen ikke skulle være plaget av å ikke få sovne med en gang etter en slik anstrengende dag. Men nei, det var så mange fremmede lyder som gjorde seg gjeldende, så som stimen som sirkulerte gjennom varmeapparatene, tramping av føtter opp og ned lugartrappen, trekkspillmusikk av passasjerene på tredje plass og meget mere. Så begynte de å ringe for avgang for første gang. Vi skulle nemlig gå kl. 03.00 til Dalsfjorden om natten. Så ringtes der andre og tredje gang, en hørte brakket av landgangen da den ble tatt inn og slengt i dekket, klarsignalet til maskinen, sakte forover og ristingen av maskinen da den begynte å gå, sutlingen av vannet foran baugen og langs skutesiden, og til slutt full fart forover. Alle disse lydene var så uvante at de holdt søvnen på avstand. Nå var jeg begynt å reise, og tanken på det var nok til å holde meg våken. Har du nå gjort galt eller rett ved at du begynte å reise mot dine foreldres vilje? «Hedre din far og din mor» står det i skriften. Men det var også den siste tanken som var meg bevisst, for da overmannet søvnen meg. Den ble så tung og så altfor kort syntes jeg da jeg ble vekket kl. 06:30 til en ny arbeidsdag for å gå løs på det sedvanlige: lugarvask, lampefylling og vinsjejobb på hvert stoppested.

Men før dette arbeidet begynte skulle jeg ha litt mat. Det



Slik kunne det se ut på stedene dampen anløp. Tilsynelatende en stille søndag, likevel med mye uvant og spennende å se og oppleve for en vitebegjærlig guttunge.

gjeldt å finne en kniv, et langebrød og margarin. Det var ikke dekket noe frokostbord med smurte skiver som jeg var vant til hjemme, her måtte jeg hjelpe meg selv. Med det var ikke rart med matlysten, tung i hodet som jeg var etter den kvalme lukten i lugaren der fire mann hadde sovnet i seks timer. Så det ble ikke meget mat jeg fikk i meg, bare et pars skiver og en kopp svart kaffe av en stor kopperkjel som var halv av kaffegrut. Så bar det opp på dekk, og der ble jeg øyeblikkelig satt i arbeid og holdt i frisk ånde hele vekten. Der manglet slett ikke på oppmuntringer, men ikke i den vennligste form, så jeg kan just ikke si det var oppmuntringer som jeg satte noen særlig pris på. Men dette måtte jeg venne meg til og ble etter hvert ganske tykkhudet således.

Min første tur var som nevnt en Dalsfjordtur, og vi hadde Solund og Bulandet på denne ruta både på nord og sydgående. Det blåste friskt av sydvest da vi gikk utover til Rognsvåg, og med ikke så lite baugsjø og stamp i mot. Følgen av dette var at det meldte seg en underlig fornemmelse i magen min. Men da vi svingte for Kvereknappen og fikk sjøen på siden, ble det for alvor livlig om bord. «Firda» var kjent for å være en slingrebøtte, og nå skal jeg si at hun for alvor viste hva hun kunne prestere av den slags. Kokken hadde forsømt å sette slingrejernene på plass i byssen, så der ble et leven uten like av kjeler og matpanner. Noen ramlet på døren så maten falt ut og ble ødelagt. Dekkslasten som besto av tomme tønner og kasser ramlet fra borde til borde oppå bakken, så der var etter min mening livsvarig å ferdes. Ikke desto mindre ble jeg kommandert opp der for å finne fatt i alt det tomgodset som skulle losses i Kolgrov. Der oppe ble jeg så livende redd at jeg glemte sjøsyken og regnet med et totalforlis og ingen mennesker reddet. Jeg tenkte på at nå kommer straffen for at du reiste ut mot dine foreldres vilje, nå kommer du til å gå an her. Jeg kastet som snarest et blikk

opp på broen, og der sto kaptein Lund og losen og smilte, til min store forskrekkelse. Dette syntes jeg var toppen på lettsindighet, men noen større tid til flere refleksjoner fikk jeg ikke, for nå var ekspedisjonsbåten kommet opp på siden av oss, og vi måtte til å losse og laste varene. Samtidig var vi kommet litt i le av de tyngste sjøene.

Siden gikk det bra gjennom Solund til Buskøy, men jeg hadde fått noe å tenke på. I Buskøy spiste vi middag mens vi lå i smulvannet, og så bar det utover til Bulandet. Var det gale i Rognsvåg, så ble det nå adskillig verre utover Bufjorden. Du slette tid hvor «Firda» stampet og satte, slingret og veltet seg fra den ene siden til den andre. Jeg mistet til slutt ethvert begrep om opp og ned, tid og sted. Middagsmaten mistet jeg da vi var halvveis, og dermed var det slutt på alt som hette balanseevne og selvoppholdelsesdrift. Jeg rullet over ende på fordekket, og der ble jeg liggende, bleik som et lik og komplett likegyldig med hva som videre måtte hende. Om vi fløt eller sank spilte ingen vesentlig rolle for meg mere. Kaptein Wærness var da førstestyrmann. Han kom bort til meg, lo og spurte: «Er du sjøsyk?». Og vendt til en av matrosene: «Ta og bær ham ned og få ham til køys» Og dette ble gjort uten motstand fra min side.

Da jeg var kommet i køen fattet jeg den bomsikre beslutning; at kom jeg levende til Bergen igjen, så skulle det være slutt på reisingen for mitt vedkommende, for dette hadde jeg ikke regnet med, dette gikk over alle grenser. Oppsigelsen skulle kapteinen få i morgen den dag det første jeg kunne få tak i ham. Og dermed sovnet jeg tungt og godt, og den tanken at jeg skulle reise uavbrutt i 42 år, var fjernt fra all sunn fornuft.

Om kvelden var det utpurring til ny vakt kl. 07:30. Søvnens styrke hadde meg godt, men jeg følte meg noe tommelumsk i hodet, slapp i armene og bena, men gruelig sultet. Nå var



Et annet av rederiets skip, «Nordfjord I» i Loen. Kjøretøyene på land er nok beregnet på turistskipet ute på vågen, ikke på reisende fra lokalen.

vi på vei innover Dalsfjorden i smult vann, og «Firda» oppførte seg meget anstendig, så jeg fikk meg et solid mål mat. Og så opp på dekk på ny vakt. Da ble jeg oppmerksom på kaptein Lund. Han sto på underbroen og snakket med styrmann Wærness. Ja – nei det fikk være med oppsigelsen til i morgen.

Neste morgen var det stille sjø og klart vær med solskinn. Jeg passerte kaptein Lund på akterdekket da jeg kom med parafinkannen og skulle fylle lamper. Nei, det får være med oppsigelsen denne gangen også, får heller gjøre det når jeg kommer til Bergen. Da vi kom til Bergen hadde jeg igjen forandret mening. Jeg ville bite tennene sammen og fortsette en stund til så jeg ikke ble til latter for folk.

Neste tur ble en Nordfjordtur. Den var bedre med rimelig vær og ingen Sulen-steder. Nordfjord var noe helt nytt for meg, der hadde jeg aldri vært før. Men så rart folk snakket syntes jeg. De formelig sang ordene, men det var koselege folk å snakke med, selv om tonefallet og dialekten var fremmed for meg, og enkelte uttrykk var helt uforståelige. På utgående da vi anløp Kalvåg hadde jeg vakt, og der var de midt oppe i torsk- og vintersildfiske. Dette var noe spildrende nytt for meg, og du verden for et liv og rørelse og all den sild og fisk der var! Det overgikk selv fisketorget i Bergen. Jeg fant ut jeg måtte kjøpe noe fisk til de hjemme, og spurte om prisen på de store torskene. 22 øre stykket for de store fiskene, kunne jeg ha hørt riktig? Og 11 øre stykket for kjempestore seier. Jo, det stemte nok, og jeg kjøpte 3 torsker og 2 seier for en sum av 88 øre. En pøs sild slengte de etter meg i bokstavelig forstand, for den fikk jeg helt gratis på kjøpet. Da jeg kom hjem med alle denne gode og billige maten, ble mor veldig begeistret, og det ble liksom en forsonende tone når det var så store fordeler med å reise og få gjøre billige matinnkjøp.



Nordre Bergenhus Amts Dampskibe ble grunnlagt i 1858 og er dermed et av landets eldste rederier. Da var det ikke vanlig med skorsteinsmerker, pynten ble bare et bredt rødt belte. Siden ble det rederiets kjennemerke. Flagget var også enkelt, krysset er bokstaven X. Etter en bestemmelse fra 1829 skulle hver sjøfartsby ha sitt kjenningsflagg med byens bokstav. Fordelingen av bokstaver startet i Oslo og gikk kysten rundt. By nummer 24, Bergen, fikk da x. Da det ble innført nye fylkesnavn i 1919 ble navnet endret til Fylkesbaatane i Sogn og Fjordane. Veteranskipene «Stavenes» og «Atløy» tilhørte samme rederi.

Om å manøvrere et damskip

Profesjonelle sjøfolk er antagelig i mindretall i vår leserkrets. Som skribenter er de definitivt i mindretall. Derfor er det så velsignet at en av dem skriver om det så mange av oss, som mer eller mindre ukyndige, er involvert i, nemlig det å manøvrere et damskip. Dessuten passer det jo bra at det er en los som skriver, nå i jubileumsåret.

Ved Alexander Lund



«Børøysund» til kai i Stavanger sommeren 2019. Legg merke til «Jaqueline» som ligger aktenfor – denne måtte vi forbi før vi kunne legge inntil. Det gjorde hele anløpet ganske spennende. Foto: Alexander Lund

Med bakgrunn som kystnavigator og los i både inn- og utland har jeg etter hvert litt erfaring med å flytte rundt på skip i havnebasseng og der det ellers måtte være lite plass. Via en kamerat og los-kollega ble jeg for alvor introdusert for dampens gleder, og det åpnet jo enda en dør i den labyrinten som heter håndtering av skip. Jeg tenkte å ta for meg noen helt generelle trekk ved manøvrering og hva som gjør akkurat damp litt spesielt i forhold til manøvrering av andre skip. Det er skrevet mange lærebøker om emnet, og det kan sikkert skrives flere – men det skal ikke Dampskipsposten brukes til.

Manøvrering av skip blir av mange, meg selv inkludert,

betraktet som en slags kunst – i den forstand at det fort kan gå forferdelig galt hvis man går rent vitenskapelig til verks, og henger seg altfor mye opp i tallenes tale. Et skip har sjel, og det er sjelden denne sjelen kommer så godt til uttrykk som når man forsøker å treffe ei kai uten å smadre den. Noen ganger vil skuta rett og slett ikke finne seg i å bli fortalt hvor hun skal! Det kan jo volde til dels store mengder hodebry, men ofte lar det seg løse hvis man tar tid og tålmodighet til hjelp. En klok kollega sa en gang: «lytt til skipet, og hun vil fortelle deg hva du skal gjøre» - dette er veldig sant, og er en folkelig oppsummering av ens evne til å observere hva skipet gjør, og hvordan de kreftene man utsetter



Forfatteren på brovingen ved avgang Grimstad med «Styrbjørn». Ror – og maskinordre gis inn til rormannen, og man har da godt utsyn til omgivelsene og skipets bevegelser, og ikke minst fortøyningsgjengen. Foto: via Alexander Lund

skipet for, i form av maskin, ror, fart, vind, strøm, trosser osv. påvirker skipets bevegelser. Å ha kontroll på hva skipet holder på med et ganske avgjørende. Man klarer ikke alltid å ha 100% styr på alt sammen, men jo bedre kontroll man har på hva som foregår, jo større forutsetning har man til å gjøre en god manøver. Det er en uendelig rekke faktorer man utsettes for i en manøversituasjon, og noen av de viktigste vil være:

- Fart (forover, akterover, sideveis forut, sideveis akterut)
- Kurs (både den veien nesa peker, og den veien skuta faktisk kommer frem)
- Skipets rotasjon (Rate of Turn)
- Hva maskinen gjør (eller ikke gjør)
- Hvordan roret står
- Er springet stramt, eller har man ute anker?
- Vind, strøm

Det er mange flere faktorer som er mer subtile, men som også kan gi nyttig informasjon. For eksempel: når jeg manøvrerte større tankskip i Persiagulfen, så var det alltid godt å se et lite blink i dekksløset rett etter at man hadde gitt en maskinordre – dette fortalte at startluftkompressoren startet opp, og da var startluftflaskene fra før nesten fulle. Man hadde da flere starter til rådighet på hovedmotoren før man var tom for startluft. Slike ting lærer man aldri i en simulator.

Litt av det samme kommer man tilbake til i dampens verden. Når man slår på telegraf og ber om litt bevegelse, og kanskje spesielt når man skal kaste om, så kan man med fordel lytte og føle på hva som skjer, for å vite om de i maski-

nen gjør det du ber om. Det er ofte avgjørende, spesielt ved finmanøvrering med springet på land. Da er det ikke bare visuell observasjon som gjelder, man kan også lytte og føle hva som foregår. Jeg ble helt tatt på sengen en gang vi tuslet for «helt sakte» med «Styrbjørn» og jeg ringte på «halv forover». Man kunne virkelig føle at skipet bykset til når de gløttet på steamen!

En annen vesentlig forskjell mellom motor og damp er responstiden. Dette kan man dele opp i (minst) to deler, som kanskje kan trekke i hver sin retning: Først er det tiden det tar fra maskinisten mottar ordren til han utfører den. På moderne (eller halvmoderne) skip med dieselmotor er dette ikke en nevneverdig faktor, da maskinene ofte starter automatisk på direkte signal fra brua. På dampskip derimot er dette svært avhengig av hvem som står på manøverdørken, og hvor «dreven» vedkommende er i å kjøre maskinen. Interessante scenarier kan utspille seg når man ringer på akterover og lite eller ingenting skjer, og verden suser forbi i akkurat nok knop til å kunne bøye både kai og skuteseide.

Så er det tiden det tar for maskinen å faktisk levere den ønskede kraften. På en dieselmotor (omkast) skal motoren først få startluft og nok omdreining, deretter skal man på med diesel, og så skal turboen levere nok luftmengde osv. Dette tar fort en liten stund, og responsen på mer pådrag er ofte en økt mengde sort røyk fra skorsteinen (og en illsint maskinsjef) snarere enn en økt mengde propellvann. På en dampmaskin, derimot, er det tilsynelatende lite som hindrer umiddelbar kraft å smelle til: dampen er jo potensiell energi som frigjøres, og dette kan være ganske voldsomt. En av mine største vekkere når jeg fikk prøve meg på «Styrbjørn»,



Klar for manøvrering på «Børøysund». Maskinist Kaspar Lien har høyre hånd på hoveddampventilen, mens fyrbøter Egil Jørgensen skal betjene omkastningen, det store hjulet til høyre. På maskintelegrafene ser vi at det er gitt beskjed om «stopp». Foto: Norsk Veteranskipsklub

som har en forferdelig stor maskin og propell i forhold til skipets størrelse, var hvor kontant maskinen jobbet når den dro i gang. Når folk spør, så har jeg beskrevet det som å sitte på en ny-temmet villhest og klaske hesten på baken med flatneven og se hva som skjer. En dampmaskin har også en «uvane» som kan være litt annerledes fra konvensjonelt maskineri. Hvis man står for lenge i «stopp» så kan damp kondensere og gi vannlommer i sylindrer og rør. Vann er som kjent vanskelig å komprimere, og man risikerer derfor at maskinen rett og slett ikke vil tørne når man etter en lengre periode på «stopp» ønsker at noe skal skje igjen. Dette kan det være veldig viktig å ta høyde for når man planlegger sitt oppløp til kaien. På «Børøysund» vil man ved å slå «stopp» faktisk beholde minimum omdreininger i den retningen man «kommer fra» for å unngå kondensering i sylindrene. Hvis man av en eller annen årsak, mann over bord, trosse i vannet eller annet, må ha propellen til å stoppe helt, så slår man dobbelt stopp på telegrafene. Da er det også underforstått at hvis man holder på denne situasjonen i lengre tid, så kan det også skje at det vil ta ekstra tid å få maskinen i gang igjen.

Jeg ser jevnlig, ikke bare på veteranbåter, at mange skipper foretrekker å selv stå ved roret og samtidig betjene maskintelegrafene. Ofte er det heller ikke for mange folk om bord på tur, og dermed kan det synes litt råflott å ha både

rormann og en mann på telegrafene. Allikevel foretrekker jeg å manøvrere med rormann og helst en på telegrafene også. Da kan jeg bevege meg fritt rundt på (og utenfor) brua og gi ordre uten selv å måtte ta oppmerksomheten bort fra fartøyet sine bevegelser. Dette krever litt øvelse å bli vant til, og selv om det til tider kan bli mange ordre som fyker gjennom luften så har det sine fordeler, spesielt på skip hvor man ikke ser skutesiden skikkelig fra styreposisjonen. Men på samme måte som maskinistene kjører sine dampmaskiner på forskjellig vis, så er jo også dette en smakssak.

For å oppsummere, så er manøvrering med damp noe virkelig eget. Sett bort fra de tekniske aspektene så er opplevelsen av et levende skip noe helt annet enn jeg har opplevd tidligere. For dem som ikke er vant til damp så kan det av og til være litt overveldende, og miljøene rundt disse flotte båtene må være flinke til å lære opp sine skipper og styrmenn på en slik måte at dampen blir en begeistring snarere enn en frustrasjon. Den beste måten å lære på er å bruke utstyret, og det bidrar til en allerede lang liste over svært gode grunner til å holde skipene i drift!

Alexander Lund begynte på skoleskip i 1999 og er sjøkaptein med bakgrunn som havnelos og statslos. Han driver nå to tankskip, og fyller fritiden med så mye seil og damp som mulig.

Frivillighetens betydning

12. mars 2020 satt ei gruppe frivillige på Museet Kystens Arv – en av avdelingene i Museene i Sør-Trøndelag - rundt lunsjbordet og tok en velfortjent pause. Det var innspurt på den nye faste utstillinga ved museet, som skulle åpne to dager seinere. Da kom beskjeden om nedstenging av samfunnet grunnet korona-viruset. Det ble ingen utstillingsåpning og de frivillige måtte pakke sammen og gå heim.

Ved Ann Siri Hegseth Garberg



På Sverresborg museum i Trondheim er de frivillige organisert i arbeidsgrupper. Her er Motorkameratene opptatt av en bil som trenger omsorg. I en slik gruppe får deltagerne den sosiale kontakten som er nevnt som en av grunnene for å delta i frivillig arbeid.

Det utføres årlig mye frivillig arbeid i museer og innen ulike typer kulturvern i Norge. Mye kulturvernarbeid utføres kun av frivillige via medlemskap i lag og organisasjoner, ofte organisert i Norges Kulturvernforbund. Men selv i museer med en stor lønnet stab, betyr frivilliges innsats svært mye.

I denne artikkelen vil jeg først og fremst konsentrere meg om frivillige i museer, hvem de er og hvorfor de ønsker å være frivillige. Videre drøftes det hvilke oppgaver frivillige bør gjøre og hvordan museene bør organisere arbeidet. Til slutt noen tanker omkring korona-epidemien og eventuelle følger.

Hvem er de frivillige?

I 2018 ble det utført 191 frivillige årsverk i norske museer ifølge Kulturrådets statistikk. Det finnes ikke offentlige rapporter på hvor mange frivillige som utførte arbeidet, men det gir en pekepinn når det i Museene i Sør-Trøndelag ble utført 4,3 årsverk fordelt på 136 personer i 2019. Få museer har gode rapporteringssystemer for frivillig arbeid, så statistikkallene er ofte basert på anslag (Hildebrandt 2018).

Majoriteten av de frivillige i museene er pensjonister, de er høyt utdannet og det er omtrent like mange kvinner som

menn, ifølge nordiske undersøkelser de siste årene (Christidou/Hansen 2015). Det beste med å være frivillig er den sosiale kontakten, det å være i en gruppe og å møte nye mennesker, svarer de frivillige i de nevnte undersøkelsene. Betydningen av å være til nytte og kunne bidra, er særlig viktig for de norske, mens danskene i langt større grad fokuserer på betydningen av å ha det hyggelig. Hvis pandemien varer ved og de frivillige mister den sosiale kontakten frivillighetsarbeidet gir, kan det føre til mer ensomhet og dermed dårligere livskvalitet.

En forskningsrapport fra 2019, som har sett på frivillighet i museer, bibliotek, arkiv og visuell kunst, påpeker at motivasjonen for de frivillige ved kulturinstitusjoner er forankret i en kulturfaglig kompetanse og interesse. Dette er et særegent trekk på tvers av institusjonstype (Bock Seggaard 2019). Den kulturfaglige kompetansen er ikke minst viktig når det gjelder vedlikehold og drift av veteranbåter og teknisk-industrielle kulturminner. Mange av de frivillige har arbeidet om bord på skip som i dag er veteranfartøyer, på tekstilfabrikker eller de har brukt traktorer og landbruksmaskiner som i dag er museumsgjenstander. Det blir svært viktig å overføre deres erfaringsbaserte kunnskap til nye generasjoner, men det krever at en finner folk med interesse for å lære og videreføre kunnskapen. Det er utfordringer knyttet til rekruttering, sier en museumsleder med ansvar for en veteranbåt. Det har blitt mye vanskeligere enn det var for 30 år siden (Hildebrandt).

Hva kan de frivillige gjøre?

Hvilke oppgaver bør frivillige gjøre på et museum? Vi ser av undersøkelser at de bidrar til bedre tilbud til publikum gjennom ekstra aktiviteter og økt service, og til flottere omgivelser gjennom stell av planter og uteområder. Og ikke minst deler de sin kunnskap om foto og gjenstander, og deltar i vedlikehold av bygninger, teknisk-industrielle anlegg og ikke minst innen fartøyvern.

Frivilliges innsats skal være en tilleggsverdi. Grenseoppgangen mellom ordinære driftsoppgaver og arbeidsoppgaver som kan betraktes som et supplement, er hårfin. Det kan spesielt være vanskelig å skille dette når det gjelder arbeid med samlingene. Det er også utfordringer, blant annet for museer som arbeider med fartøyvern. De må overholde alle sikkerhetsbestemmelser for å oppfylle krav om gyldige sertifikater. Da er det viktig at fast ansatte er de ansvarlige, men en museumsleder forteller at også de frivillige er med på nødvendige HMS-kurs, slik at de er oppdatert (Hildebrandt).

De frivillige må ikke settes til oppgaver der fast ansattes arbeid stopper opp hvis de frivillige ikke er der og gjør sin del av jobben. Et museum der de hadde problemer med å finne passende frivillighetsoppgaver, satte frivillige inn i en verdikjede. De frivillige bestemte naturligvis selv når de ønsket å komme og dette førte til at de ansatte måtte vente og arbeidet ble forsinket (Hildebrandt). I dette tilfellet var ikke de frivilliges innsats en tilleggsverdi, men del av driften. Det fører lett til gnisninger. ICOMs (International Council of Museums) museumsetiske regelverk sier at det skal finnes skriftlige retningslinjer for frivillig arbeid som fremmer et positivt forhold mellom frivillige medarbeidere og museets ansatte stab.



Museet Kystens Arv ligger på Fosenhalvøya i Trøndelag. En av virksomhetene er vedlikehold av samlingen av tradisjonsbåter, særlig Åfjordbåter, som er distriktets egen båttype.

Hvordan bør museene organisere arbeidet?

Mange museer, i særlig grad i Storbritannia, har en klar og tydelig policy på hvorfor de ønsker å ha frivillige, hva de frivillige skal gjøre og hvordan de skal arbeide og forholde seg til de fast ansatte. (Garberg 2014). I den nordiske undersøkelsen fra 2018, sier 74% av museer som har svart på spørsmålet, at de ikke har et formelt dokument som regulerer dette. I Sverige har diskusjonen omkring bruk av frivillige pågått ei god stund og fagforeninger er opptatt av at kulturinstitusjonenes virksomhet «ska gjennomsys av profesjonell kunnskap, kompetens og kvalitet» (Hansen 2012). Norske museer uttrykker også i undersøkelsen noe skepsis til frivillige begrunnet i profesjonalitet. Det betyr at det vil være desto større grunn til å regulere forholdet mellom frivillige og fast ansatte, men kanskje også drøfte begrep som kompetanse og kunnskap.

Hvilke følger vil korona-epidemien få?

Når den økonomiske situasjonen for museene trolig forverres på grunn av pandemien, kan det da være fristende å erstatte fast ansatte med frivillige eller øke bruken av frivillige i stedet for å ansette? Norske museer har vanligvis ikke brukt å tilby studenter frivillig arbeid for at de skal få ar-



Salhus Tricotagefabrik nord for Bergen er et av Riksantikvarens 15 prioriterte tekniske og industrielle kulturminner. Vi ser tydelig at det å betjene slikt utstyr lærer man ikke på museumsskolen, her har frivillige med bakgrunn fra bransjen en viktig oppgave.

beidserfaring og dermed springbrett til en karriere. Dette er svært vanlig i f.eks. Storbritannia, men en ser tendenser i Norge også. Her bør det trås varsomt.

Motivasjonen for å ha frivillige må handle om mer enn å spare penger. Det må skapes vinn-vinn-situasjoner som gir positive effekter for de frivillige, for museene og for samfunnet. Museene må være en samfunnsaktør som bidrar til at pensjonister får en meningsfylt tilværelse, økt sosial kontakt og dermed bedre helse og livskvalitet. Og det blir stadig flere friske pensjonister.

Når dette skrives, er vi fortsatt preget av stor usikkerhet når det gjelder pandemien. Vi må tro at de frivillige på Museet Kystens Arv og ved alle andre museer kan komme tilbake til hverdagen etter hvert og få lov til både å møtes og bidra til at det skapes bedre museer.

Ann Siri Hegseth Garberg har over 30 års museumserfaring som pedagog, konservator, avdelingsleder og frivillighetskoordinator. Har deltatt i flere nordiske frivillighetsprosjekter. Er nå seniorrådgiver for samlingsforvalter i MIST. Hun har tatt alle bildene i artikkelen.

Litteratur det er henvist til i artikkelen

- Anna Hansen: Voluntärer och kulturarv, 2012
- Ann Siri Hegseth Garberg: Frivillige i friluftsmuseer, 2012
- Ann Siri Hegseth Garberg: Ledelse av frivillige i museer – en håndbok, 2014
- Berit Hildebrandt (edit) LevelUp: Securing Quality in Managing Volunteers. Results from a survey and qualitative interviews with museum professionals in Sweden, Denmark, Norway and Finland, NCK 2018
- Dimitra Christidou og Anna Hansen: Volunteers in Museums in Denmark, Sweden and Norway: A Comparative Report, Pride, joy and surplus Value – volunteers in museums. NCK 2015
- Dimitra Christidou og Anna Hansen: Toolkit for Recruiting and Managing Volunteers in Museums Across the Nordic Region, NCK 2015
- ICOMs museumsetiske regelverk.
- Kulturrådet: Statistikk for museer 2018
- Signe Bock Seggaard: Frivillige i offentlige og offentlig finansierte kulturinstitusjoner. De frivilliges perspektiv, 2019



«Blonny», bygget i Rognan i 1907, hjemmehørende hovedsakelig i Andørja i lbestad i Sør-Troms, fra 1981 til kondemnering i 1987 i Kiberg i Varanger. Unntatt fra kondemnering i 1991 og status som vernet skip hos Riksantikvaren i 1995. Her ser vi henne på vei hjem fra Finnmarksfiske med kurs for Lavangen og Gratangen, for å sette av mannskap. Bildet er tatt ved Igeland på Andørja, en gang tidlig på 1920-tallet.

Slik driver vi formidling i Gratangen

Fartøyvernssentrene er viktige samarbeidspartnere for alle som arbeider med veteranbåter. Som andre i bransjen er de med på å løfte fartøyvernssaken, fortelle flest mulig at gamle fartøyer finnes, at de trenger kyndig vedlikehold og drift, og at de kan fortelle historier. Ofte til besøkende som har historiene i seg, uten å vite om det.

Av Andreas Pedersen. Bilder via Nordnorsk Fartøyvernssenter.

For Nordnorsk fartøyvernssenter består publikum av gamle sjøulker, båtmakere, kystfolk, historieinteresserte og båt-entusiaster. Men vi skulle gjerne likt å knytte oss tettere til publikumsarenaen, og kanskje reflektert over vårt forhold til dem.

Opprettelsen av senteret vårt stammer ikke bare fra behovet om å skape et kompetansesenter for restaurering av verneverdige fartøy, men sprang også ut av museet Gra-

tangen båtsamling. Båtsamlingen er fortsatt åpen på sommerstid, men formidlings- og museumsekspertisen er ikke lenger en del av stiftelsen vår. Det ble dessverre resultatet av en mislykket konsolideringsprosess for noen år tilbake. Vi skulle naturligvis likt å ha museumsansatte for å supplere restaureringsarbeidet på fartøyvernssenteret, men oppgaven å møte publikum har falt til senteret alene.

Metodene vi bruker for å holde kontakt med publikum er



«Blonny» på slipp i 2011 for å gjennomføre 3d-laserscanning, men da var imidlertid forfallet kommet så langt at restaurering var utenfor rekkevidde. Hun ble derfor senket i 2013.

hverken avanserte eller utspekulerte. Vi skriver blogger om pågående prosjekter, så allmennheten kan se steg for steg hva vi gjør med fartøyene. Vi poster om aktiviteten vår på sosiale media, der vi svarer publikums spørsmål etter beste evne. Fartøyvernssenteret får besøk fra turister og omreisende som oppsøker oss, de er fri til å se seg rundt og få svar på eventuelle spørsmål. Vi skriver også artikler som denne når vi har tid og anledning. Vi gjør dette fordi vi mener det er viktig å fortelle om fartøyvernfeltet.

Publikum har også en mulighet til å møte oss i de mange kursene vi holder, spesielt de om dekkvedlikehold har vært populære. Her kan man møte våre tradisjonshåndverkere og lære både teori og praksis, for eksempel hvordan spinne drevtråd eller forskjellige drivteknikker. Kursene er tilgjengelige for alle interesserte, og i fjor var vi så heldige at vi kunne holde et tredagers kurs om bord på skonnerten «Anna Rogde».

Hva er det et fartøyvernssentrene gjør? Jo, vi restaurerer verneverdige objekter med de originale byggemetodene. På denne måten sørger vi for at de kulturelle fartøyene er tilgjengelige for fremtiden, samtidig som vi vedlikeholder vårt kystlands immaterielle kulturarv – båtbyggerkunsten. Skal våre ønsker og visjoner for kulturminnevernet bli til virkelighet er det tidvis nødvendig for oss å ha hjelp fra publikum. Vi må huske på at vi har et allment publikum som gjerne går forbi de ordinært interesserte: Ildsjelene som gjerne selv har jobbet i maritim sektor i flere tiår.

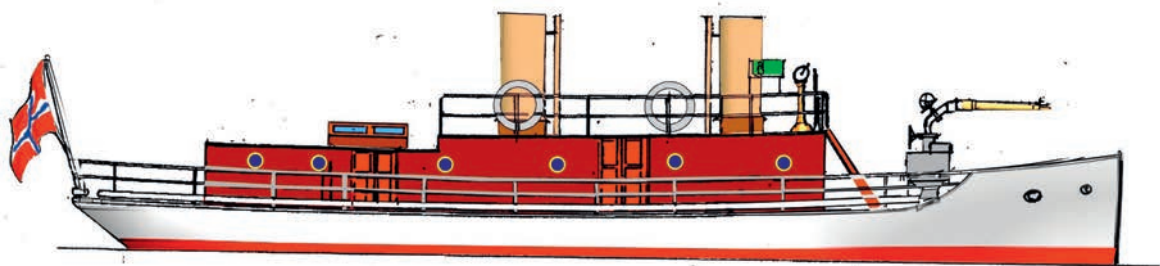
Men det er ikke alltid nok med kun entusiasme. Eksem-

pelvis fortellingen om skøyta «Blonny», som vi overtok fra et museum i Finnmark. Fartøyet hadde potensial med sitt godt bevarte seilskøyteskrog, og skuta var verneverdig. På denne tiden var det andre fartøy som hadde høyere prioritering, noe som dessverre gikk ut over «Blonny». Det lyktes heller ikke å finne andre til å overta prosjektet, og forfallet gikk etter hvert så langt fartøyet ikke kunne reddes. Vi kan jo ikke tvinge andre til å ta ansvaret for et fartøy. Det går tross alt mye på frivillighet.

Vi er svært bevisst på at håndverkene og kunnskapen vi trenger for å restaurere fartøyene, ofte ligger der ute blant menigmann. Det ville derfor tjent oss lite å fremstå som bedrevitende. Vi kan gjøre feil og vi skal takke dem som hjelper oss og påpeker våre mangler.

Det er faktisk betryggende at feltet vårt omkranses av entusiaster. At det finnes et publikum som setter pris på fartøyenes egenverdi, der vi ikke trenger å utbrodere om hvilken verdi eksempelvis «Anna Rogde» har, eller «unnskyld» oss om at vi gjør det vi gjør. Jeg tror at takket være et aktivt publikum har fartøyvernfeltet gode år foran seg. Vi håper å kunne ha et fruktbart forhold til publikum og bidra til deres maritime interesser.

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



Slik så «Sjødampsprøite 1» ut i 1935, og slik skal den igjen bli. Tegning av Bård Kolltveit

«Sjødampsprøite 1» blir restaurert

Ved Dåfjorden slipp i Fitjar ligger en liten bunkersbåt, MS «Bjørn». De få som hittil har kjent den spesielle bakgrunnen til båten har nå overtatt den og etablert Veteranbåtlaget Sjødampsprøite 1 i Bergen. Lagets navn tyder på at vi om noen år får en viktig historieforteller, både for byen og båten.

Ved Øyvind Konglevoll

Bergen Brannvesen, eller Bergens Faste Brandkorps som det da het, ble opprettet i 1863. De første årene var det handvogner med slanger, strålerør og brannstender man rykket ut med til fots. Brannstender er til å ta slukkevann fra vannverket i brannkummer. Vannverket i Bergen ble etablert i 1855. På 1880-tallet ble handvognene erstattet av hestevogner. Men allerede før det fikk man anskaffet sjødampsprøyter. Først ble det anskaffet en landdampsprøyte, som ved branner i sjøenære strøk ble plassert på en pram og buksert til brannstedet. Dette var tungvint og ikke tilfredsstillende for brannvesenet. Hele havneområdet var på denne tiden dominert av store sjøboder i tre, og gjerne med trebebyggelse og trange gater i bakkant. Derfor ble «Sjødampsprøite 1» anskaffet i 1873.

Dampbaadelaget var et lite selskap som drev passasjertrafikk i Bergens nærområde. Selskapet gikk konkurs i 1872. Brannvesenet kjøpte da dampbåten «Bjørn» av selskapet, en liten kombinert passasjer og slepebåt på 50 fot, bygget i 1866 hos Bergens Mekaniske Værksted som byggenummer 3. Landdampmaskinen ble plassert om bord i båten. Allerede i 1879 fikk «Sjødampsprøite 1» selskap av «Sjødampsprøite 2», også den bygget i Bergen. Begge båtene var plassert i sprøyteskuret ved Zachariasbryggen ved Torget.

I 1891 ble «Sjødampsprøite 1» ombygget og fikk større dampmaskin, ny damppumpe og egen hurtigfyringskjel for framdriften. Også «Sjødampsprøite 2» ble ombygget. Nå

hadde begge sjødampsprøytene to skorsteiner. I 1901 oppsto en større brann på Vågen, som la store deler av Nordnes i aske. Byens myndigheter skjønte at brannvesenet måtte styrkes, og det ble oppført to nye brannstasjoner; Sandviken og Skansen, begge tatt i bruk 29. september 1903. Førstnevnte er i dag landets eldste brannstasjon i drift. I tillegg ble «Sjødampsprøite 3» bestilt og levert fra Mjellum & Karlsen i 1904. Denne var betydelig større enn de to andre, 70 fot og med en pumpekapasitet på 12 000 liter i minuttet.

Alle sjødampsprøytene ble etter hvert utstyrt med svenske Ludwigsberg pumper, og etter hvert fikk kjelene elektrisk forvarming, så utrykningstiden var nede i kun minutter ved utrykninger. Det ble bygget nye sprøyteskur på Nøstet for «Sjødampsprøite 2», og i Sandviken, der «Sjødampsprøite 1» ble plassert og bemannet av mannskaper fra Sandviken stasjon. Skuret står der fortsatt, og det er godt håp om at «Sjødampsprøite 1» igjen kan ta det i bruk.

Ingen andre brannvesen i Norge har hatt tre sjøsprøyter i drift samtidig. Oslo hadde en kort periode to, men ellers kun en sjøsprøyte. I 1910 ble «Sjødampsprøite 1» ombygget med nytt overbygg, og fikk det utseende den stort sett hadde til den gikk ut av drift.

I hele 83 år var «Sjødampsprøite 1» i tjeneste for Bergen Brannvesen og deltok på en rekke mindre og større branner i Bergen. Under bybrannen i 1916 var det sterk nordavind og store bølger. Med sitt lave fribord måtte «Sjødampsprøite



Dette bildet viser hvor nødvendig det er med brannbåter i Bergen. Her ser vi «Sjødampsprøite 3» (i forgrunnen) og «Sjødampsprøite 1» i aksjon ved brannen hos Tran-Martens i Sandviken i 1935. Foto: Bergen brannmuseum

1» derfor gå oppunder Hegreneset og ri på bølgene inn på Vågen.

Tidligere brannsjef Gjessing har fortalt at like før krigen ble «Sjødampsprøite 1» sendt til en større lyngbrann i Nordhordland, som varte i 14 dager. Kull ble sendt med fjordabåt fra Bergen, og kjørt fram til båten med hest og kjerre.

I nærmere 50 år, fra 1904 til etter krigen, hadde Bergen Brannvesen alle tre sjødampsprøyter i drift. Etter krigen ble «Sjødampsprøite 2» byttet ut med en tysk motorisert sjøsprøyte. Siste store brannen «Sjødampsprøite 1» deltok i, var Bryggebrannen i 1955, som også var siste gang tre sjøsprøyter var i sving samtidig under en brann. 30 slangeutlegg med tonnevis av vann pr. minutt leverte de tre sprøytene.

Både «Sjødampsprøite 1» og «Sjødampsprøite 3» ble tatt ut av drift i 1956. Fra dette tidspunkt og fram til slutten av 1990-tallet fortsatte brannvesenet med to sjøsprøyter. De to siste dampsprøytene ble erstattet av en ny «Sjøsprøyte 1» (Obersten), en trebåt bygget i England i 1943 for den engelske marine.

Jan Hjellevad og Kurt Vika, henholdsvis skipper og maskinist på «Granvin», har begge erfaring fra Bergen Brannvesens sjøsprøyter, og er selvfølgelig medlemmer i det nystiftede laget.

«Sjødampsprøite 1» ble i 1956 solgt til J. Matre, Sandeid, strippet for alt damp og brannutstyr, fikk sitt opprinnelige navn tilbake, ombygget og tatt i bruk som bunkersbåt. Etter en omflakkende tilværelse med flere eiere ble båten i 2014 overtatt av Bergen Kystkultursenter, plassert i Dåfjorden og etter hvert gitt vernestatus av Riksantikvaren. Her ble

den slippssatt og fikk en etterlengtet bunnsjau. Ellers har lite skjedd med båten i Dåfjorden.

I 2019 fikk Bergen Brandkorps Historielag overtatt båten for kr. 1.-. Med tilskudd fra Bergen kommune var 5 personer i november på tur til Johs. Striik i Rotterdam for å se hva han måtte ha av tilgjengelig damputstyr og annet til båten. Det var en vellykket tur, og her fant vi både dampmaskin, damppumpe og mye annet, som vi vil få overta til en svært rimelig kostnad.

Kjell Olav Solheim og Nils Juell, begge mannskaper i Sandviken Brannstasjon, har tilbragt flere dager på Byarkivet og funnet ut mange detaljer fra båtens historie. Blant annet at den fikk en ny og større dampkjele i 1935, og fjernet den minste som sto akterut. Likevel ble begge skorsteinene beholdt, for utseende sin skyld. 1935-versjon er den vi ønsker å restaurere båten til.

Bård Kolltveit har laget tegning av «Sjødampsprøite 1» i 1935-versjon. Den 4. februar i år ble Veteranbåtlaget Sjødampsprøite 1 stiftet med medlemmer både fra brannvesenet og veteranskipsmiljøet, pluss andre. Styret har naturlig nok stort innslag av folk fra både brannvesenet og veteranskipsmiljøet. Som for andre prosjekt er tilskudd fra eksterne avgjørende for framdriften. Riksantikvaren har allerede bevilget kr. 400 000 til oppstart av restaureringen. Med en vekt på vel 20 tonn er det aktuelt å sette båten på land. Det vil gjøre restaureringen både lettere og rimeligere.

Det finnes fra før tre vernede sjøbrannsprøyter i Norge, «Nøkk» i Stavanger, «Brannsprøyta» i Ålesund og «Sløkk» i Kristiansund, men som sjødampsprøyte vil «Sjødampsprøite 1» være helt unik.



Eier Kjell-Morten Ronæs, medhjelper Kim Kloster og direktør Simen Bjørgen i Kulturminnefondet under tildelingen av en halv million kroner til RS 56 «Olav Ringdal jr.» i mars. Foto: Monica Hägg Lund Langen/Kulturminnefondet

Støtter kulturminner på land og vann

Engasjerte eiere lykkes i å ivareta kulturhistoriske verdier, og Kulturminnefondet bidrar til å ta vare på kystkulturen. Det gleder oss å høre om eiere som er stolte over å ha bidratt til å ta med noe av historien inn i framtiden.

Ved Simen Bjørgen, direktør i Kulturminnefondet

Kulturminnefondet er en rendyrket tilskuddsordning for verneverdige kulturminner og kulturmiljøer i privat eie, og er Klima- og miljødepartementets viktigste virkemiddel for bevaring av privateide kulturminner. De siste fem årene har Kulturminnefondets tilskuddsmidler økt med 108 prosent, fra 46,5 millioner kroner i 2014 til 96,9 millioner kroner i 2019.

Ringer i vannet

Kulturminnefondet ble etablert i 2002 og har siden den tid gitt støtte til over 5 000 prosjekter i hele landet. Fire av fem mottakere av midler forteller at prosjektet deres ikke hadde blitt gjennomført uten midler fra fondet. Hvert år er søknadssummen langt høyere enn tilgjengelig budsjett, står det i den nye kulturminnemeldingen som kom 17. april i år. I 2018 hadde fondet for eksempel 92,7 millioner kroner til fordeling, mens det samme år ble søkt om støtte til prosjekter for nesten 345 millioner kroner. Rapporten om Kulturminnefondets samfunnsnytte fra Menon Economics viser at tilskudd til kulturminner utløser finansiering, engasjement og arbeidsinnsats fra både eiere, frivillige og andre. Det skapes ringvirkninger utover bevaringen i seg selv, som direkte og indirekte nærings effek-

ter, utvikling av håndverkskompetanse, verdistigning av eiendom, stedsutvikling og økte opplevelseskvaliteter i landskap og byrom. Ifølge rapporten har Kulturminnefondets tilskudd på 570 millioner kroner siden starten ført til en privat innsats på nærmere to milliarder i bevaringsarbeidet. Det vil si at en krone i tilskudd fra Kulturminnefondet fører til at det brukes 3,50 kroner på bevaringsprosjektet. Kulturminnefondet har dermed vist seg å være et godt virkemiddel for å ta vare på et mangfold av kulturmiljø som ikke er fredet. I stortingsmeldingen legger regjeringen opp til fortsatt å styrke Kulturminnefondet og arbeide for at fondets midler bidrar strategisk for å nå de nasjonale kulturmiljømålene, og det gjør det mulig å redde langt flere kulturminner fra forfall og ødeleggelse.

Ren tilskuddsordning

Bakgrunnen for etableringen av Kulturminnefondet var at de mange frivillige kreftene så behov for en annen type tilskuddsordning enn det som inntil da eksisterte. Fokuset ble rettet mot de «ikke-fredede» objektene – hverdagens kulturminner. Kulturminnefondet ble etablert som en rendyrket tilskuddsordning og et lavterskeltilbud for private eiere av

verneverdige kulturminner. Private eiere står fortsatt for den daglige forvaltningen av de aller fleste kulturminner og kulturmiljøer, og fikk med Kulturminnefondet enda større mulighet til å ta vare på og utvikle disse.

Kulturvern = miljøvern

Gjennom bevaring, gjenbruk og ny bruk av eksisterende bygningsmasse kan vi også bidra til å redusere energiforbruket og dermed den negative påvirkningen et endret klima vil ha for kulturminnene. Lite utskifting og stor gjenbruk av opprinnelige bygningsdeler blir i de fleste tilfellene høyt verdsett ved restaurering av alle typer kulturminner. Det viser seg å være av verdi både for kulturminnet og miljøet. Vi kan derfor slå fast at kulturvern er godt miljøvern. Ved å redde flere kulturminner, gjør vi også en stor innsats for miljøet. Kulturminnene våre er ikke-fornybare ressurser.

Satser på kysten

Kystkulturen har alltid vært et sentralt satsingsområde for Kulturminnefondet, i form av økonomisk tilskudd til fartøyer, båter, brygger, bygninger og båtbyggerier. Et gjennomsnittlig tilskudd til et prosjekt var i 2019 på 189.000 kroner, og selv om støtten som private eiere får fra Kulturminnefondet sjelden dekker hele istandsettingen, er det ofte en utløsende årsak til at de velger å gå i gang med bevaring i stedet for å rive – eller at fartøyet synker. Dette viser hvor viktig denne tilskuddsordningen er for private eiere av verneverdige kulturminner.

«Børøysund» og «Olav Ringdal jr.»

En rekke fartøyer som eies av medlemsforeningene bak Dampskibsposten har også fått tilskudd fra Kulturminnefondet. Et eksempel er «Børøysund». I 2013 innvilget Kulturminnefondet 409.500 kroner i støtte til å sette i stand skipets kondenser, som er en del av det originale maskineriet fra 1908. Arbeidet besto blant annet av å støpe nye deler, lik de gamle, og produsere 650 nye treplugger etter mål.

I mars besøkte jeg den tidligere redningsskøyta RS 56 «Olav Ringdal jr.», som ligger på Bru utenfor Stavanger, og som i dag brukes til guiding og fiske. Skøyta fra 1952 er det siste trefar-

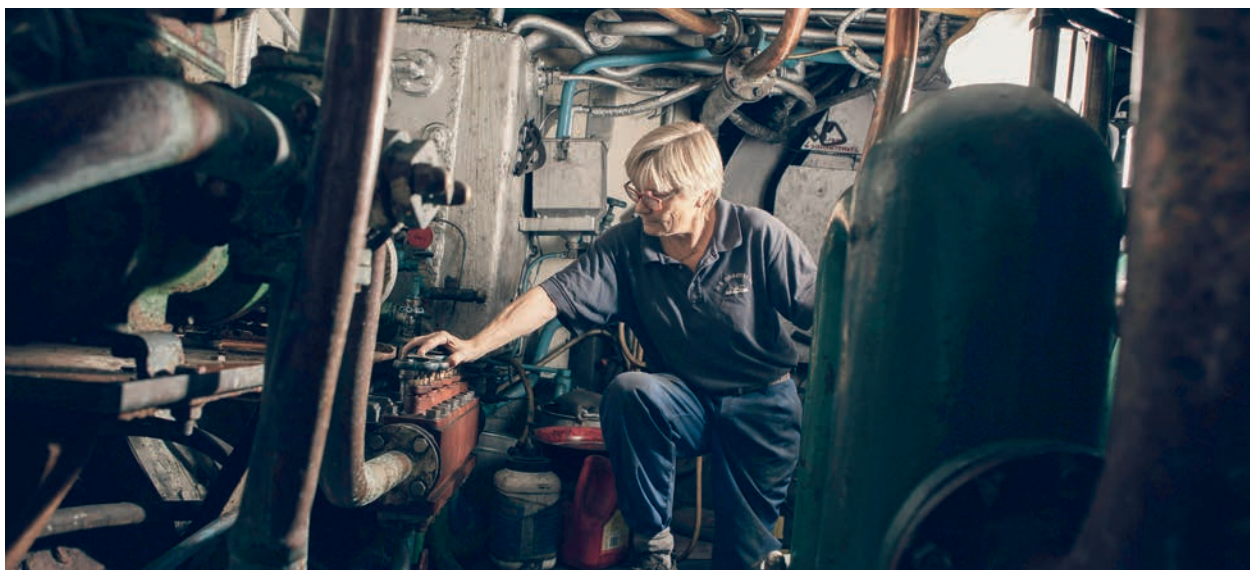
tøyet som ble bygd som redningsskøyte, og har i tjeneste for Redningsselskapet frem til 1983 berget 44 menneskeliv, berget 15 fartøyer fra forlis, assistert 592 fartøyer, utført 80 dykkeroppdrag, gjennomført 20 søk og utført 52 syketransporter. Kulturminnefondets styre ga tilsagn om 500.000 kroner til istandsetting av skroget, som begynte å tæres av alder, og jeg besøkte skøyta med en offisiell overrekkelse av tilsagnsbrevet. Kulturminnefondet ser positivt på at fartøyet benyttes i næringssammenheng og kommer flere til gode, og det er viktig å verne om vår kystkultur både på land og på sjøen. Eier Kjell-Morten Ronæs har portrettet av Olav Ringdal jr. hengende i båten, og Ronæs forteller at han ønsker å beholde navnet på båten fordi navnet og historikken knyttet til er en viktig del av historien. Dermed kan skøyta fortsette å være en formidler av historie og kystkultur.

Kulturminneressurser

Dette er eksempler på engasjerte eiere som lykkes i å ivareta kulturhistoriske verdier. Dette resulterer ofte i bærekraftig næringsutvikling som gir lønnsomhet og dermed muligheter for å holde kulturminnet i stand også i fremtiden. Gjennom målrettet og systematisk arbeid har hele kulturminneforvaltningen lagt vekt på «vern gjennom bruk» da dette er den beste forvaltningen av kulturminnene, og Kulturminnefondets visjon er «bevaring gjennom verdiskaping». Satsingen på kulturminner som ressurs bidrar til en positiv utvikling av byer, tettsteder og lokalsamfunn over hele landet.

Takk til frivilligheten!

Uten den frivillige sektoren ville landet vårt mistet langt flere kulturminner. Derfor mener jeg det er viktig både å takke og anerkjenne den store innsatsen som hvert år gjøres av de frivillige. Hvert år blir flere hundre kulturminner som står for fall forvandlet til moderne kontorer, overnattingssteder, serveringssteder, forretningslokaler, kulturlokaler, oppgraderte turstier, flytende båter og malende møller. Bevaringen skjer gjennom at det legges et grunnlag for fremtidig verdiskaping, og fremtiden vil takke oss for alle kulturminner vi klarer å ta vare på.



Maskinist Bjørg Solemsli justerer ventiler på en av ventilkassene, en del av det innfløyte arbeid for å få samvirke mellom alle delene av maskineriet. Foto: Tom Gustavsen

Verdt å lese

Lesestoff til nytte og glede

Sikkerheten på norske handelsskip i uteflåten under andre verdenskrig

Vitenskapelig artikkel av Thea Eriksen

Ved Georg Jensen

Artikkelen er trykket i tidsskriftet Arbeiderhistorie 2020, utgitt av Arbeiderbevegelsens arkiv og bibliotek i Oslo. Den bygger på Thea Eriksen masteroppgave i historie ved Universitetet i Agder fra 2018: Ikke bare livbåter og redningsdrakter. En historisk analyse av sikkerheten for sjøfolk på norske handelsskip i krigsårene 1939-1945. Både artikkelen og masteroppgaven er gratis tilgjengelig på internett.

Da den norske eksilregjeringen startet sin virksomhet i London sommeren 1940 var «verdens største rederi», NORTRASHIP, allerede etablert. Det omfattet mer enn 1000 fartøyer, om lag 85 % av den norske handelsflåten, og ble Norges viktigste bidrag i krigføringen. I løpet av krigsårene ble det gjort endringer både med sikkerhetsutstyr, opplæring og organisering for å bedre sjøfolkenes sikkerhet. Redningsutstyr ble forbedret, særlig viktig var innføringen av redningsdrakter i gummi. Med slike kunne mannskapene overleve lenger tid i kaldt vann enn tidligere. Av forebyggende tiltak er nevnt hyppigere livbåtøvelser og sikkerhetsopplæring. Disse ble i stor grad håndhevet gjennom en «divbåtmann» på hvert skip. Livbåtmennene fikk opplæring på linje med skyttere på norske skip. Ved at alle skipene var samlet i ett rederi, ble administrasjonen av dem, og derved også gjennomføring av sikkerhetstiltak enklere.

I systemene på land ble det også endringer. Sjøfartsavdelingen, en avdeling under Handelsdepartementet, fikk myndighet til å tilpasse regelver-



Konvoien som M/S «Montevideo» var del av i 1943 er under angrep. Her sitter fire av mannskapet og en hund i en trapp, alle iført heldekkende redningsdrakter. Foto: Ole Friele Backer / Arkivverket

ket til de rådende forhold. Slik kunne viktige forbedringer gjennomføres raskt. En viktig kontrollinstans ble tilsynsmennene som ble stasjonert i britiske havner, senere også i New York. Det siste leddet i denne sikkerhetskjeden ble livbåtmennene.

Disse endringene var en av årsakene til at norske skip hadde forholdsvis færre omkomne enn på britiske og amerikanske skip.

Mengden litteratur om annen verdenskrig har økt de senere årene. Nå er det ikke lenger dem som var med som skriver om sine opplevelser, nå er det historikere og forskere som ser på perioden med nye øyne og i nye sammenhenger. Detalj kunnskap om smale felt som artikkelen til Thea Eriksen gir finner vi i liten grad i tidligere litteratur. Derfor er det viktig og prisverdig at slik kunnskap gjøres kjent og kan bidra til å utvide og nyansere vårt bilde av krigstiden. For formidlingen om bord på «Hestmanden» vil slik kunnskap være svært viktig.

Ledelse av frivillige i museer – en håndbok

Ann Siri Hegseth Garberg

Hefte utgitt av Museene i Sør-Trøndelag/Sverresborg Trøndelag Folkemuseum 2014 med støtte fra Kulturrådet. Heftet er gratis tilgjengelig via internett.

Ved Georg Jensen

I forordet kan vi lese: «Dette heftet er ment som en håndbok eller «en verktøykasse» til hjelp for museer som ønsker å arbeide med frivillige på en profesjonell og strukturert måte.» Forfatteren har gjennom flere år arbeidet med frivillighet i museene i Trøndelag og har ved besøk ved museer i andre land, særlig i Storbritannia, fått et stort nettverk av muse-

umsfolk med tilsvarende oppgaver. I heftet presenterer hun egne og andres erfaringer med å utnytte den store ressursen de frie og villige utgjør.

Evnen og viljen til å utnytte denne ressursen har ikke alltid vært stor ved museer. De siste tiårene har dette imidlertid endret seg. Mange museer har nå lagt bedre til rette for frivillige, ikke bare for ufaglærte som skal rake i parken eller utføre andre enkle oppgaver, men også for fagfolk med kompetanse på felt de museumsansatte ikke har selv. Tilrettelegging og organisering av frivillighetsprosjekter krever innsats fra museets side. Arbeidsoppgaver må beskrives og arbeidsdeling fastlegges, og de frivillige må følges opp og få følelsen av å bli sett og verdsatt.

Arbeidet fører til trivsel for de frivillige og til verdskapning for museene. Konklusjonen i et av kapitlene er da også: «Et endret syn på frivillighet vil dermed kunne føre til at museene bedre oppfyller sin samfunnsrolle og blir relevante for langt flere. Frivillighet er ikke bare til museenes beste, men også viktig for de frivillige – en vinn-vinn-situasjon, med andre ord.»

Kan nå dette være relevant for fartøyvernet? Dette kulturvernfeltet har i mange år vært de frivilliges domene. Folk med erfaring fra bygging, vedlikehold og drift av fartøyer har tatt hånd om denne delen av våre kulturminner. Nå er fartøyvern blitt en anerkjent vernedisiplin, og stadig flere museer er kommet inn som eiere av gamle fartøyer. På den måten får vi to tilnæringsmåter til fartøyvern: fra maritime fagfolk uten museal kompetanse og fra museumsfolk uten maritim kompetanse. Fartøyvernet trenger begge gruppene. Derfor er det viktig at de kan samarbeide, og bidra med hver sine fagkompetanser i arbeid mot et felles mål.

Heftet er ment for museumsansatte som vil utnytte de frivilliges kompetanse og arbeidsevne. Det kan like gjerne brukes den andre veien, av frivillige som vil ha nytte av museenes ressurser. La derfor heftet være en veileder når folk fra de to gruppene setter seg ned for å løse oppgaver sammen.



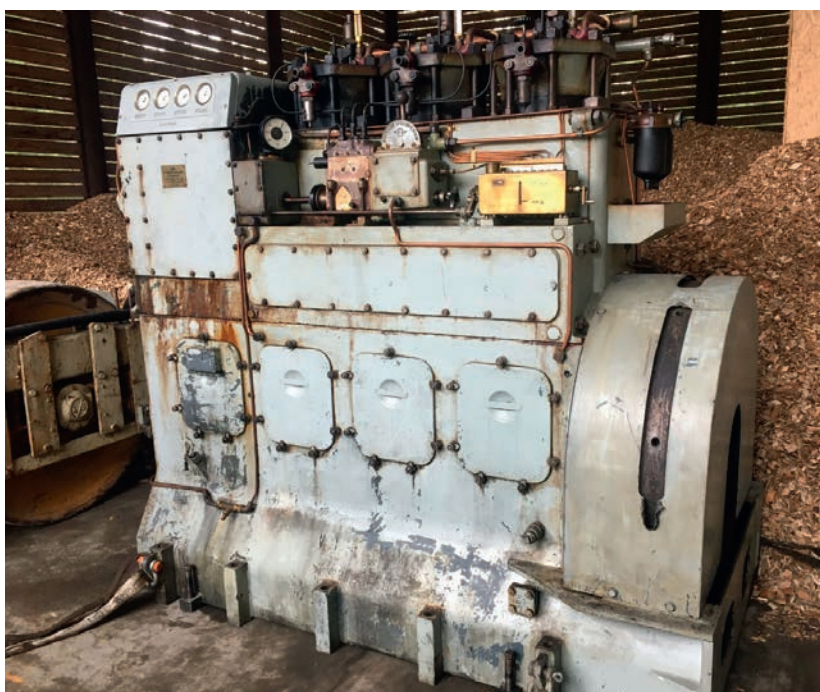
En velstelt hage, en prydd for ethvert museum. Denne er resultat av de frivilliges arbeid på Sverresborg i Trondheim.

Kysten rundt

Hvem trenger motor til et fartøyvernprosjekt?

Denne motoren trenger ny eier. Messingskiltet på motoren forteller at den er bygget ved AS Bergens Mekaniske Verksteder i 1952 som motor nummer 98, er av type DG3B og yter 150 hestekrefter ved 500 omdreininger pr. minutt. Den har vært en del av et nødaggregat i en militærleir og er lite brukt, men regelmessig ettersett. Generatoren er tatt av og følger ikke med. Motoren står i Oslo.

Dampskibsposten kan formidle kontakt til eier.



Fartøyvernssentrenes Fellesråd

**Ved Jon Helge Aas, fungerende leder av
Fartøyvernssentrenes Fellesråd**

Noen av dere har kanskje hørt om Fartøyvernssentrenes Fellesråd uten helt å vite hva dette er, eller hva det driver med. FF er et felles råd som er etablert av de tre fartøyvernssentrene. Da sentrene i sin tid ble opprettet var det et behov for en møteplass for å kunne diskutere felles problemstillinger og som et talerør ut mot Riksantikvaren (RA), departementet og det politiske miljøet. Frem til 2014 var samarbeidet nokså sporadisk og ad hoc- preget, og det samme kan vel sies om kontakten mellom FF og RA, men i utarbeidelsen av verneplaner og i høringsrunder i forbindelse med statsbudsjettet ble FF invitert til å komme med høringsuttalelser og innspill.

I 2014 tok RA initiativet til å formalisere samarbeidet med faste møter. Dette var musikk i sentrenes ører som lenge hadde hatt et ønske om dette. Heretter ble det holdt 4 møter i året. Fast innslag på møtene har vært rapportering av status fra sentrene og RA. Et såkalt «faglig case» har også vært faste innslag der et av sentrene løfter frem problemstillinger først og fremst knyttet til antikvariske arbeid. Sentrenes arbeid for post 75, de såkalte fellestjenestene har også vært faste innslag der RA i stadig større grad har vært detaljerte og spesifikk i sine bestillinger av oppgaver.

Det er også viktig å nevne det gode samarbeidet mellom FF og andre aktører, først og fremst med Norsk Forening for Fartøyvern og Forbundet Kysten men også med museumsnettverket. Når det gjelder tilskudd til fartøy over post 74 har vi hatt felles inter-

esser i å øke tilskuddsposten og vi har derfor fremmet felles forslag om dette i høringsuttalelser til statsbudsjettet.

FF er ikke en juridisk enhet med mandat eller myndighet til å forplikte sentrene. Vi synes likevel det er et viktig organ for å kunne kommunisere utad med en felles stemme. Vi ser også at forumet har vært viktig for å utvikle samarbeidet sentrene imellom og samarbeidet med RA og andre. Fartøyvernet er under press. Det er et smalt felt der kompetansen er begrenset, både hos politikere og byråkrater. Å skape forståelse for at det trengs mer midler enn det som finnes i dag, er en vanskelig øvelse. Vi håper derfor på et fortsatt godt samarbeid mellom alle gode krefter.



Slik ser «Angels Gate» ut, her på rundtur med museums-gjester. Både hun og «Jakob» er bygget etter samme standard-tegning som type 327. Foto via Los Angeles Maritime Museum

«Angels Gate», amerikansk slepebåt med skandinavisk mannskap og dansk søster

Som et apropos til vår artikkel om den danske slepebåten «Jakob» i forrige nummer har Olaf Engvig, som nå bor «over there» sendt oss denne hilsenen.

Slepebåten «Angels Gate» ble overdratt til Los Angeles Maritime Museum i 1992, etter over 40 år som havneslepebåt og lyststurbåt for havna i Los Angeles, San Pedro. Da overtok pensjonerte sjøfolk fra Skandinavia ansvaret for vedlikehold og drift av slepebåten.

Båten ble bygd i 1944 ved Decatur, Alabama for US Army Transport. Total lengde 85,9 fot, bredde 23 fot. Den fikk navnet ST(small tug) 695. ST 695 tilhørte en flåte på mange hundre slepebåter til bruk over alt hvor krigen trengte slik tonnasje. Den ble sent vestover til militærhavna i Wilmington, CA og opererte der under krigen. ST 695 ble avhendet som overskuddsmateriell og kjøpt av Los Angeles havn. Den ble omdøpt til «Angels Gate» (oppkalt etter fyrtårnet ved innløpet til havna).

Familien Engvig på fem kom til Los Angeles og møtte mange norske som jobbet på «Angels Gate». Vi ble vel

mottatt siden vi nettopp hadde kommet fra gamlelandet og snakket norsk. Fortsatt er «Angels Gate» å se i havna i Los Angeles, med turer for museet. Båten er i dag som da den ble sjøsatt. Men alle de gamle krigsseilerne vi traff er borte. I dag blir «Angels Gate» tatt vare på av yngre frivillige med maritim erfaring og en kaptein med USCG-papirer.

Årets tilskudd fra Riksantikvaren fordelt

Arne Harry Andreassen, leder av Norsk Forening for Fartøyvern

Så er årets tilskudd til fartøyvern fordelt. Rundt 63 millioner til oppimot 40 fartøy. Beløp pr. fartøy varierer stort, fra femti tusen til i overkant av fire millioner. Gratulerer til dere heldige.

Dessverre er det mange som sitter slukkøret og forbanna igjen med ingenting. Sånn blir det når gapet mellom søknader og det Riksantikvaren har til rådighet er i overkant av 200 millioner. Om det ikke skjer noe drastisk vil dette gapet bare øke framover. Som et minimum må Riksantikvarens post 74 økes til 100 millioner. Første mulighet til å gjøre noe ligger i revidert Statsbudsjett.

I en sesong der det meste ser ut til å bli tatt av koronaen er det ingen hemmelighet at den verneverdige flåten sliter med avlysninger og påfølgende tapte driftsinntekter. Og det er ikke småpenger det er snakk om. Undersøkelser som NFF har gjort blant sine medlemsfartøy viser at fartøy i drift kan få et tap på rundt 100 millioner om hele sesongen ryker.

Det som trengs er mere penger til reparasjoner og vedlikehold. På den måte kan tiden fram til samfunnet går som normalt igjen brukes til å ta vare på verneflåten. Alternativet kan i verste fall betyr at kulturminner går tapt.

digitaltmuseum, museum på nett

Ole Anders Lundgaard Evensen, Mjøsmuseet

Digitaltmuseum.no er nettsiden der museene publiserer bilder fra samlingene sine. Her er det fotografier av gjenstander, bygninger, kunst og mye mer, i tillegg til gamle, og ikke fullt så gamle, fotografier som museene har i sine samlinger. I alt finnes det i dag 2,5 millioner objekter. Du kan søke etter hundre- og tusenvis av eksempler på alt fra mjøsbåter til lusekammer, portrettfotografier og arkitektmodeller.

Du kan også oppleve at det du leter etter finnes som en detalj helt i utkanten av det beskrevne motivet. For best resultat anbefales det å søke så generelt



Lusekammer er ikke tema denne gang. Derfor har vi funnet et mer aktuelt bilde på digitaltmuseum, en illustrasjon fra artikkelen Arbeidsvæsen av Eilert Sundt, publisert i Folkevennen i 1864. Bildet heter Lense med trerevet storseil. At det er ei losskøyte ser vi av den mørke (røde) duken i seilet.

som mulig. Om du er glødende opptatt av lusekammer, får du flest treff på «kam». Da fanger du også opp lusekammer som kanskje har blitt registrert som en annen kam. Mesteparten fra innholdet på siden kommer direkte fra museenes registre, derfor kan du alltid være sikker på at dette er noe som finnes og tas vare på. Dette betyr at det også kan være lite informasjon. Vet du noe om mjøsbåter, lokale fotografier eller kanskje en lusekam? Eller hva som helst ellers? Da ønsker vi oss en kommentar på Digitalt Museum! Du finner oss på www.digitaltmuseum.no

Så seile vi på Mjøsa

Myndighetene oppfordrer oss til å feriere i Norge i sommer. Hva med en tur på Mjøsa? Skibladnerkontoret tilbyr hvert medlemsfartøy i Fartøyvernforeningen to billetter med «Skibladner» denne sommeren, om sesongen gjennomføres som planlagt.

Ta kontakt med kontoret på Gjøvik for reservering og eventuell bestilling av flere billetter. Rutetidene finner du på nettet www.skibladner.no

Vi garanterer en sjøsykefri opplevelse.



Norges ledende produsent av klassiske riggdetaljer tilbyr

Tauverk, treblokker, masteringer, kofilnagler, jomfruer, pokkenholtkauser, fûretalg 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



Sjøfartsfilm

EML Maritime AS

www.sjofartsfilm.no

Norges største utvalg i maritime filmer og bøker.
Jeg holder også foredrag om Krigsseilerne og Vår Maritime Kulturarv.

*Med maritim hilsen
Eilert Munch Lund
Til: 9183 1938 – eml@eml.no*



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

Foreningene bak bladet

Norsk Veteranskibsklub

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

Nordhordland Veteranbåtlag

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

Nordenfjeldske Staalskibs-union

c/o Per 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 Veteranskippet 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

Veteranbåtlaget Sjødampsprøite 1

Postboks 109 Sentrum, 5804 Bergen
post@bbhistorielag.com

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

Mjössamlingene

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

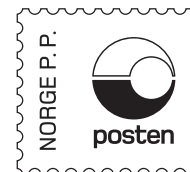
Stiftelsen D/S Engebret Soot

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
- Besiktigelser
- Tilstandsvurderinger