

DAMPSKIBS P O S T E N

TIDSSKRIFT FOR DET FRIVILLIGE FARTØYVERN

Nr. 119 | 3/2020



DAMPSKIPS- POSTEN

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

Bladet skal inspirere og informere. Inspirere alle som ser det som en viktig oppgave å bevare våre fartøyer, og informere om hvordan. Hoveddelen av stoffet vil derfor være om ulike sider av bevaringsarbeidet. Siden bladet er en del av det frivillige fartøyvernarbeidet, er vi avhengige av hjelp fra leserne for å lage det. Send oss derfor ideer og kommentarer, ros og ris, artikkelstoff og bilder. Alt mottas med takk, men gi redaktøren fullmakt til å bearbeide innsendt materiale. I den grad det er mulig, gjør han det i samråd med forfatteren. Alle innlegg står for forfatterens regning. Meningene deles ikke nødvendigvis av foreningene som står bak bladet.

På side 43 finner du oversikt over de samarbeidende foreninger. Bladet utkommer tre ganger i året. Om du ikke er tilsluttet noen forening, kan du abonnere på bladet. Det koster 180 kroner pr. år og bestilles gjennom Norsk Veteranskibsklub. Her kan du også kjøpe tidligere utgaver.



På forsiden ser vi «Hestmanden» med kurs for åpen sjø, for første gang siden mars 1963. Etter 17 år i opplag og 40 års restaurering er Norges største fartøyvernprosjekt nå fullført. Bildet ble tatt i midten av september, under en prøvetur utenfor Sørlandskysten. Foto: Gordon Øydna

Bildet over har ingen ting med Korona å gjøre. La oss derfor bruke det gjennom vinteren til å styrke drømmene om hvordan det kan bli neste sommer. Harald Sætre tok bildet under en tur til Hiskjo i Sunnhordland for noen år siden.

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

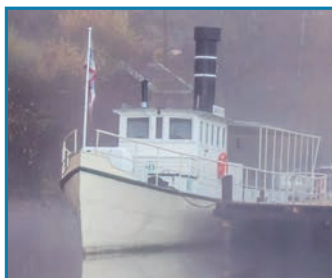
Grøtbergslia 47, 2850 Lena
Tel. 951 25 070,
p-iho@online.no
Representerer Fartøyvern-
foreningen

FRIST FOR STOFF TIL NESTE NUMMER: 14. januar 2021

Opplag: 2100

Utforming og trykk:
Printex Trykkeri, Hamar

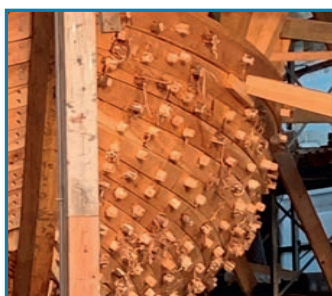
INNHold



4



13



16



40

- 4 Soot-gjengen lager sitt eget drivstoff**
Bunkring av «Engbret Soot»
- 6 Disputasfest for dr. Småland**
Festivitas på «Børøysund»
- 7 Det frivillige fartøyvernet**
Omtale av Erik Smålands doktorgradsavhandling
- 10 Maskinreparasjoner**
Viktige arbeider på «Skibladner» og «Børøysund»
- 13 Kulturbevareren Jan Hallvard Arntzen**
En veteran på Hvaler fyller 90 år
- 16 Jakta «Jelse», en unik mulighet**
- 20 Pandemien rammer fartøyvernet**
Rapport fra noen av våre fartøyer
- 22 Hva skjer ved fartøyvernsentrene?**
- 25 Fløtningens fartøyer**
Planer om ny utstilling
- 28 Fremtidens fartøyvern, sett fra våre nye fylkeskommuner**
- 30 Er det tid for eit kvileskjer i fartøyvernet?**
Kronikk i Dag og Tid 19. juni
- 32 «Hestmanden» i fart**
- 33 «Jærbuen» av Larvik – en klassisk historie**
- 38 Verdt å lese**
Lesestoff til glede og nytte
- 40 Fartøyvernsenter på Isegran**
- 43 Foreningene bak bladet**

I år er Korona og ansvarsoverføring fra Riksantikvar til fylker viktige spørsmål for fartøyvernet. Vi skriver om dem, men de er ikke våre hovedsaker. Viktige saker denne gang er doktorgraden til Erik Småland og planer om et fartøyvernsenter i Østfold. Vi har selvfølgelig også stoff om fartøyvernprosjekter over det meste av landet. Vi håper dette kan skape entusiasme blant våre egne, og tro på at vi gjør et viktig arbeid. Denne entusiasmen og troen må vi også prøve å spre til andre i samfunnet. Vi håper Dampskibsposten kan bidra til dette. God lesning.



En helt vanlig aktivitet for en dampskibsfyrbøter i indre Østfold.

Soot-gjengen lager sitt eget drivstoff

Langt fra salt sjø, der vannveiene ikke er stort bredere enn at vi kan spytte tvers over, finner vi et aktivt veteranbåtmiljø. I Ørje ved Haldenkanalen der ligger flere ærverdige fartøyer, gamle skuter som får god pleie av ivrige fartøyvernere. Dette miljøet kan bli en del av et mulig fremtidig fartøyvernssenter i Fredrikstad.

Tekst og foto: Sigmund Heed

Det er ikke mange båteiere som foredler sitt eget drivstoff. Eierne av «Engbret Soot» gjør det. De fleste som trenger drivstoff til fremdrift er avhengige av et kraftselskap eller oljeselskap, noen få av en kull-leverandør. På Ørje i Østfold, eller nå Viken, ringer lederen til skogeierforeningen og spør om det finnes tynningsvirke noe sted. Og det gjør det alltid. Det handler alltid om et vogntoglass, Full bil og henger, litt over 40 kubikkmeter med gran havner på plassen ved brygga til trolig verdens eldste propell-drevne dampbåt som fortsatt er i drift, «Engbret Soot».

På pinseften morgen kaster en gjeng på 8 - 10 personer seg over den store haugen med tømmer. Skal du foredle drivstoff, må du eie din egen vedmaskin, eller kjenne noen

som eier en. Det gjør Soot-gutta. Vennligstilte gårdbrukere og private næringsdrivende stiller utstyr til disposisjon, så både en stor traktor og en graver med tømmerklo er på plass. Det krever både tid og kløkt å omvandle 40 kubikkmeter tømmer til 55 cm lange, ferdigkløvde vedkubber som etter litt tørketid skal sørge for å drive den ærverdige dampbåten fremover.

Det stables ved, transportbånd overvåkes og flis og søppel ryddes vekk. Det mangler ikke på oppgaver når omkring 60 favner ved skal lages og lagres. Nytt av året er et nyoppført tak som veden kjøres innunder. Tidligere har veden blitt stablet på bakken og dekket med stålplater. En langt mer arbeidskrevende prosess. Etter en 12 timers arbeidsøkt



Fin fart i trangt farvann.

er 40 kubikkmeter tømmer blitt godt og vel 60 favner ved. Det bør holde som drivstoff i hvert fall et par sesonger. Det mangler heller ikke på andre oppgaver for denne gjengen som stabler ved. «Engebret Soot» krever sitt vedlikehold. I tillegg drifter andre gjenger «Turisten». Dampbåtmiljøet på Ørje er i høyeste grad levende.

Veteranen «Engebret Soot»

Bygg nummer 1 ved Nyland Mek. Verlsted i Christiania ble bygget i deler, som så ble fraktet «over sjø og land» til Tistedalen, hvor skuta ble ferdigbygget og sjøsatt i 1862. Ved sjøsettingen ble den døpt «Engebret Soot», oppkalt etter kanalbyggeren som døde tre år tidligere.

I årevis gjorde båten nytte, først til persontransport, så til tømmerselep langs Haldenvassdraget. Etter endt tjeneste på hjemlige trakter ble båten gitt til Aker-gruppen, som hadde overtatt Nyland Mek Verksted. Båten ble transportert til Oslo hvor hun ble stilt opp som et utstillingsobjekt på bryggekannten utenfor Aker mek. Verksted. Noen måneder i 1978 tilbrakte hun også på Youngstorget som blikkfang ved et fagforeningsjubileum.

En gruppe litt eksentriske mennesker fra bygda Marker som ligger langs Haldenvassdraget, og er nærmeste nabo med Sverige, ville noe annet for denne skuta. Vi er tilbake like før alle jappene måtte parkere sine Mercedeser og levere inn nøklene i slutten av 1980-tallet. I en tid hvor alt hadde gått til himmels noen år, før det virkelig bare gikk rett i bønn økonomisk.

Plutselig ble kvadratmeterprisen for å stille ut den flotte båten alt for høy for investorene på Aker brygge, og det ble mulig for en gruppe folk fra Ørje å få båten tilbake til Haldenvassdraget. Til og med med medgift. Da spørsmålet dukket opp om hvor mye, sa en av initiativtakerne til å få båten tilbake følgende: Er det noe å gi i mellom på millionen da? Resultatet var 250.00 kroner i medgift og båten kom tilbake til Ørje i 1989.

Restaureringen

Det var starten på en prosess som gikk over mange år. Planen var at båten skulle flyte da den kom til Ørje. Noen «kloke» mennesker fra Oslo-regionen mente det kunne skje ved å legge et gummibelegg på båten. Heldigvis regnet det den dagen båten kom til Ørje. Og de minst optimistiske mente at det var et dårlig tegn at regnvannet rant ut før sjøsetting. Derfor ble båten satt på land kloss inntil E18. Det skremte vettet av en og annen trailersjåfør som fikk følelsen av å møte en båt på veien.

Det livet kunne ikke vare. I hvert fall mente Statens Vegvesen at man ikke kunne ha en båt stående på deres grunn hvor lenge som helst. Så en dag ble det mobilisert flytting til en plass på Høvleritomta helt inntil Ørje-elva. Her ble det reist et hus rundt båten. Her kommer jappenes betydning inn i bildet igjen. Hadde ikke de sørget for kollaps i norsk økonomi, hadde heller ikke «Engebret Soot» blitt restaurert. I kjølvannet av den økonomiske krisen som oppsto, dukket det også opp midler som kunne gi unge uten muligheter for jobb et tilbud. I regi av restaureringsprosjektet ble unge folk engasjert og kurset med kyndig personell. Samtidig ble båten restaurert. På forsommeren 1995 var det store målet nådd, og den 7. juni ble båten sjøsatt. Dette er nå 25 år siden, og blir markert med en utstilling på området hvor båten ligger på Ørje.

Sigmund Heed har holdt på med båter av ymse slag det meste av livet. Han var med på restaureringen av «Engebret Soot» for 25 år siden, og er nå den eneste aktive som også var med på restaureringen.



Sesongen er over, og skuta klargjort for vinteropplag. Bak-enfor kan vi skimte lille «Stampe», en privateid båt som en del av fartøyvernmiljøet.



Disputasfest for dr. Småland

Det var en stor ære for mannskapet på «Børøysund» å ta imot Erik Goht Småland 12. september, etter at han dagen før hadde disputert for sin avhandling «Det frivillige fartøyvernet i Noreg - Historisk bakgrunn, omfang og motivasjon» ved universitetet i Göteborg. Avhandlingen gjorde ham fortjent til tittelen doktor filosofie i Kulturvård.

Tekst og foto: Laila Andresen, formann Norsk Veteranskibsklub

For å markere dette, hadde han og hans familie valgt å invitere til disputasfest ombord. Det var ca. 50 gjester, fra familie, venner, kolleger fra Riksantikvaren, museums- og fartøyvernvenner med flere. Erik startet festen med å fortelle kort om doktoravhandlingen sin. Det er et imponerende arbeid han har nedlagt. Etterpå var det mange som ønsket å gratulere Erik med gode ord. Det startet med hans datter Agnes som holdt en meget hyggelig tale sin til far, som så meget stolt ut der han sto på akterdekket og mottok alle gode ord og hyllest. Etter hvert kom det taler fra venner, og ikke minst fra Riksantikvaren med seksjonssjef Linda Veiby. Fartøyvernmiljøet gratulerte også - generalsekretær Hedda Lombardo fra Norsk Forening for Fartøyvern, Øyvind Konglevoll fra «Stavenes», Tor Bjørgeas fra «Oster» og Laila Andresen fra NVSK. Til slutt var det Eriks veileder professor Harald Bentz Høgseth ved Institutionen för kulturvård, Göteborgs universitet som fikk ordet.

Etter talene ble det invitert til nydelig mat, som ble

servert nede foran byssa. All mat var laget av hans kone Ursula og datter Agnes - det var utrolig mye god mat de vartet opp med til alle gjestene. Etter maten var det tid for en times seilas i indre Oslofjord, i fint septembervær, men til tider med en sur vind. Kaffe og deilige kaker kompenserte imidlertid for vinden. Alt i alt en fin markering for Eriks doktorgrad.

Ut fra kommentarene mannskapet fikk fra gjestene var det tydeligvis et godt valg av familien Goht Småland å velge «Børøysund» som ramme for festen. Mange av gjestene var tydelig overrasket over hvor stille båten gikk – flere hadde ventet seg mer lyd fra maskinen. «Børøysund» er en god ambassadør for alt det fine fartøyvernet som drives rundt omkring i Norge. Vi håper Eriks doktoravhandling kan bidra til å øke statusen til denne delen av kulturminnevernet.

En stor gratulasjon til Erik som nå er doktor Erik Goht Småland. Takk for at du og familien valgte å feire ombord i «Børøysund».

Det frivillige fartøyvernet

Omtale av Erik Smålands doktorgradsavhandling

Avhandlingen er et vitenskapelig verk som viser at fartøyvern er langt mer enn å banke rust og fjerne råte. Det bevarer deler av vår kulturarv, det gir sosiale nettverk som tar vare på og utfordrer mennesker, og har ringvirkninger vi sjelden tenker rekkevidden av. Et viktig spørsmål blir nå hvordan avhandlingen kan brukes overfor beslutningstagere, til gagn for fartøyvern, kystkultur og frivillighet.

Tore Friis-Olsen



Olav Krossnes (til venstre) og Harald Skauge i arbeid på «Stord I» i 1986. Bildet illustrerer avhandlingens funn, både om at arbeidstakere søker en fortsettelse av sin yrkeskarriere i frivillig arbeid og at de søker et sosialt miljø. Krossnes var siste kaptein på «Bruvik» i 1979. I 1981 kom han om bord i «Stord I» og var med i gjenoppbyggingen fram til 1987. Han omtales som en kunnskapsrik og flink arbeidsleder. Skauge var i det sivile ansatt i Bergens Sporvei. Foto: Harald Sætre

Erik Småland har i hele sitt virke fra de ulike posisjonene han har hatt i fartøyvernet undret seg over fraværet av interessen for feltet fra kulturminneforvaltningen, fra museene og akademia. «Det var som om fartøyvernet og det øvrige kulturminnevernet hørte til to heilt ulike verder, med ulike reglar og aktørar. Ideen til denne avhandlinga har vokse fram som resultat av undringa mi over dette» skriver han i forordet. Fartøyvern ble aldri en del av de faglige diskursene innenfor akademia og kulturminneforvaltningen. Dette misforholdet kan være vanskelig å forstå da fartøyvern i dag engasjerer mer enn ti tusen aktive frivillige og tilskuddet til fartøyvern er nest største post (om lag 60 millioner kroner) på Riksantikvarens budsjett.

Småland skriver at arbeidet med dette har vært omfattende og vanskelig fordi det er forsket svært lite om fartøyvern og i enda mindre grad om den frivillige aktiviteten knyttet til vern og bevaring av historiske fartøy i Norge. Ja vi må helt tilbake til 1992 for å finne større forskningsarbeider på feltet. Før det igjen finnes nær sagt ingenting. Med delegeringen av fartøyvernet fra Riksantikvaren til fylkene vil et nytt forvaltningslandskap avtegne seg. Sett i lys av det blir det viktig med mer forskning og kunnskapsbasert informasjon tilrettelagt for de ulike aktørene i det nye vernelandskapet i tiden som kommer.

Erik Småland har valgt en tverrfaglig og bred inngang i denne studien av det frivillige fartøyvernet. Det gir samlet en bedre og mer utfyllende forståelse av fartøyvernet enn hva ett faglig ståsted alene kan gi skriver han. Han gir eksempler: Et studium av fartøyvernet kan både forstås som historisk utvikling, det kan forstås som juridisk prosess ved å studere

kulturminneloven og man kan se hvordan virkningene av verneaktivitetene har på de frivillige med utgangspunkt i forskning på folkehelse. Avhandlingen er et grundig stykke arbeid som gir oss forståelse og kunnskap om hvordan fartøyvernet griper inn i en lang rekke fag- og samfunnsområder, langt flere enn de disiplinene kulturminneforvaltningen og museene vanligvis forholder seg til. Smålands mangeårige erfaring med fartøyvern gjør han nok svært godt skikket til å beherske de ulike faglige tilnærmingene. Han har lang fartstid som frivillig fartøyverner, han var museumsdirektør ved Museumssenteret i Hordaland i mange år og han er nå faglig ansvarlig for fartøyvernet hos Riksantikvaren.

Hovedmålet med avhandlingen har vært å forstå utviklingen av det frivillige fartøyvernet på bakgrunn av de historiske prosessene og materielle objektene (fartøyene) som har bidratt til denne utviklingen. Avhandlingen er delt opp i tre delstudier med følgende forskningsspørsmål:

1. Hva er bakgrunnen for at fartøyvernet ble et felt dominert av frivillige grasrotbevegelser?
2. Hvem er de frivillige og hva er omfanget og betydningen av deres innsats?
3. Hvilke personlige opplevelser har de frivillige og hvilke samfunnsmessige virkninger har aktiviteten rundt fartøyene?

Historisk bakgrunn for fremveksten av det frivillige fartøyvernet

Gjennomslaget for fartøyvern med en bred folkelig deltagelse kan sees i sammenheng med fremveksten av kystkulturbevegelsen. Selv om fartøyvernet har en lang histo-



Erik Småland i fetten. Her måler han stålprofiler på «Stavenes» i 2009. Foto: Harald Sætre

rie i Norge var det få fartøyer som ble tatt vare på før i 1960-årene. Før den tid ble verneprosjektene begrunnet mer som næringsspesifikke kulturminner fra sjøfarten. Virksomheten bar preg av ad-hoc organisering og var ikke en del av en bevegelse eller den nasjonale kulturen. Dette endret seg fra 1960-årene med blant annet stiftelsen av Norsk Veteranskibsklub i 1964.

Den viktigste årsaken til denne endringen var i hovedsak opplevelsen av misforholdet mellom den offisielle fremstillingen av norsk kulturarv, som bygde på bonde- og innlandskulturen og den erfarte historien som for mange på kysten handlet om sjøfart, fiske og kystkultur. Det frivillige fartøyvernet og kystkulturbevegelsen vokste fra 1960- og 1970-tallet frem på utsiden av de akademiske institusjonene og målbar en folkelig motstand mot verdisynet til den offentlige kulturminneforvaltningen. Hos Småland blir det frivillige fartøyvernet og kystkulturbevegelsen å betrakte som en motkulturell lekmanns-bevegelse der skepsisen til det etablerte verneapparatet ble en del av den samlende ideologien. «Koplinga til kystkulturen i siste halvdel av 1970-talet situerte fartøyvernet i en diskurs om den nasjonale identiteten der fartøya var sentrale symbol og vernarene denne rørsle sine heltar».

Hvem er de frivillige og hva er omfanget og betydningen av deres innsats

Denne delen av avhandlingen har en kvantitativ tilnærming der kildene stort sett er innsamlet statistisk materiale. Når det gjelder omfang og verdi har Småland tatt utgangspunkt i tall fra 2009. På den tiden fantes det 244 fredede og vernede fartøyer i Norge. 90 fartøyer fikk tilskudd fra Riksantikvaren og med det som utgangspunkt finner han ut at det er om lag 10 000 medlemmer tilknyttet disse fartøyene. Rundt 10 % av medlemmene utførte om lag 10 timers arbeid per måned. Det betyr at det da ble utført ca. 130 000 dugnadstimer det året. Estimert verdi av dette arbeidet er om lag 40 millioner kroner. Ser man på den samlede verneflåten på 244 fartøyer er det grunn til å anslå at den samlede verdien av det frivillige arbeidet er dobbelt så stor. Snittalderen på de frivillige er 52 år og 80 % er menn.

Hvordan er så den geografiske fordelingen av det frivillige fartøyvernet? Jo, når man sammenligner antall vernede fartøyer og medlemmer i Forbundet KYSTEN med folketallet i de ulike landsdelene finner man at fartøyvernet og kystkulturbevegelsen står sterkest i nord, vest og sør. Et morsomt poeng som Småland trekker frem er at fordelingen av medlemmer i Forbundet KYSTENs lokallag i stor grad samsvarer med den geografiske fordelingen av nei til EU-stemmer.

Fartøyvernet ble en del av kystkulturbevegelsen, særlig fra 1970-tallet. Mange fartøyvernprosjekter sluttet seg til Forbundet KYSTEN, ofte som egne lokallag rundt ett eller flere fartøyer. Forbundet KYSTEN ble stiftet i 1979 og få år etter, i 1986, ble Norsk Forening for Fartøyvern (NFF) etablert. Organisasjonene har ulik tilnærming i arbeidet med fartøyvern. Mens Forbundet KYSTEN var opptatt den politiske kampen om å løfte frem og få anerkjennelse for kystkulturen spisset NFF sin virksomhet mer mot bedre rammebetingelser og økte tilskudd til fartøyvernet over statsbudsjettet. Småland mener at begge disse tilnærmingene har fungert godt og det er i dag et nært og utfyllende samarbeid mellom disse to organisasjonene.

Egne motivasjoner og opplevelser

Det tredje forskningsspørsmålet og delstudiet handler om de frivilliges egne opplevelser og forståelser. Hvordan opplever og hvordan begrunner de frivillige sitt engasjement? Hvilke virkninger har aktiviteten på de frivillige? Her går Småland tettere inn på både individene og felleskapene rundt fartøyene. Mange vil nok kjenne seg igjen her. Denne delen av avhandlingen er en kvalitativ studie der Småland har intervjuet mange frivillige. Når han analyserer materialet avtegnes et generelt mønster som motiverende for den frivillige innsatsen. Den kan deles inn i to hovedgrupper:

- Faktorer som har med minner, identitet og fortidighet å gjøre.
- Faktorer som har med opplevelser i samband med det frivillige arbeidet å gjøre.

Småland deler så disse hovedmønstrene inn i flere undergrupper og varianter. Felles for disse er at mye handler om personlige minner, både erfaringsnære og erfaringsfjerne. Opplevelser av felleskap og egenmestring er også svært viktig.

Jeg vil sitere ett eksempel fra Smålands omfattende intervjumateriale som godt illustrerer hva det handler om:

«Dagfrid fra Indre Hardanger gifta seg og flytta til Sogn. Femti år seinare hørde ho ein lyd som oppheva avstanden i tid og rom attende til barndommen:

- Då eg hørde denne båtfløyta sprang jeg straks ut for å sjå kva som var på ferde. Eg trudde det det var ein draum då eg såg min kjære gamle fjordabåt MS «Granvin» la til kai her. Det var heilt utrueleg å sjå att postflagget og den gamle pipa, seier Dagfrid. Ho visste sjølvsagt at det var veteranbåttreff i Balestrand, men overraska over møtet med sin barndoms fjordbåt blei ho likevel. Faktisk måtte ho klype seg i armen då ho såg det velkjente synet. - Eg er mildest talt rørt til tårer seier Dagfrid til Sogn Dagblad.

Dette minnet er knyttet til et konkret skip. Men også erfaring fra andre skip, som yrkeaktiv eller passasjer på andre skip oppgis som motiverende for deltagelse».

Fartøyvern og folkehelse

Personlige minner, egne opplevelser, felleskap og mestring er stikkord for hva den frivillige verneaktiviteten gir deltagere. Mange deltagere er ikke lenger del av sosiale nettverk når et yrkesaktivt liv er over. Gjennom arbeidet med fartøyene blir man del i felleskap som man ellers ikke hadde vært en del av. I Smålands studier av de frivillige kommer det klart frem at det å delta i arbeidet med fartøyene gir opplevd bedre helse, velvære og økt livskvalitet. Det å være en del av disse felleskapene, at man vet at virksomheten oppfattes som positiv for lokalmiljøet og samfunnet og at arbeidet de gjør blir satt pris på, forsterker de helsefremmende aspektene ved engasjementet.

Smålands avhandling er å betrakte som nybrottsarbeid, spesielt den delen som handler om de frivilliges innsats sett i et folkehelseperspektiv. Det er å håpe at denne avhandlingen kan bidra til å utvikle flere studier, faglige diskusjoner og mer forskning om fartøyvern.

Tore Friis-Olsen er seniorrådgiver i Forbundet KYSTEN. Han har lang erfaring med frivillig arbeid. Han har formelle utdannelser i historie og etnologi fra Universitetet i Oslo.

Maskinreparasjoner på veteraner

På to av våre veteraner er det gjennomført viktige maskinreparasjoner siste år. «Børøysund» har fått nytt høytrykkstempel, mens veivakselen på «Skibladner» har fått en grundig overhaling. Slike oppgaver er langt fra dagens vanlige verkstedoppdrag, og det å finne kompetente verksteder og å få laget nye deler kan by på utfordringer.

Forarbeidelse av nytt HT-stempel på «Børøysund»

Jan F. Andersen-Gott, leder teknisk utvalg i Norsk Veteranskibsklub

På «Børøysund» har det ved noen anledninger vært tregt å få slått maskinen akterover og at HT-stempelet da ofte har blitt stående i bunnstilling. Det ble derfor besluttet å åpne HT-sylindren og ta ut stempelet for kontroll. Det ble da registrert tre forhold: 1: Stempelet var åpenbart uoriginalt og av ukjent opprinnelse og alder. 2: Det hule stempelet hadde bare en tetningsfjær som til gjengjeld utgjorde det meste av stempelets totale høyde og at det på innsiden lå 5 bladfjærer for å bidra til tetningsfjærens spenn mot sylinderveggen. 3: Det var merkbart mer spor av slitasje på stempel og sylinder i akterkant enn forøvrig. Dette kunne blant annet komme av at ingen av bladfjærene var like og at alle hadde ulikt spenn. Dertil hadde bladfjærene slitt seg markerte spor der de lå an mot både topp- og bunndelen av stempelet, slik at det var uklart hvor mye hver av bladfjærene hadde bidratt til tetningsfjærens spenn.

I og med at stempelet var hult har det være diskutert om det kunne være en tenkbar mulighet at damp kunne finne veien fra høytrykk-siden til lavtrykk-siden av stempelet via den saksformede «glipen» på fjæra og det hule stempelet. En slik eventuell trykkutligning ville ved omkasting, hvor stempelet jo må stå stille et øyeblikk, kunne bidra til å låse stempelet. Det har ikke vært grunnlag for å konkludere noe på dette.

Undersøkelser i markedet viste at dersom en skulle lage et nytt stempel som kopi av det gamle med bladfjærer, så ville det bli en meget komplisert og kostbar affære. Det engelske firmaet som for flere år tilbake hadde levert den store tetningsfjæren via verkstedet Goltens AS, var eksempelvis ikke lengere å oppspore verken pr. telefon eller data.

Alternativer for nytt stempel

Det mangler dessverre stort sett alt av originaltegninger av «Børøysund»s maskineri, mens «Kysten» i Tønsberg, som har en lignende litt større maskin, har ganske komplette og



Stempelet sett ovenfra etter at toppen er fjernet. Vi ser den store stempelfjæren som skal presses mot sylinderveggen av de fem små fjærene på innsiden. Foto: NVSK

digitaliserte tegninger. En utskrift av den originale tegningen av HT-stempelet fra 1909 på «Kysten», viste en helt annen type stempel enn det på Børøysund og at det var produsert ved avansert støpejernsteknikk. Etter et meget nyttig og hyggelig møte hos Riksantikvaren i slutten av november 2019 ble det i brev fra RA noen måneder senere gitt dispen-

sasjon for å produsere et nytt HT-stempel til «Børøysund». Kort tid etter bevilget RA kr 200.000 til produksjonen. Det nye stampelet skulle lages etter en litt forenklet modell av «Kysten» og stampelet skulle ikke støpes, men dreies og freses i støpejern og med to tetningsfjærer i støpejern. Med et massivt stempel og to separate tetningsfjærer med gliper på 0,1 millimeter, skulle enhver selv teoretisk mulighet for damplekkasje og trykkutjevning være eliminert.

Etter diverse undersøkelser i markedet i inn- og utland besluttet styret i Norsk Veteranskibsklub å bestille tetningsfjærer fra produsenten Rotting i Nederland. Dette var etter nyttig innspill og formidling av kontakt fra Tor Bjørgaas, som er maskinmester på «Oster» og leder av Nordhordland Veteranbåtlag. Det ble samtidig besluttet å bestille produksjonen av nytt stempel i støpejern hos Fadum tekniske AS i Lier. I februar 2020 kom Fadum om bord og tok aktuelle mål og bilder av HT-sylindren og med utgangspunkt i dette, det gamle stampelet og originaltegningen fra «Kysten», ble det utarbeidet detaljerte arbeidstegninger som ble godkjent av NVSK. Valget av Fadum tekniske AS viste seg å være et meget godt valg både ut fra maskineringsutstyr, kompetanse og service. Allerede i mars var stampelet ferdig og det ble montert av Fadum med assistanse fra NVSK i april. Under og etter monteringen ble maskinen tørnet for hånd gjentatte ganger og alt fungerte normalt.

På grunn av koronasituasjonen ble det først prøvekjøring «for full damp» 9. juni hvor en etter et par timer på fjorden kunne fastslå at det nye stampelet fungerte som det skulle. På den senere sommerturen i juli/august hvor det ble kjørt til dels lange dager med god fart, fungerte det også utmerket.

Verdifull egeninnsats

Det ble i prosessen grundig overveiet om HT-sylindren burde hones før nytt stempel ble produsert. Den gamle tetningsfjæren hadde nemlig laget godt synlige slitasjespor i deler av sylindren. Honing medfører at en sliper seg innover i godset i sylindren for å oppnå en mest mulig sylindrisk form og jevn overflate. En ulempe er imidlertid at strukturen på støpejernet ofte blir grovere jo lenger en kommer innover i godset, noe som i tur kan medføre økt slitasje. Nøyaktige målinger viste heldigvis at den stedvise slitasjen i sylindren ikke var så ille som den så ut. Det viste seg samtidig at det var så usikker ventetid på å få utført eventuell honing at det ville kunne forsinke produksjonen av nytt stempel og dermed klargjøringen av maskinen for sesongen. Det ble derfor besluttet at egne mannskap heller skulle foreta en nennsom sliping for hånd av aktuelle partier. Dette ble gjort med tålmodighet av Bjørn Eklund som hadde lange og sterke nok armer til å kunne slipe sylindren fra toppen og helt ned til bunnen. Denne egeninnsatsen innebar alene en besparelse på ca. kr 100.000. Totalt kom produksjonen med montering på kr 59.400 og tetningsfjærene på kr 5.845. Det vil si totalt kr 65.245. Dette var en vesentlig reduksjon i forhold til de tidlige kalkyler som lå til grunn for Riksantikvarens bevilgning. Det overskytende er søkt overført til andre arbeider.

Når det gjelder tilfellene med treg reversering så vil dette bli fulgt ytterligere opp både ved å sjekke øvrige aktuelle deler av maskineriet og ved gjennomgang og utprøving av hvordan manøvreringen best og sikrest bør foregå.

Store maskinreparasjoner på «Skibladner»

Bjørn Blichfeldt, direksjonsformann i AS Oplandske Dampskibsselskap.

Foto: AS Oplandske Dampskibsselskap

«Skibladner»s økonomi har vært, på lik linje med de fleste fredede fartøy, svært anstrengt i mange år.

Når den økonomiske situasjonen er presset kommer man i en situasjon hvor bare det aller nødvendigste av reparasjoner og vedlikehold blir utført. Høyest prioritet får arbeidene knyttet til pålegg fra Sjøfartsdirektoratet. Dette går utover langsiktigheten i arbeidet med sikring av framtidig drift. Gjennom mange år har det årlig blitt utført reparasjonsarbeider i dampmaskina om bord i «Skibladner», men det er flere ti-år siden de helt store vedlikeholdsarbeidene har blitt gjennomført.

Høsten 2019 gikk «Skibladner» på slipp på Minne for planlagt 5-års klassing. Vi var kjent med en del arbeider som skulle utføres, men som så ofte ellers lå det noen overraskelser på lur. Arbeidene var budsjettert til 2 millioner, men kostnaden ble det dobbelte, da det (selvsagt) dukket opp nye utfordringer underveis. Det var særlig reparasjon av roret som ga oss de store utfordringene.

Hva må gjøres med maskinen?

Skipet ble tatt ut fra slipp (noe vi måtte gjøre før det ble for lite vann i Mjøsa) og lagt til Gjøvik brygge. Der startet maskinarbeidet, og stadig nye problemer avdekket. Med eget

mannskap, hjelp fra Ringsaker industriservice og flere andre gode samarbeidspartnere ble det laget nytt høytrykksstempel med 2 ringer, ny stempelkrone på mellomtrykk med 3 ringer, og sleider overhelt. Videre er ventiler og smøresystemer overhelt og kjelene syret ut. Etter pålegg fra Sjøfartsdirektoratet er begge bunkerstankene rengjort, reparert og alle sveisesømmer kontrollert.

Ulyden som maskinistene hadde registrert var blitt sterkere de to siste årene. Det var mistanke om at det var problemer med veivakslingen. Vi registrerte stor aksial klaring på akslingen og kontaktet Goltens, firmaet som tidligere hadde gjort store maskinarbeider om bord. Det ble da bekreftet at det var skjevheter i veivaksel og skovleaksler. Samtidig ble det registrert store bevegelser i rammelagre. Disse var tidligere sveiset. Det var usikkert om rammen var skjev og dermed måtte linjebøres.

Gjennom Norsk forening for Fartøyvern fikk vi kontakt med erfarne maskinister på Oster. Fire karer tok seg en Gjøvik-tur og brukte en dag nede i maskina. De var enige med vår maskinsjef om at det med stor sannsynlighet var feil på veivakslingen.

Oplandske Dampskibsselskap (ODS) bestemte seg da for at jobben skulle gjøres. Denne gangen skulle det gjøres



Demontering av veivaksel.



Oppretting og tilpasning i Hirtshals.

helt og ikke stykkevis og delt. At det ville bli dyrt forsto vi, men skulle vi få maskinstans midt i sesongen ville det kunne bli vel så kostbart. Vi fant ingen her i landet som kunne ta på seg denne jobben, enten fordi de ikke hadde kompetansen eller fordi de ikke kunne ta på seg en så stor jobb på kort varsel. Etter å ha mottatt anbefalinger fra andre skip og sjekket grundig ut både seriositet og kompetanse falt valget på MarineShaft i Hirtshals i Danmark. De var på Gjøvik med to mann i noen dager og ga oss deretter et tilbud. Vi inngikk kontrakt og sammen med eget mannskap og Ringsaker Industriservice startet demonteringen av akslingene. De tre akslingene veier omkring 6 tonn og ga oss følgelig noen utfordringer når de skulle heises ut av skipet. Akslingene ble sendt til Danmark for målinger og kontroll. Det var avklart med Riksantikvaren at alle arbeidene er reparasjoner og vedlikehold og dispensasjon fra fredningsvedtaket var derfor ikke nødvendig.

Utførte arbeider

Mens akslingene befant seg i Danmark rammet Koronaen oss alle. Vi kunne få akslingene tilbake til Gjøvik når arbeidet var sluttført, men utfordringen var vi kunne ikke få med de danske verkstedarbeiderne. Etter en tid løste dette seg ved at myndighetene åpnet for at spesialarbeidere kunne komme inn i landet. Arbeiderne fra MarineShaft arbeidet om bord i «Skibladner» om dagen, men utenom arbeidstid var de i karantene i leiligheten vi hadde leid til dem. Mat ble levert på døra.

Akslingene ble remontert og Ringsaker Industriservice og ODS sitt eget mannskap arbeidet hektisk om bord for å bli ferdige til første seilingsdag som ble satt til den 23. juni. Normalt starter vi seilingssesongen med charterturer omkring 20. mai, men disse turene ble Korona-avlyst. Så gjennomførte vi første testtur og oppdaget at ikke alt var slik vi ønsket. Da ble det noen dager med justeringer og nye prøveturer. Da ble «alt så meget bedre» og vi var klare for årets første tur.

Så kom flommen! Vi kunne bare anløpe 4 av 8 brygger og var i tillegg utestengt fra Eidsvoll fordi Bane Nor bygger ny bru over Vorma. At juli stort sett hadde grå og regntunge

dager var heller ikke noen stor hjelp. En ulykke kommer sjelden alene.

Gjennom noen uker har vi erfart at det nå ser veldig bra ut. Men vi er ikke helt i mål. Det er ønske om å gjennomføre en del maskinarbeider før neste sesong. Utfordringene da er at en slik sesong som vi har hatt nå ikke åpner for nye ekstraordinære kostnader.

I sommer har vi seilt med maksimum 50% av tillatt passasjerantall i rutetrafikk og avlyst charterturene. Det ble svært tøffe tak for rederiet, men når skuta har overlevd to verdenskriger, ligget to ganger på Vormas bunn og overlevd flere nasjonale kriser, så skal ikke en veivaksling eller en korona-pandemi klare å stoppe verdens eldste rutegående hjuldampere.

Arbeider utført på veivakslingen og de to skovle-akslingene:

- Demontert og transportert til Hirtshals for reparasjon og kontroll.
- Alle rammelager og veivlagre er støpt nye.
- Ramma ble linjeboret.
- Gammel sveis på ramme (høytrykk og lavtrykk) ble åpnet og forbedret.
- Veivtapper på lav- og høytrykk viste begynnende sprekker og er derfor fornyet.
- Innfesting mellom veivaksel og skovleaksler ble lagd nye.
- Begge skovlelager har fått støpt nytt lagermetall.
- Begge sprukne overlager ble erstattet med nyproduserte.

Gjennom flere år har ODS etablert samarbeid med Ringsaker Industriservice. Firmaet som holder til på Moelv har vist stort engasjement og innehar stor teknisk kunnskap. De har også lært opp egne medarbeidere i klinking. Det er viktig for oss at det er kompetanse hos bedrifter rundt Mjøsa som vil støtte «Skibladner». Ringsaker Industriservice er en slik bedrift. De stiller opp på netter og i helger hvis det er nødvendig.



Arntzen, sammen med Eivind Lande fra Riksantikvaren, inspiserer slepebåten «Høvding» i 2000. Båten ble bygget i 1867, og Stiftelsen Hvaler forsøkte fra 1993 å bevare den. De måtte imidlertid gi opp, og båten ble hugget i 2014.

Foto: Morten Bendiksen/Demokraten

Kulturbewareren Jan Hallvard Arntzen

Intervjuet av Morten Hesthamer

I fartøyvernmiljøet i Norge finner vi mange engasjerte personer, men sjelden finner vi en som har vært engasjert i så mye forskjellig som Jan H. Arntzen på Spjørøy i Hvaler. For 14 år siden fikk han Kongens fortjenestemedalje i gull for sitt mangslungne engasjement. I 1964 tok han og kona Wenche blant annet imot Tibetanske flyktninger på leirskolen de da hadde bygd opp på Gjøvik. Arntzen trakk i trådene da man fikk kjøpt Nordgården på Spjørøy og var leder av foreningen «Hvaler Bygdesamling» gjennom 28 år. Vi snakker om det som i dag er «Kystmuseet Hvaler», tilsluttet Østfoldmuseene. Han var dypt involvert i kjøpet og istandsettingen av «Hvaler» og ikke minst har han vært pådriver for å utvikle Kystmuseet enda lengre. Nå har han passert 90 år, så han har hatt tid til å engasjere seg kan man si, men det fantastiske er at han stadig brenner for kultur-

prosjekter og bobler over av nye ideer. På Hvaler er man så glad i Jan at han har fått en egen «gate» oppkalt etter seg. Det er allikevel ikke noe han trekker fram sjøl. Han skryter heller av de andre som er med og jobber.

Jan ble født på Vesterøy i 1930, og kom da som den mellomste av tre brødre. Faren var skolestyrer på øya, og familien bodde i andre etasje av skolebygningen. Skolelærdommen kom nesten direkte inn med morsmelka, og de tre guttene «spiste kritt og drakk blekk» forteller Jan. Om den nærmeste familien ikke var av de største, så behøvde man ikke bevege seg langt i landskapet for å treffe på folk fra samme genbank. Moren hadde 67 søskenbarn på Hvalerøyene, og hun var en god historieforteller som berettet fengslende historier fra familiekroniken. Vi vokste opp i en tid da den daglige strøm av opplevelser og inntrykk

sto i en begripelig sammenheng og gav tid til ettertanke. Vi var del av et samfunn som levde langsomt.

Den andre verdenskrig var så vidt i gang i Norge da familien flyttet til Kråkerøy, hvor far Arntzen hadde fått stilling som skolestyrer. Jan vokste opp der, og flyttet ikke tilbake til Vesterøy før 30 år seinere, i 1970. Da hadde han gått i farens fotspor og blitt skolelærer og rektor. I løpet av disse 30 åra var belysningen gått fra parafinlamper til glødepærer, det skjedde i 1948 beretter Jan. Det var dampbåten «Vesterøy», som trafikkerte øya i 1930. Den var borte fra øyene for lengst og et nytt samfunn var i emning. Fastlandforbindelsen var under bygging og sto klar i 1971. Med den gikk det gamle samfunnet i oppløsning, og tida innhentet øysamfunnet.

Kystmuseet Hvaler

Det var mer penger blant folk enn tidligere, gammelt ble skiftet ut med nytt, og kulturskatter ble kjørt på fyllinga eller solgt. De fleste så ikke lenger verdien i alt det gamle. Det tente en gnist i Jan. Han fikk andre med seg og fikk samlet inn gamle saker som ellers ville forsvinne fra Hvaler. Til slutt hadde de så mange gjenstander at de så seg om etter et sted å starte et museum. Valget falt på Nordgården, som lå sentralt i Hvaler, og hvor det bodde en tilårskommen ungkar, Sverre Henriksen, uten noen arvinger. Vi lar Jan fortelle: «Jeg hadde fått nyss om at han hadde «et godt øye» til Hjørdis, - en eldre dame gift med en driftig reketråler. Jeg ringte Sverre og sa at Hjørdis og jeg ønsket å besøke ham, vi hadde noe på hjertet. Hjørdis stilte med ferske boller med melis og Sverre hadde kaffen klar. Etter mye prat om vær og vind fortalte jeg Sverre at vi hadde startet en ny forening for å ta vare på kulturarven og ba om å få kjøpe Nordgården. Vi lovet å sette i stand alle bygninger og han skulle ha boret liv ut. Den kjederøykende ungkaren kikket på meg og deretter på

Hjørdis, - sugde på sigaretten, drakk litt kaffe og rullet en ny sigarett før han utbrøt: Ja, akkurat noe sånt kunne jeg tenke meg ja. Jeg måtte holde meg fast i stolen for ikke å gå gjennom taket.

Dermed kom man i gang med det som nå er Kystmuseet Hvaler.

Passasjerbåten «Hvaler»

Hvordan startet ditt engasjement med «Hvaler»?

Det vi så på slutten av 1980-tallet var at sjøfartsbyen Fredrikstad var i ferd med å forsvinne. Fredrikstad Mekaniske verksted og Ankerløkken Glommens Verksted som hadde vært hjørnesteinsbedrifter i byen, gikk konkurs. Sirenene fra verfta som hadde skingret utover byen ved arbeidstids slutt stilnet plutselig helt, og det ble nedgangstider og stille. Vi var da flere som tenkte at det burde bli tatt vare på minst én båt som var bygd i byen. M/S «Hvaler», som den het da, var bygd ved Fredrikstad Mekaniske Verksted i 1892 som D/S «Hvaler», og den gikk fra Fredrikstad til Østre Hvaler fram til 1976. Etter det prøvde flere å ta vare på båten, men det var først i 1993 vi fikk etablert Stiftelsen D/S Hvaler og kjøpt henne. Siden den gang har arbeidet med å få henne istandsatt vært i gang.

Er du fortsatt aktiv i «Hvaler»?

Jada, jeg sitter fortsatt i styret der.

Hva tenker du om båtens framtid? Det nærmer seg jo driftsfasen.

Ja det er riktig. I dugnadsgjengen er det mange flotte og dyktige personer, så istandsettingen går sin gang. Kanskje kan vi få en driftssesong allerede i 2021. Da håper jeg å kunne bidra med meningsfylt guiding i vår vakre skjærgård. Da vil jeg blant annet fortelle om Oslofeltet, som du gjerne kjenner til.



Fra offisersmessa under «Børøysund»s besøk i Fredrikstad i juli. Fra venstre ser vi flaggskipper Eivind Lande, tidligere flaggskipper Magne Hansen, Jan H. Arntzen og Georg Jensen. Foto: Laila Andresen



Arntzen er en anerkjent og etterspurt historieformidler. Her intervjues han av historikeren Åsmund Svendsen om Hvaler i eldre tid. Foto: Geir A. Carlsson, Fredriksstad Blad

Jeg må nok innrømme at jeg ikke er kjent med begrepet Oslofeltet, selv om jeg kan lese på Store norske leksikon at feltet strekker seg fra min hjemby Langesund til Brumunddal, og har bergarter som skiller seg fra områdene omkring. Ifølge Arntzen kan man lese feltet som en åpen bok, og med litt bakgrunnsinformasjon, som han gjerne vil gi oss, forstår vi hva som har skjedd. Jans stemme i telefonen har fått en kraft og klarhet som gjør at jeg forstår at han både er opptatt av å formidle opprinnelsen til Oslofeltet og er klar til guidning. Det er bare å glede seg folkens!

Den store utfordringen for «Hvaler» og fartøyvernet forøvrig er nok rekruttering, sier Jan, og fortsetter på svaret om båtens framtid. Hvordan det skal gå når surfebrettgenerasjonen skal overta de gamle kulturminnene er jeg usikker på.

Jeg har forresten foreslått en ny yrkestittel i miljøet vårt, og som jeg ønsker å gå videre på. Vi har jo en del ungdommer som både er skoletrette og faller utenfor skolesystemet. Så det nye yrket har jeg kalt for allmennpraktiker. Jeg ser da for meg at de får opplæring i enkle praktiske teknikker, hvor de for eksempel kan hjelpe eldre mennesker med å skifte lypærer, slå gras, reparere litt her og der og så videre. De burde få egne uniformer slik at de blir sett på som en yrkesgruppe, og tenk på all den skryten de vil oppleve når de utfører disse oppgavene. Slike allmennpraktikere vil vi kunne ha bruk for i vårt miljø også. Vi kan jo ikke la unge skoletrette mennesker bare falle utenfor uten å gjøre noe for å hindre fallet.

Norsk Forening for Fartøyvern

Da du kom inn i styret for Norsk Forening for Fartøyvern, og etter hvert ble leder, oppfattet jeg deg som en helt annen type leder enn dine forgjengere. Du skapte ro i rekkene og foreningens medlemmer ble mer samkjørte. Var du bevisst på måten å lede på?

Både ja og nei. Da jeg kom inn i styret var det mange kontroverser og flere enkeltpersoner som sto veldig på sine kjeppehester. Det var en splittet gruppe og en øding av krefter etter mitt skjønn. Årsmøtene var urolige og konfliktene var mange. Det var så alvorlig alt. Min enkle lederfilosofi er at vi må kunne le i lag. Vi må ha humor i hverdagen og gjerne pirke borti litt ømtålige områder på en humoristisk måte.

Det er ingen tvil om at gruppa blei samlet under din tid som styreleder, og det er noe å være stolt av. Er det annet du vil dra fram fra din tid i NFF?

Det må i så fall være all lobbyingen vi dreiv med overfor stortingspolitikere. Fartøyvernet hadde elendige bevilgninger, og i løpet av disse årene fikk vi hevet disse ganske betraktelig.

«Hvaler» ligger på Maritime Center Fredrikstad, på Isegran. Senteret jobber nå for å bli et fartøyvernssenter; hva tenker du om det?

Fartøyvernssentrene er jo en velsignelse for bevaringen av fartøyene. Vi har tre fartøyvernssentre i Norge, og alle ligger ganske langt borte fra Oslofjorden, hvor hovedtyngden av befolkningen bor. Utover det rent praktiske arbeidet er det behov for et senter hvor man dokumenterer og hjelper miljøet øst på på samme nivå som ved de tre operative fartøyvernssentrene. Vi må kunne slå fast at Fartøyvernssentrene har vært en suksess, og på Isegran har de opparbeidet seg en stor kunnskap og er dyktige til mye, så det ville vært naturlig at vi fikk et fartøyvernssenter der også.

Etter halvannen time ved mobiltelefonen takker vi av samtalen. Jeg går til mitt, og Jan, som av en av Hvalers tidligere ordførere ble kalt for en «positiv gærning», har helt sikkert også mange gjøremål på en søndag ettermiddag.



Spantene er supplert. På utsiden av de gamle spantene er det hakk for den opprinnelige klinkhuden. Foto via Hardanger fartøyvernssenter

Jakta «Jelse», en unik mulighet

I et skur på Isegran ligger det som, bortsett fra vikingskipene, antagelig er Norges eldste fartøy. For noen år siden nærmest et vrak, nå i ferd med å bli en pryd for verneflåten, med mange detaljer som kan fortelle om tidligere byggeskikk.

Knut Sørensen

Jakta «Jelse» er bygget på Østlandet trolig år 1766 og omtalt av Riksantikvaren som en «Havets Stavkirke». En bedre omtale er det nok ikke enkelt å få. Skuta befinner seg i dag på Isegran i Fredrikstad hvor jakta restaureres som flytende kulturminne anno 1898, slik det kan dokumenteres av et skipsportrett fra dette året. Prosjektet er et samarbeide mellom meg som eier, Riksantikvaren, Maritime Center Fredrikstad A/S og Hardanger fartøyvernssenter v/ Morten Hesthammer. I tillegg samarbeides det med flere ressurspersoner fra blant annet Ryfylke og Hardanger.

Et slikt prosjekt er omfattende og krever både interesse og tålmodighet, samt gode samarbeidspartnere med nød-

vendig kompetanse. Det er også en hel rekke nærmest tilfeldigheter som fører til at «Jelse» er den hun er i dag.

Prosessen kan kanskje best betegnes som en krevende seilas mellom båer og skjær. I tillegg må man for det meste regne med at seilasen foregår på bidevind og da er det viktig å forsere fremover når man seiler for styrbord halser og har forkjørsrett. Og seilasen varer jo nærmest evig.

Prosjektet og historien

Mitt første bekjentskap med fartøyet var mot slutten av 1980-tallet da forrige eier Reidar Simonsen fikk tildelt plass til jakta på Isegran av Fredrikstad Museum. Reidar kjøpte



Huden er snart ferdig, festet med einernagler. Til slutt skal de utstikkende nagleendene kappes og huden glatthøvles. Garneringen innvendig er nå også på plass. Foto via Hardanger fartøyvernssenter

«Jelsa», som hun den gang het, i Oslo 1977, og hun hadde da visstnok nylig vært en tur på havets bunn. «Jelsa» hadde den gang styrehus og motor installert.

Reidar bestemte seg tidlig for å sette jakta i stand for seilas og brukte store deler av sitt voksne liv på denne oppgaven. På den tiden var det ikke så mye hjelp å få og fartøyvernet befant seg i en tidlig fase. Reidar var en fargerik person som kunne ha ganske klare meninger. Det ble derfor så som så med økonomiske bidrag til hjelp med istandsetting. Han fikk tildelt kr 40 000,- fra Norsk Kulturråd, som blant annet ble brukt til å skifte kjølen som på det tidspunktet var full av mark. Denne jobben ble utført på Læsø i Danmark rundt 1985, og er trolig en avgjørende årsak til at fartøyet eksisterer den dag i dag.

Det som er et lite skår i gleden er at det meste av originalmaterialet i skutebunnen av forskipet forsvant med denne jobben. Dokumentasjon tok man seg ikke tid til på denne tiden.

Reidar tok derimot med seg en del av en original bunnstokk hjem i ryggsekken, som hadde vært fullpakket med einer til trenagler da han reiste til Læsø. Bunnstokken ble lagret i et kott på Isegran ved museets verksted, og har senere kanskje vært avgjørende for at Riksantikvaren fattet interesse for fartøyet, som på den tiden hadde lite historikk å vise til. I tillegg hadde man allerede brukt mye ressurser på istandsetting av flere andre jakter og derfor var denne fartøytypen godt representert allerede, ifølge Riksantikvaren.

Jeg ble en god venn av Reidar og vi hadde mange spennende turer sammen. I 2005 var Reidar blitt en voksen mann og jeg ble spurt om å ta stafettpinnen videre. Det som var

viktig for Reidar, og som lå til grunn for overtakelsen, var at «Jelse» skulle bevares som et seilende kulturminne og ha hjemmehavn i Fredrikstad. Reidar var bosatt i Rygge ved Moss, men det var i Fredrikstad han var blitt godt mottatt med skuta.

På leting etter historien

Det medfører et stort ansvar og det er en stor oppgave å ta på seg dette, men «Jelse» er en spesiell dame som det er lett å forelske seg i, og jeg liker visstnok også litt breie. Det var som sagt store huller i historien og på bakgrunn av dette forsto jeg kjapt at jeg måtte reise til Ryfylke for å lete etter flere spor om jakta skulle reddes. Jeg hadde hørt at det blant annet skulle finnes et skipsportrett av fartøyet, men ingen visste hvor det befant seg. Jeg kontaktet Ryfylkemuseet men de kunne heller ikke hjelpe. Museet eier et annet fartøy, «Brødrene av Sand», som er av samme type, men større. Ved besøket i Ryfylke var jeg heldig å bli godt mottatt av museet og fikk bo om bord på «Brødrene». Dette ga god motivasjon for videre arbeider.

Turen gikk rundt i egnen over noen dager, og vi besøkte blant annet den siste skipperen som drev «Jelse» i kommersiell fart helt frem til 1967. Det vil si at fartøyet sannsynligvis har seilt i kommersiell fart sammenhengende gjennom 200 år. Bjørn Slettebø, skipperen på den tiden, hadde fartøyet sammen med sin bror Odd i mange år, og de hadde overtatt etter sine forfedre. Barndomsnavnet var Høyvik og Bjørn byttet etternavn til Slettebø da han flyttet dit. Det var vanlig på disse trakter, men skapte store problemer når historiebrikkene skulle settes på plass. Bjørn var blitt en gammel mann og husket ikke så alt for mye, men kunne fortelle at

«Jelse» for det meste hadde seilt lokalt i fjordene rundt i Ryfylke. De seilte med ved, tønner og annet. Livdyr som kyr og sau ble også seilt ut til øyene i fjorden. Bjørn fortalte videre at de en gang hadde kjørt jakta rett på land i tåka på vei ut fjorden fra Sauda. Lasta var tomme tønner som bidro til å holde fartøyet flytende til man kom på slipp for reparasjon. Bjørn husket dessverre heller ikke noe om et skipsportrett.

På kjøreturen tilbake mot Sand dukket et skilt opp i veikanten. På skiltet sto det Israelsneset. Det var et spesielt navn som jeg la merke til! Jeg hadde tidligere sett på Norge rundt og lagt merke til navnet og at det skulle være en kar der som laget tretønner. Med heller mager historisk uttelling på turen tenkte jeg at dette var en mulighet til å kjøpe med seg et par tønner hjem. Da jeg kom frem til gården traff jeg en hyggelig mann som heter Trygve Høyvik. Han hadde dessverre ingen tønner klare, men om jeg kom innom i morgen så skulle det ordne seg. Han måtte bare en liten tur til skogs for å hugge noen tønneband.

Trygve hadde et stort naust nede ved sjøen som nok best beskrives som et lokalt maritimt museum. Blant annet var det en del portretter av skip der. Jeg spurte om han hadde hørt om et portrett av «Jelse»? Joda det hadde han lånt mange ganger, og visste godt hvor det var. Så var det gjort, og ved hjelp av en telefon var jeg invitert til neste stoppested. En halv time senere var jeg hjemme hos Edith Høyvik som eier portrettet. Hun var datter av Bjørns avdøde bror Odd som hadde overtatt bildet fra familien. Dagen etter gikk turen tilbake til Trygve og to tønner skiftet eier, samtidig som min «seilvenninen» og reisefølge, Holly Hollins fikk en god avfotografering av skipsportrettet. Som sagt, tilfældigheter at man finner veien frem, men veien hjem gikk mye lettere med god fangst i bagasjen.

Hvor gammel er «Jelse»?

Riksantikvaren var fortsatt ikke overbevist og mere måtte til, men hva skulle vi gjøre? Vi hadde jo nå god dokumentasjon på eierne av jakta helt tilbake til 1850 tallet, men vi visste fortsatt lite om selve båten. Sverre Nordmo fra Riksantikvaren og jeg kom etter hvert frem til at vi fikk ta en dendrokronologisk undersøkelse av gammelt materiale som det fortsatt var en del igjen av om bord. Jeg kom da til å tenke på bunnstokken som sto lagret i kottet på museet, og etter litt leting kom den frem. Vi hadde jo ikke så lyst til å ta skiveprøver av bunnstokkene om bord om vi kunne unngå det. Bunnstokken ble saget i skiver som ble sendt til NTNU i Trondheim for vurdering. Noen uker senere kom svaret som var så oppsiktsvekkende. Ytterste sporbare årring ble fastsatt til 1742. De fleste med meg synes dette var utrolig, men resultatet førte også til at interessen for skuta steg vesentlig.

Fredrikstad Museum inviterte til seminar om «Jelse» og bred kompetanse fra Norden ble invitert. Riksantikvaren og Norsk maritimt museum var også godt representert. Diskusjonen ble nå blant annet hva som skulle gjøres med jakta. Noen foreslo en arkeologisk «utgraving» på land for deretter å «flatpakke» båten og lagre den på magasin. Hmm, dette høstes skummelt ut. I tillegg stilte tidligere museumsbestyrer ved Stavanger Sjøfartsmuseum, Harald Hamre, kritiske spørsmål til hele prosessen og nærmest beskylte meg for å ha funnet bunnstokken i en tilfeldig grøft på Isegran. Harald hadde sin versjon som han nok trodde bedre på. Jeg på min side hadde jo bare en historie



Her er naglehodene kappet og skroget delvis slipt.
Foto Laila Andresen

om ryggsekken til Reidar og kottet på museets verksted.

Tenk om denne rota kom fra et helt annet sted? Det skulle jo jammen tatt seg ut og samle så mye kompetanse basert på en «røverhistorie» fra Isegran som det jo også finnes en del av fra før. Det gikk nok litt kaldt nedover ryggen på meg samtidig som jeg ble overopphett av tanken om at skuta skulle flatpakkes på et mørkt rom. Nei dette måtte jaggu være nok og det var tross alt jeg som eide båten. Samtidig hadde jeg også påtatt meg å føre arven fra Reidar videre.

Heldigvis hadde jeg Riksantikvarens representanter på min side og Erik Småland holdt styr på sakene. Etter seminaret bestilte også Riksantikvaren en bredere undersøkelse og et team fra NIKU tok en hel prøveserie av fartøyet. Disse prøvene viste heldigvis at den første prøven var riktig, og man klarte å kartlegge årringene på tømmeret helt ut til barken. Dette viste at fellingsåret var vinteren 1765/66. På bakgrunn av dette kan vi være ganske sikre på at «Jelse» ble bygget i 1766 og at hun også ble bygget på Østlandet siden tømmeret er hugget der. Man brukte for det meste øks for å tilpasse tømmeret på den tiden og det er som kjent ikke så enkelt å hugge i tørt tre. Man bygde derfor vanligvis med rått trevirke.

Undersøkelsen av tømmeret om bord er til uvurderlig hjelp og vi har på bakgrunn av denne, og annet materiale og dokumentasjon, kunne få frem nyttig kunnskap til bruk under arbeidene med selve restaureringen.

Det finnes et bilbrev utstedt på Jelsa i Ryfylke fra 1861 som viser til en større ombygging om bord. Arbeidene ble utført av Brødrene Straumberg fra Straumberget. Båten blir omtalt som Storbåt og er før det trolig åpen med et halvdekk foran masta og akter. Under denne ombyggingen ble Jakta ombygget fra klink til kravell samtidig som den fikk helt dekk. Bilbrevet beskriver videre at det er benyttet eik i kjøl og stevner, samt pullere med mere på dekk.

På skipsportrettet fra 1898 ser man tydelig at «Jelse» har kravellhud og et halvdekk akter. Jakta ble i neste omgang

reparert og deler av, eller hele dekket ble skiftet rundt 1908. Halvdekket akter ble da fjernet og en ruff ble bygget. Det ble trolig gjort for å gi bedre komfort om bord. Senere fikk «Jelse» som de fleste andre jakter på den tiden montert styrehus og motor, samtidig som riggen ble redusert.

Restaureringen og formålet

Formålet er bevaring som seilende jakt anno 1898. Skipsporetrettet fra samme år er vår beste dokumentasjon på hvordan jakta så ut på den tiden. Portrettet er malt av en kjent «skutemaler» og disse var vanligvis svært detaljerte og troverdige. «Jelse» skal istandsettes etter antikvariske prinsipper og vi har forsøkt å strekke oss litt lenger enn normalt. Blant annet har vi fått hugget de fleste bunnstokkene av fururøtter hos grunneier Torkel Tveiterå og kona Åslaug Thorsen i Ryfylke. Åslaug er også i direkte familie med landhandler Peder Thorsen som eide «Jelse» på 1860 tallet.

Vi har også hugget en del krokvokst tømmer hos grunneier Lars Rød på Kråkerøy og kjøpt ytterligere virke fra Materialbanken på Røros til hudplank og garnering. Einer til trenaglene har blitt hugget i nasjonalparken på Hvaler og Ytre Hvaler Nasjonalpark og Skjærgårdstjenesten har vært til god hjelp. Slik har vi benyttet materialer fra begge regionene hvor fartøyet primært har vært hjemmehørende. Alt tømmer om bord er hugget til ved hjelp av øks og erfaringene viser vel at dette er ganske konkurransedyktig mot dagens moderne metoder. Utgangspunktet er vel at man bør ha riktig størrelse på tømmeret og vi har nok for det meste hatt litt stort tømmer. Selv om det også benyttes moderne verktøy og metoder for å spare tid og penger skal alle overflater enten hugges eller

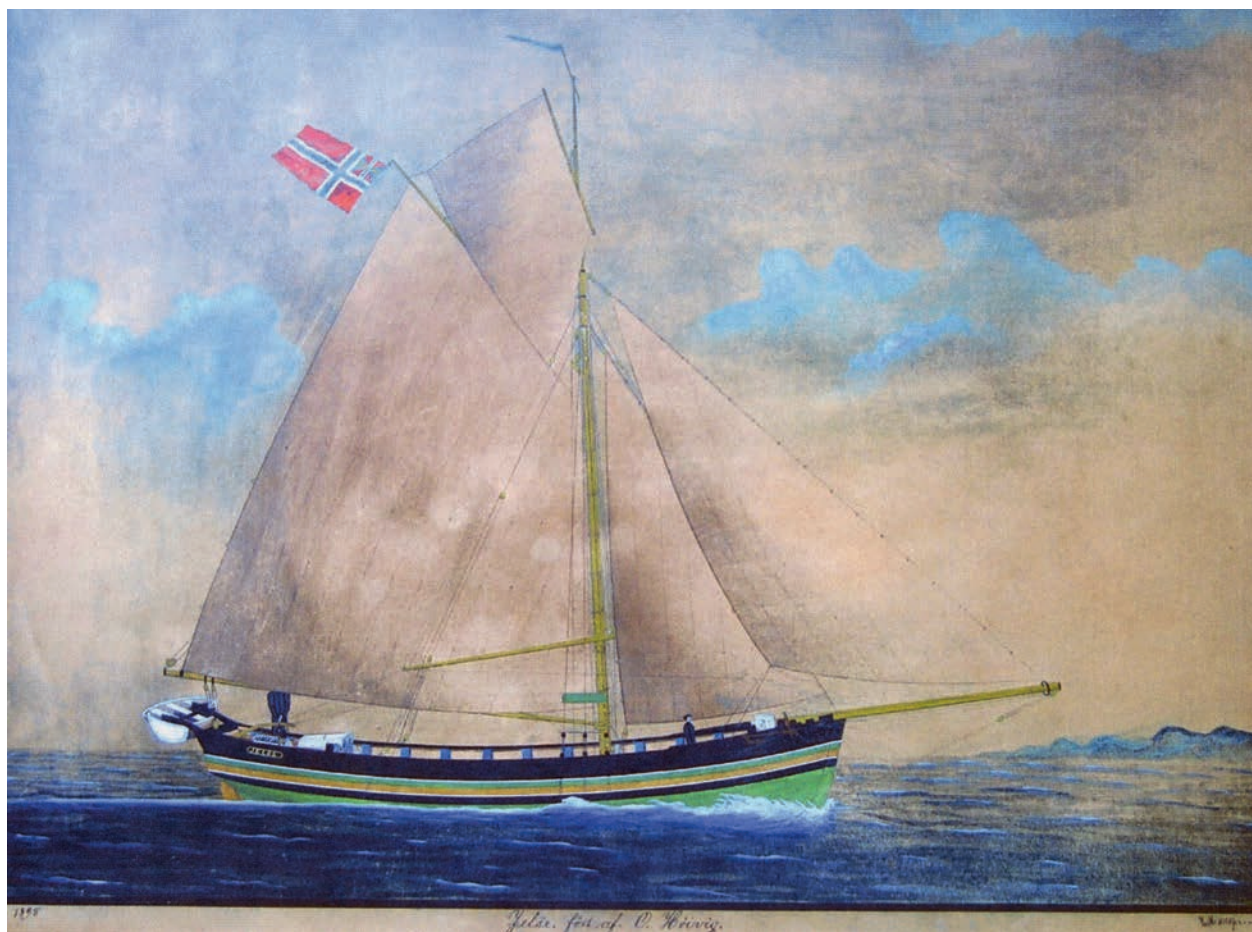
håndhøvles til slutt for å gi det beste og riktige resultat.

Vi ønsker at fartøyet skal fremstå som et flytende museum og vil derfor ikke tillate moderne utstyr som elektrisitet, maskin, toalett eller annet om bord. Alle seil og tauverk skal være av naturlige materialer og lanterner og nødvendig belysning vil være olje. Hjelpemidler til navigasjon og kommunikasjon vil plasseres i en skipskiste som enten oppbevares om bord eller tas i land etter bruk. Oppvarming vil bli med ved. Jakta skal seiles på tradisjonelt vis med kun årer og seil til hjelp.

De fleste vil nok se på både meg og prosjektet som rime- lig sært, men nettopp «Jelse» gir oss denne unike muligheten. Fartøyet skal ikke benyttes som en familie- eller foreningsbåt hvor krav til komfort styrer valg av løsninger og behov ombord. Jaktas beskjedne størrelse (41 fot på dekk) fører også til at man unngår de fleste krav og regler for bruk som kommer i konflikt med formålet.

Etter at fartøyet er ferdig restaurert tenker vi at et fremtidig fartøyvernssenter for Viken og Oslo kan være en ny og aktuell eier. «Jelse» er nasjonal maritim kulturarv og bør ivaretas deretter. Takk til alle som har støttet oss frem til i dag og jeg håper at de fleste av dere vil få lyst til å følge prosjektet videre.

Knut Sørensen eier «Jelse», og eier eller er involvert i flere andre fartøyvernprosjekter. Han startet sin yrkeskarriere som anleggsgartner, men kom snart inn i miljøet på Isegean, der han var med å stifte Maritimt Center, Fredrikstad. Nå arbeider han i Borg Havn, et felles havnevesen for byene i Østfold.



«Jelse», slik hun var i 1898. Hun ligner andre jakter, at hun var så mye mindre enn dem, er vanskelig å se på bildet.

Pandemien rammer fartøyvernet

Det meste av det vi regner som årets sesong innen fartøyvernet, vårpuss, turer, hyggelig samvær og ikke minst inntjening, er borte. Det tærer på, og vil merkes i mange år fremover. Her har vi samlet inntrykk fra noen av foreningene. Alle innleggene er noe forkortet.

«Atløy»

Sander Ødelien

Drifta av «Atløy» kostar i eit normalår om lag 1.000.000 kroner. I eit normalår har vi leigeinntekter på mellom 600 og 800 tusen kroner som tilfell Veteranbåtlaget Atløy (reiar). I tillegg har Atløys Venner inntekter frå drift av bar og kiosk ombord og den årlege Fjordferda.

Reiarlaget klarer ikkje å dra inn nok midlar til drift, vedlikehald og restaurering via utleige og er derfor avhengig av gåvemidlar og offentlege tilskot, særleg om det skal restaurerast. Vi har etter kvart opparbeidd oss eit lån på om lag 880 000 kroner og reiarlaget heng meir og meir etter økonomisk. Dette går ut over motivasjonen til dugnadsgjengen i Atløys Venner, som har lånt oss pengane. Faste kostnader vert høgare og høgare, særleg sidan krava til sertifikat på mannskap og utstyr vert strengare og strengare.

Det var derfor gledeleg at vi allereie i mars hadde seld turar for over 600 000, allereie før det eigentlege salet hadde starta. Normalt tar dette seg opp etter påske og i starten av mai, litt avhengig av været. Utsiktene var derfor gode til at vi skulle klare hovudklasse og det naudsyntede dekksarbeidet for sesongen 2021.

Så kom korona. I løpet av 3-4 dagar var det meste av turar avbestilt, då folk ikkje torde dra på tradisjonelle firmaturar, arrangere bryllup, halde festivalar og så vidare. Vi måtte slå fast at det ville bli ein svært krevande sesong. Det var nok pengar til å betale våre skulder for arbeidet gjennom vinteren 2019/2020, men det var også det. I slutten av juni var vi i kontakt med revisor for å spør om vi måtte melde oppbod, men han meinte vi måtte prøve litt til. Vi hadde inne fleire søknader på midlar, og litt måtte vi vel klare å «hanke inn» på drifta?

Så begynte ting å skje

Florø er ein liten by, og alle fekk med seg problema vi stod i. Frå ein leverandør fekk vi ettergitt om lag 150.000, ein oppdrettar gav oss 50.000, begge uopfordra. Like etter kom det 100.000 frå vår lokale sparebank etter søknad. To veker etter kom det 120.000 frå ein konkurrent, også etter søknad. Vi var litt beklemmt, men vår lokale bank meinte dette ikkje var problematisk, og vi tok gladeleg imot.

Det var ekstra mykje turistar i Florø i sommar. Gjennom



Eit lyspunkt i det triste. Dei nyankomne flyktningane Miriam, Wafaa og Helene kosar seg på dekk på «Atløy» i skjærgarden utanfor Florø. Utfordringane deira har nok vore større enn dei vi har med Coronaen. Foto: Laila Schønhardt

sommaren gjekk vi derfor kvar laurdag fjordcruise med reker. Var været godt var det fullt båt, men lite folk ved regn. 6 turar med nyankomne flyktningar frå Syria og Afghanistan, 2 gode firmaturar, Jonsok-tur og ein familietur kom godt med, og totalt er det seld turar for 175.000, men meir vert det ikkje, og inntekter og fråfallen rekning gav oss slik ei inntekt på kring det halve av eit normalår. Vi torde likevel ikkje starte planlegging av vinterarbeid.

Etter mykje om og men kom det endeleg ei koronaordning for frivilligheita som også vi kunne søke på. Dei tidlegare var ikkje for oss - ikkje var vi eit AS med sunn drift og overskot som mål, - ikkje var vi eit idrettslag. Etter godt arbeid frå NFF opna likevel den siste kompensasjonsordninga for frivillighets- og idrettssektoren i siste liten for at ein også kunne få kompensasjon for bortfall av inntekter på utleige av fartøy, på lik linje med hallar, anlegg og hytter.

Vi dokumenterte eit tap på 655 270. Frå dette trekkast ein del kostnader, så får ein 70% av dette. Dette tapet skreiv seg frå turar som vart avbestilt då koronaen kom, og var i tidsrommet 15. mars til 31. august. Kvar tur vart dokumentert, og søknad sendt 15/8. Fredag 11/9 kom det melding på Altinn, og for ein gongs skuld var det stor glede over ei slik melding. Vi hadde fått alt godkjent, og 415 226 blanke kroner stod på konto allereie dagen etter.

Sola skin derfor igjen, og vi kan starte planlegginga av vinterens arbeid!

Norsk Veteranskibsklub

Rolf Nordby

Da pandemien med covid 19 rammet Norge i vinter, kom naturlig nok arbeid og tanker omkring fartøyvern litt i bakleksa. Nå gjaldt det i første omgang å verne om liv og helse!

Lite visste vi alle i begynnelsen om pandemiens utvikling og innvirkning på samfunnet, i hele sin bredde. Helsevesen, arbeidsplasser, skole – viktige samfunnsfunksjoner fikk første prioritet. Norsk Veteranskibsklub måtte pent vente på tur, selv om alle i klubben, fra styret til fyrbøter, raskt forsto at dette kunne få store følger for vår virksomhet.

Og etter hvert fikk vi mer forståelse og innsikt i virkninger og hvordan vi måtte forholde oss.

Styret i klubben var raskt og vedvarende på banen, med gjentagende informasjon til de aktive og medlemmene. Om hvordan vi måtte ivareta smitteverntiltak på dugnader, avlysning av medlemsmøter, avlysning av stort sett hele charter-sesongen med Børøysund. Dette med informasjon i en slik uvanlig situasjon som vi har hatt i år, er svært viktig for å ivareta de aktive og miljøet på våre båter. Vise til at vi tross alt har hatt oppgaver og aktiviteter, kunne samle folk i et begrenset omfang, med nødvendige tiltak.

Og med smittevernsregel på hver finger har vi tross alt klart å gjennomføre en vanlig vårpuss og vedlikehold på både «Børøysund» og «Styrbjørn». Det ble en svært vellykket sommertur med «Børøysund», belønning for de aktive, i Oslofjordens nærområder, vi fikk til to åpne turer og en

chartertur i høst, samt et loppemarked på kaia, alt med begrenset antall deltakere.

I sommer så det økonomisk mørkt ut for NVSK, med avlyst charter-sesong, tap av seilingsinntekter og salg fra bysse og postkontor. Det ble spinket og spart inn til benmargen.

Men vi er heldige som lever og virker i Norge, med myndigheter og et samlet politisk miljø fra venstre til høyre, som ønsker å bevare frivilligheten, og som tar ansvar ved å bevilge store summer for å avhjelpe den vanskelige situasjon frivillighetsvesenet har kommet i. Norsk Veteranskibsklub har på edruelig vis dokumentert hvilket inntektstap pandemien har påført oss. I tillitt til de frivillige aktørenes troverdighet har myndighetene reagert raskt og ubyråkratisk på våre søknader om kompensasjon, og også NVSK har fått et betydelig beløp i støtte. Vi har ikke lenger et umiddelbart behov for en økonomisk respirator – enn så lenge.

Så selv om pandemien har begrenset vår mulighet for seilaser, direkte formidling av båtene gjennom passasjerer, nedsatt mulighet for rekruttering og andre problemer, skal vi ikke klage. Vi har fått støtte fra det offentlige, og ikke minst fra våre aktive og medlemmer. Mange i samfunnet er mye hardere rammet, også på liv og helse. Klaging får vi overlate til dem som ikke kan sparke en ball eller holde party, party, party til morgengry.

Det kommer bedre tider, helt sikkert. Selv Svartedauden gikk over!

Fjordabåtene i Bergen

Øyvind Konglevoll

Også for fjordabåtene har coronapandemien fått store følger, en lovende sesong gikk i vasken, med blant annet de to store arrangementene 2. pinsedagsturen og Torgdagen. Både «Hestmanden» og «Gamle Oksøy» måtte avlyse sine store turer langs kysten, dermed også arrangementene i Bergen.

Etter 12. mars, på et tidspunkt det pleier renne inn med oppdrag, kom i stedet avbestillinger på firmaturer, bryllupsturer og andre oppdrag.

For «Granvin» lå det an til tidenes sesong med 12 dager konsertturne med Vamp, samt 5 ukers oppdrag i turisttrafikk mellom Bekkjærвик – Brandasund – Leirvik. Av den grunn, og at de fleste charteroppdrag gikk i vasken, valgte man å ikke sette «Granvin» i drift. «Atløy» ble også rammet, siden den skulle avløse «Granvin» i Vamp-perioden.

«Vestgar» har hatt noen oppdrag, samt invitert til åpne turer, og overtok noen som «Granvin» ellers ville fått. «Midthordland» har arrangert åpne country – turer ut fra Os.

Ellers er det gledelig at «Sunnhordland»

i høst er leiet inn til innspilling av TV-serien 71. grader nord.

Statens kompensasjonsordning bøter på noe av skaden, men like ille som bortfall av inntekter, er hva som kan skje med frivilligheten og engasjementet rundt de verneverdige fartøyene.



«Vestgar» er en av de få båtene i bergensmiljøet som har hatt trafikk i sommer. Foto: Harald Sætre

Hva skjer ved fartøyvern-sentrene

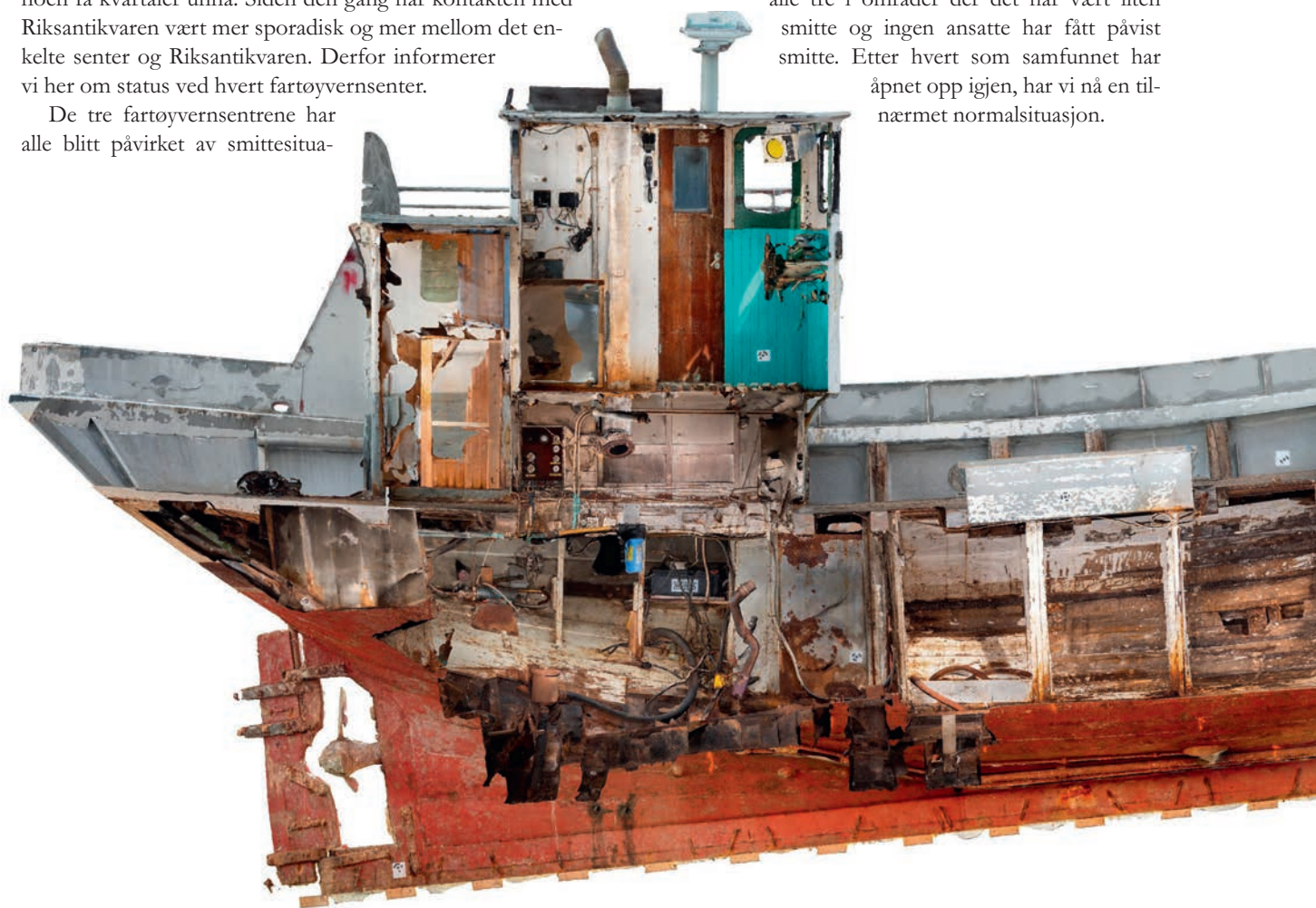
Nå i koronatiden er så mye stengt ned, vi kan ikke møtes som før, og mister viktige dimensjoner i fellesskapet. Derfor kan det være på sin plass med en oppdatering om virksomheten ved fartøyvern-sentrene.

Jon Helge Aas

Som følge av koronasituasjonen har aktiviteten i Fartøyvern-sentrenes fellesråd vært liten hittil i år. Vi skulle hatt et møte med Riksantikvaren den 12 mars, men det ble i siste liten omgjort til et nettmøte, der deltagerne fra de tre sentrene satt på et hotellrom og Riksantikvarens folk på sine kontorer noen få kvartaler unna. Siden den gang har kontakten med Riksantikvaren vært mer sporadisk og mer mellom det enkelte senter og Riksantikvaren. Derfor informerer vi her om status ved hvert fartøyvern-senter.

De tre fartøyvern-sentrene har alle blitt påvirket av smittesitua-

sjonen. Verst gikk det ut over Nordnorsk Fartøyvern-senter som måtte permittere verkstedavdelingen i omtrent en måned. Men også de andre to sentrene ble preget av situasjonen, både som følge av fravær, men også på grunn av at planlagte tiltak ikke har latt seg gjennomføre. Vi ligger heldigvis alle tre i områder der det har vært liten smitte og ingen ansatte har fått påvist smitte. Etter hvert som samfunnet har åpnet opp igjen, har vi nå en tilnærmet normalsituasjon.



Fotogrammetrimodell av M/K «Svenja». Her er modellen delt langs midten og modellens babord side synlig innenfra. Slik kan opplysningert registrert på data bearbeides til instruktive tegninger. Illustrasjon ved Gunnar Holmstad.

Bredalsholmen dokk og fartøyvernssenter (BDF)

BDF har hatt tilnærmet full drift i hele perioden. Vi arbeider på «Jøsenfjord» og «Folgefonn» i tørrdokka.

«Jøsenfjord» het opprinnelig «Lindesnæs» da den ble bygget i 1886 ved Christiansand mek. Værksted og trafikkerte strekningen Farsund – Kristiansand frem til den ble kjøpt av Jøsenfjord Rutelag i 1930 og fikk sitt nåværende navn. Vi håper at «Jøsenfjord» får tilskudd til ferdigstillelse av stålarbeidene i løpet av 2021. Trearbeidene er planlagt utført i Stavanger.

Bilfergen «Folgefonn» ble bygd på Bergens Mekaniske Verksteder vinteren 1937-38. Fartøyet var Hardanger Sunnhordlandske Dampskipsselskap (HSD) sin første spesialbygde bilferge. Hun kunne ta 20 biler og var den største fergen i landet da den ble satt inn i trafikk mellom Ålvik og Kinsarvik. Istandsettingen startet i 2018 og er et stort oppdrag som dere sikkert vil høre mer om i årene som kommer. Av andre oppdrag kan nevnes en rekke større og mindre oppgaver i forbindelse med sertifisering av «Hestmanden». For øyeblikket deltar vi i et oppdrag på fullriggeren «Sørlandet» som ligger ved Storesund Marine AS i Skudeneshavn.

Det at noen i kulturvern avdelingen er i risikogruppen, og at andre har vært hjemme med barn som har vært utestengt fra skole og barnehage, har påvirket arbeidet i avdelingen. Vi har derfor ikke satt i gang eller deltatt på kurs og seminarer. Reiseaktiviteten har også blitt redusert. Vi har i stedet konsentrert virksomheten om oppgaver som kan løses med de begrensninger som gjelder. Vi holder på med teknisk historisk dokumentasjon av følgende fartøy: «Dalen», «Gamle Nyborg», «Gamle Salten», «Greven», og «Ekar». Tilsvarende dokumentasjon av «Hamen» og «Erkna» er ferdige. For tiden holder vi på med dokumentasjon av håndverksteknikker der vi bruker film som medium. Vi planlegger å legge filmene ut på Youtube.



Undertegnede slutter som daglig leder ved BDF til nyttår. Ny daglig leder er tilsatt. Han heter Teddy Teisrud og starter i jobben etter nyttår.

Nordnorsk fartøyvernssenter

Ved Nordnorsk fartøyvernssenter går drifta tilnærmet som normalt nå, og arbeidet på «Grytøy» fortsetter. Originalt gikk dette fartøyet som lokalrutebåt i Troms fra 50- til 80-tallet. Vi kan fortelle at motoren er ferdigrestaurert og at vi nå jobber med å restaurere elektro-, rør- og propellanlegget.

Vi har også jobb på RS «Willie Wilhelmsen», en av de tidligere redningsskøyene i Bjarne Aas-klassen. Denne jobben er riktignok ikke av antikvarisk sort. Fartøyet fungerte som redningsskøyte fra 1939-1972, og har en interessant historie fra andre verdenskrig. Etter en redningsaksjon utenfor Kristiansund viste det seg at hele besetningen på fartøyet de reddet var tyske. Visstnok valgte mannskapet på «Willie Wilhelmsen» å holde en lav profil, for å unngå å få hedersbevisninger fra okkupasjonsmakten.

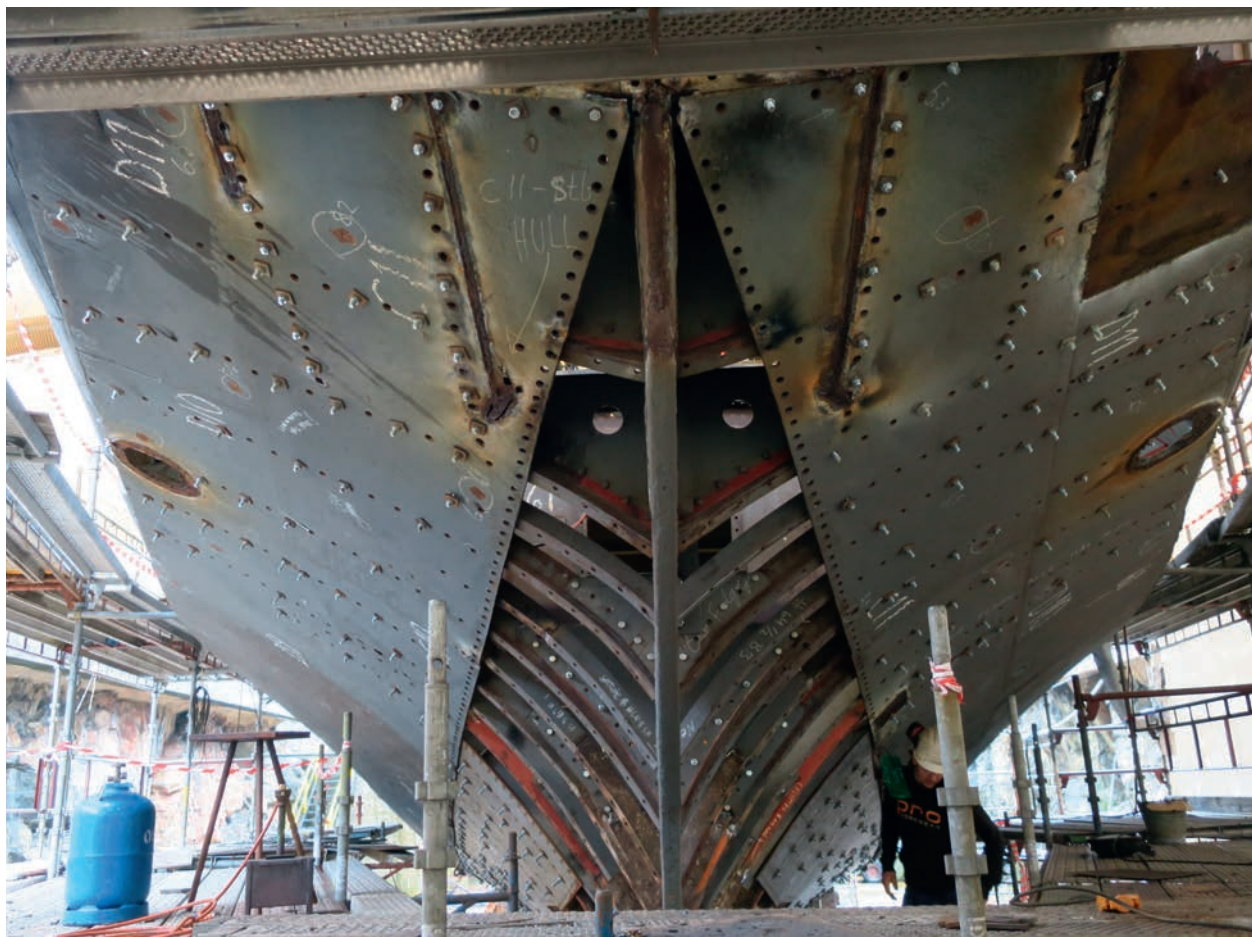
Nylig fikk vi grønt lys for «Svenja»-prosjektet. «Svenja» var bygget som tradisjonell bjørkedalskutter i 1932, men fikk en veldig spesiell skrogkonstruksjon. Fartøyet var ombygd i 1953 da det ble lagt kravellhud utenpå klinkhuden. Dette var en vanlig nødløsning i ressursfattige tider. I løpet av restaureringsprosjektet vil vi rive kravellhuden, slik at vi får frem det originale klinkskroget. Så langt har vi måttet gjette oss til hvordan det ser ut. Vi satser på å dokumentere denne spesielle byggemetoden i detalj og gjøre en omhyggelig antikvarisk restaurering av «Svenja». Sannsynligvis vil leserne høre mer om dette fartøyet i fremtiden, da det er et stort og omfattende prosjekt.

Hardanger Fartøyvernssenter

Den store begivenheten ved senteret i slutten av august var da motorkutteren «Fremad II» ble sjøsatt etter flere år på land. «Fremad II», som er bygd i Lowestoft i 1888 og fikk navnet «Boy Jack», ble kjøpt inn til Norge i 1905, og har siden hørt hjemme her under navnet «Fremad», seinere «Fremad II». Selv i en koronatid gikk ikke sjøsettingen upåaktet hen. Venneforeningen fra Jørpeland stilte mannsterke opp og over 100 personer var samlet, enda flere hadde ønsket å delta. Vi har samlet småsnutter med filmopptak fra istandsettingen så langt, og filmen er lagt ut på youtube og Facebook. I løpet av den uka som har gått siden filmen ble lagt ut har den vært sett av ca. 8 millioner personer, og 10% av dem har sett den 12 minutter lange filmen fra ende til annen. Vi må bare slå fast at fartøyvern og håndverk er populært! Vil du se filmen er det bare å gå inn på facebooksidene til senteret. Flere filmsnutter og informasjon om arbeidet med å utruste «Fremad II» vil bli lagt ut etter hvert som arbeidet skrider fram.

En som gjerne ville få et nærmere innblikk i Hardanger Fartøyvernssenter er statssekretær Gunhild Berge Stang. Hun var på besøk for å se hva som foregår her. Berge Stang var tidligere kultursjef i Bremanger og var da aktiv i initiativet med å få vernet autolinefiskeren «Haugefisk». «Haugefisk», som til daglig ligger i Bremanger, vil ankomme Hardanger Fartøyvernssenter seinere i høst, for å få tilbakeført en av lugarene.

Et annet fartøy som er under istandsetting er den lille rutebåten «Tafjord». Den er bygd på Vestnes i 1927, og var i Tafjord under det store raset der i 1934. Raset forårsaket en flodbølge som tok livet av 40 personer. Rutebåten havnet 60 meter opp på land, men ble satt i drift igjen. I sommer og fram til nå er det skiftet ut en hel del spantetømmer, og etter hvert vil både skrog og innredning bli satt i stand.



Fra dokka på Bredalsholmen, hvor «Folgefonn» får nye spant og hudplater. Foto: Ida Pettersen

I Bergen er seilskøyteklubben i gang med å sette i stand redningsskøyta «Feie». Skøyta ble levert fra Colin Archer sitt verft i 1894, og gjennomgår nå en total istandsetting. Vi har laget en restaureringsplan, og en av våre ansatte skal i tida framover følge opp arbeidet en gang i uka. Det er en løsning som vi håper alle blir fornøyde med. I løpet av et prosjekt er det mange spørsmål som dukker opp, og da er det godt å være tett på. Til kai på senteret ligger en privateid båt, som vi gjør en større jobb på, men hvor eieren til enhver tid er til stede og deltar i arbeidet med båten. Da kan vi svare på spørsmål fortløpende, vi får avklaringer fra ham, og eieren får et godt innblikk i hvordan vi går fram. Mange andre som ønsker bistand treffer vi gjerne kun på telefon, og vi svarer så godt vi kan på alle henvendelser som gjelder vårt virkefelt. Vårt samfunnsoppdrag er blant annet å samle inn og dele kunnskap.

For å dele kunnskap, og på så vis også samle kunnskap, arrangerer vi kurs og seminarer. I mai avholdt vi et oppfølgingskurs i vedlikehold av rigg i Grovfjord. Fartøyene «Anna Rogde» og «Folkvang» stilte med mannskap og så gikk vi alle aktivt inn for å avdekke hvilken tilstand de forskjellige komponentene i riggen hadde. Å vite tilstanden og se til at vi seiler på en trygg måte, er jo skipper og eier sitt ansvar og bør ikke tas for lett på. Ved senteret i Norheimsund har vi bygd et nytt riggverksted, og en hel del wire har blitt spleiset og kledd til forskjellige skøyter og fartøy. Rigg, og da spesielt gaffelrigg,

er et område vi har jobbet mye med og satser på å gjøre mer med framover. Når vi nå først er inne på gaffelrigg, så går årets gaffelriggseminar av stabelen 3. – 5. oktober i Hardanger. Allerede et halvt døgn etter utlysning var seminaret fulltegnet, så det årlige foretaket er populært.

Samtidig med sjøsettingen av «Fremad II» ble det holdt 3 håndverkskurs ved senteret. På reperbanen fordypet deltagerne seg i naturfiber, og fikk slått forskjellige tau. På småbåtverkstedet var en gjeng samlet for å lage årer til sine robåter, og i smia gikk det også varmt for seg den helga. Vi regner med å gjenta disse kursene om et års tid. Dersom noen har ønske om kurs i annet enn vi har funnet på, så kom gjerne med tips.

Vårt siste satsingsområde innenfor håndverk er bygningsvern. Flere av skipstømmerne, hustømmerne og smeden har påtatt seg arbeider innenfor feltet. Kirkedører, stabbur og naust har stått på programmet, og smeden har laget beslag, økser og annet verktøy det er behov for. En stor kunde i så måte har vært Fagskolen i Bergen, som også leier et verkstedslokale ved Hardanger Fartøyvernssenter. På sikt håper vi å få til en linje på fagskolenivå som tar for seg fartøyvern.

Jon Helge Aas er daglig leder ved Bredalsholmen dokk og fartøyvernssenter og fungerende leder for Fartøyvernssentrene fellesråd.

Fløtningens fartøyer – planer om ny utstilling

Fartøyvern er ikke noe som bare hører kysten til. I «de dype skoger» finner vi både fartøyer og anlegg som før lastebilenes tid bragte skogens verdier frem til kysten. Ved Ørje i Østfold er et livskraftig fartøyvernmiljø en av partene i et samarbeid om en utstilling som er under oppbygging.

Desiree Nævdal

De tre fylkene som utgjør Viken, har mange felles trekk når det gjelder tømmerfløtningens plass i historien og hvordan kulturminnene etter driften preger landskapet i dag. Et større fokus på vår felles vassdragskultur er dermed på sin plass. Trelastindustrien og tømmerfløtningen i vassdragene Glommavassdraget, Drammensvassdraget, Haldenvassdraget, Numedalslågen og Mosseassdraget hadde stor betydning for den økonomiske utviklingen i de tre tidligere fylkene Buskerud, Akershus og Østfold. De fysiske levningene etter tømmerfløtningen finner vi i dag i elver, innsjøer og med kanalene, konstruert for fremkommeligheten. De

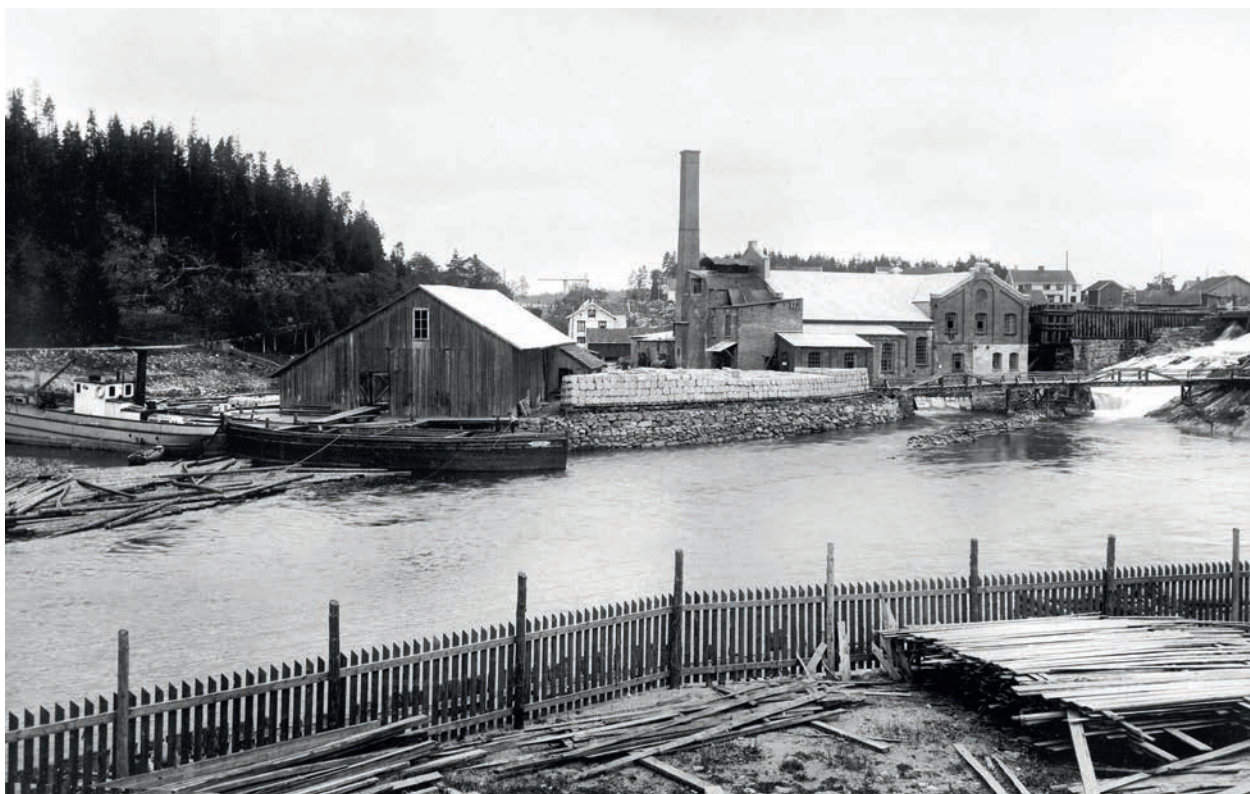
faste kulturminnene er konstruksjoner som sluser, dammer, kjerrater og tømmerrenner. De flytende kulturminnene er først og fremst fartøyene. I tillegg til disse verneverdige fartøyene, kommer lektere, varpebåter, mindre slepebåter og flåter med ulike funksjoner.

Kanalmuseet

Haldenvassdragets Kanalmuseum holder i dag til i de gamle lokalene til tresliperiet på Ørje Brug, som var i drift i perioden 1886 – 1942. Det var kanaliseringen av «Det Frederikshaldske vassdrag», med blant annet slusene som stod klare i



Prosjektskissen Fløtningens Fartøy – Haldenvassdragets Kanalmuseum, Østfoldmuseene.



Ørje Brug ca 1910. Foto: J. B. Søderholm / Østfoldmuseenes billedarkiv

1860, som ga grunnlaget for driften av Ørje Brug A/S. Selv om det også i dag er mye liv på kanalen, skal det litt fantasi til for å forestille seg hvor omfattende virksomheten var her for hundre år siden. For frakt av tømmer, varer og folk, var vassdraget helt avgjørende. Ørje var en sentral havn, der store og små fartøy lastet og losset kontinuerlig.

I mer enn tretti år har Haldenvassdragets Kanalmuseum samlet kunnskap og gjenstander knyttet til kulturminner i og ved vann. Da Fløtningsforeningens virksomhet opphørte i 2001, hadde de brukt tiden fra den siste fløtningen i 1982 til å avvikle og rydde opp etter den omfattende driften som hadde vært. Samme år, i 2001, åpnet Haldenvassdragets Kanalmuseum det som fortsatt er vår basisutstilling i det gamle tresliperiet. Grunnleggerne av museet har hele tiden arbeidet aktivt for å ivareta kulturminnene etter tømmerfløtingen. Noen av fartøyene eier museet, men de virkelige praktiske eksemplarene er fortsatt i bruk i Haldenkanalen.

Fartøyene

Det som vi i dag kaller dampbåtmiljøet på Ørje oppstod på midten av 80-tallet, ut fra den såkalte «båtgruppa», da lokale krefter arbeidet for å danne stiftelsen som skulle komme til å bli Haldenvassdragets Kanalmuseum. Denne gruppen arbeidet iherdig med å få tilbakeført «Engebret Soot» til Haldenvassdraget, noe de oppnådde sommeren 1987. Ut fra dette dannet man stiftelsen D/S Engebret Soot samme år. Siden den gang har det vært kontinuerlig restaurering av gamle båter ved Ørje Brug. Stiftelsen leier verkstedlokale og driver sin virksomhet derfra. Gjennom årenes løp har de opparbeidet seg særlig kompetanse på dampbåter og båter knyttet til tømmerfløtingen. Som ferdsselsvei er Haldenkanalen et lukket system, der sjøene og kanalene knyttes sammen

til en 8 mil lang led som er farbar for større båter.¹ Innenfor dette systemet er det en rekke flotte veteranbåter, hvorav 4 er representert på Riksantikvarens liste over verneverdige fartøy.

På 1800-tallet var det gjennombrudd både for bygging av skip med jernskrog og med dampmaskin for fremdrift. For Østlandets del var særlig behovene innen trelastindustrien som ledet til bygging av en rekke båter og skip som skulle bidra til at transporten av verdien fra skogen, frem til fabrikker og utskipshavner, gikk knirkefritt. En stor del av disse fartøyene var knyttet til tømmerfløting for de ulike tømmerdireksjonene.

En total oversikt over fartøy som har hatt hele, eller deler av sin virksomhet i Haldenvassdraget og nærliggende sjøer, vil omfatte rundt 40 båter bygget i perioden 1861 - 1964². Av disse er tolv i drift og/eller med registrert hjemmehavn. Like mange er brent, hugget opp eller sunket. Åtte er flyttet ut av vassdraget. De resterende har per dags dato en mer ukjent skjebne, men videre arkivsøk vil kunne føre til utdypet kunnskap om disse fartøyene. En slik generell oversikt frembringer masse tilleggsinformasjon som er relevant for fløtningen og fartøyene som var i bruk. Vi får øynene opp for hvor omfattende den maritime virksomheten i området var med verft, båtbyggerier og dampskipsselskap. Oversikten sier også noen om hvor kort veien var til tilsvarende virksomhet i Sverige.

Utstillingen

Ved Haldenvassdragets Kanalmuseum – Østfoldmuseene arbeides det nå med forprosjektering for en utstilling som skal løfte frem den viktige vassdragskulturen spesielt, men også det norske fartøyvernets betydning for å ta vare på



Haldenvassdragets Kanalmuseum. Foto: B. Instanes / Østfoldmuseene

verneflåten. Vi ønsker å lage en helt ny basisutstilling: Fløtningens fartøyer. I flere henseender beskriver prosjektskissen en utradisjonell utstilling.³ Vi ønsker at dagens besøkende på Ørje Brug skal ta del i den historien som har vært. Med en ny moderne fartøyutstilling, vil publikum få tilrettelagt kunnskap etter god museumsfaglig standard. Utstillingen vil vektlegge et utvalg av fartøyer, og formidle noen av de gjenstandene som har kommet til museet gjennom årenes løp. Det er et mål at man også skal kunne nyttiggjøre seg av formidlingskonseptet om bord på båtene når de er i drift, slik at formidlingen dekker hele vassdraget. Det er også et mål å løfte frem historien til sentrale fartøyer som ikke lengre eksisterer. Utstillingen vil inkludere en utendørs overbygning som skal skjerme de kulturhistoriske gjenstandene. Vel så viktig er et helhetlig formidlingsmessig uttrykk som skal samle det som skjer på utsiden og innsiden av museet, strukturere uteområdet og løfte det frem. Utstillingen vil ruste opp og forbedre den sørlige delen av Ørje Brug. Vi ønsker i større grad å bevare kulturmiljøets særegenhet. I tillegg til fartøyene som omfattes av utstillingskonseptet, vil her også være andre elementer, som kondemnerte båter, rester etter store installasjoner fra tømmerfløtingen og lagret av ved som brukes til båtene. Utstillingen vil skape struktur innenfor et definert område. På den måten ønsker vi å lage en ny møteplass, ikke bare for dampbåtentusiaster, men også for passasjerene på båtene og et allment publikum.

Utstillingen vil starte inne i utstillingen på Haldenvassdragets Kanalmuseum, i rommet lengst mot sør, som i dag har utgang til et vernebygg for DS «Pasop». Fra vannrommet og ut er det i dag en passasje som leder ut til et lite gårdsrom og videre til dampbåtbrygga. Vi ønsker at denne passasjen og gårdsrommet skal få en utvidet funksjon som formidlings-

område, til kunnskap om båtene på kanalen i perioden fra 1859 til 1960.

Arbeidet med den nye utstillingen vil være et samarbeid mellom flere involverte parter:

Stiftelsen Engebret Soot, Stiftelsen Haldenvassdragets Kanalmuseum, Regionalpark Haldenkanalen, Norsk forening for fartøyvern, Marker kommune og Østfoldmuseene. Grunnet smittevern hensyn og korona i 2020, lot det seg ikke gjøre å samle partene før i juni, da vi hadde det offisielle avsparket for forprosjektet. Markeringen var også åpningen av den nyrestaurerte fløterhytta på Haldenvassdragets Kanalmuseum, med tilhørende utstilling om merkekart og merkeøkser. Økonomiske bidragsytere til forprosjektet er tidligere Østfold fylkeskommune gjennom ordningen «Kulturminner i Haldenvassdraget», Regionalpark Haldenkanalen, Marker kommune og Oslo Maritime stiftelse. Østfoldmuseene står som prosjektansvarlig.

Desirée Nævdal er avdelingsleder ved Haldenvassdragets Kanalmuseum – Østfoldmuseene. Cand. philol. (nordisk arkeologi) fra Universitetet i Oslo år 2000. Tidligere og pågående FoU-prosjekter inkluderer fartøyvern, tømmerfløting, samt formidling av teknisk industrielle kulturminner.

¹ Om geografiske forhold og tømmerfløting: <https://www.youtube.com/watch?v=Ucyt2K6ZWA>

² Harald Lorentzen 1994: *Båtene i Halden-kanalen*

³ <https://ostfoldmuseene.no/kanalmuseet/artikler/forprosjekt-til-ny-utstilling-flotningens-fart%C3%B8y>

Fremtidens fartøyvern, sett fra våre nye fylkeskommuner

Regionsreformen vedrører også oss fartøyvernere. Fylkeskommunene overtok ved forrige årsskifte Riksantikvarens oppgaver for vernede fartøyer. Noen av de nye administrasjonene har egnede forvaltningsorgan fra tidligere, noen bygger opp nye, og noen inngår avtaler med naboene. Her kan vi lese hvordan to av fylkeskommunene ser på de nye oppgavene.

Sett fra Rogaland

Ingvar Kristiansen, rådgiver ved seksjon for kulturarv

Ved inngangen til 2020 overtok fylkeskommunen forvaltningsansvaret for fartøy på Riksantikvarens verneliste. Tilskuddsordningen til fartøyvern på post 74 i statsbudsjettet overføres dermed til fylkeskommunene, med virkning fra søknadsprosessen for 2021.

Med dette har fartøyvernet i Norge gått inn i en ny epoke. Der det tidligere var ett styringsorgan som i stor grad hadde forvaltningsansvaret, er det nå Norges 11 fylker som overtar hovedansvaret for vår flytende kulturarv. Dette gir noen åpenbare fordeler og likeså utfordringer, og flere vil kanskje dukke opp etter hvert som fylkene og Riksantikvaren har prøvd ut sine nye roller.

Sett fra et forvaltningssynspunkt er det en klar fordel å ha fartøyene man har ansvar for innen et mindre geografisk område. Det gjør det enklere å ha en tettere dialog med fartøyeier, og ha en regelmessig oppfølging av det enkelte fartøy. I stort og smått handler dette ikke bare om å få ansvar, men like mye om å ta ansvar. Fylkenes nye rolle gir nå en mer åpenbar mulighet til å forme en egen politikk på fartøyvernfeltet gjennom regionale planer. Det kan også bli spennende å se i hvilken grad fylkene greier å trekke inn nyttige synergier mellom de mange andre fagområdene de har ansvar for. Her vil en tro at mulighetene kan være mange og uante, særlig innenfor kulturminnevern, næringsutvikling, opplæring og arealplanlegging.

Mange vil kanskje hevde at med et sterkere regionalt fokus er det også lett å miste det nasjonale overblikk. Så langt er jo det nasjonale målet å få vernet et representativt utvalg fartøy i Norge. Et sterkere regionalt fokus trenger nødvendig-

vis ikke bety at et nasjonalt overblikk svekkes, snarere tvert imot. Mye av grunnen til dette er at Riksantikvaren fortsatt beholder nøkkelen til verdivektning fra et nasjonalt perspektiv. Her menes at de fortsatt innehar myndigheten til tildeling av vernestatus og vedtak om fredning av fartøyer i Norge. Et annet viktig ansvar som i stor grad hviler på Riksantikvarene, fortrinnsvis i samarbeid med fartøyvernssentrene, båtbyggeriene, verftene og andre, er tilrettelegging for deling og oppbygging av kompetanse. Evnen til å bevare vår flytende kulturarv etter antikvariske prinsipper er like viktig som vernestatus og tildeling av tilskudd. Med de mange utfordringene i fartøyvernet, kan man nok med rette si at Riksantikvarens fartøyvernnavdeling aldri har vært overbemannet. At fylkene nå «avlastet» Riksantikvaren med mange oppgaver gjør dem mer i stand til å nettopp utøve et nasjonalt overblikk.

Sammenliknet med bygningsvern er fartøyvernet et lite miljø under stadig utvikling. Innen bygningsvern finnes det i dag sterke fagmiljøer, både i og utenfor fylkeskommunen. Fartøyvernet er et nytt fagfelt for de fleste fylkene. Unntaket her er fylkene som har deltatt i SAVOS-ordningen, og på den måten har opparbeidet seg verdifull erfaring på feltet. Det finnes ennå ingen etablerte tilbud innen utdanningssektoren som gir kompetanse på fartøyvern, og fagmiljøet på landsbasis er lite. På sikt vil fylkenes oppbemannning på fartøyvernfeltet utgjøre et viktig bidrag til et større og sterkere fagmiljø i Norge.

Rogaland fylkeskommune ser frem til å ta fatt på utfordringene som ligger i horisonten.

Sett fra Troms og Finnmark

Nils Marius Johansen, spesialrådgiver fartøyvern, seksjon kulturarv

Fra årsskiftet 2020 fikk som kjent fylkene overført ansvaret for fartøyvern fra Riksantikvaren. Ilddåpen blir likevel 2021 da også tilskuddsforvaltning av post 74 innføres. Flere fylker har likevel erfaring med regional tilskuddsforvaltning for fartøyvern gjennom egne midler og blant annet SAVOS-ordningen (overføringsmodellen). Troms og Finnmark er blant fylkene som ikke har gitt midler spesifikt til fartøy i senere år, men likevel vært engasjert i fartøyvernet gjennom å være vertsfylke og gi driftsstøtte til Nordnorsk Fartøyvernssenter i Gratangen. Her bidrar også Nordland fylke gjennom Nordnorsk Kulturavtale. Fartøyvernssentrene sine oppgaver defineres og finansieres fortsatt av Riksantikvaren. Troms og Finnmark er opptatt av å arbeide for forutsigbare rammevilkår for de nasjonale fartøyvernssentrene i årene framover. Fylket har også vært aktiv på støtte til annen kystkultur og maritime landanlegg.

På tross av lite tilførte midler for mange nye pålagte oppgaver, tok fylket ansvaret for fartøyvern på alvor gjennom tilsetting av rådgiver for feltet i 100 % stilling fra januar 2020. Tidligere Troms fylke var også blant fylkene som tidlig utarbeidet egen fartøyvernplan (1995). Mye har skjedd i fartøyvernet på disse 25 årene. Av 37 beskrevne dekkede fartøy i planen for Troms, er i dag 9 på vernelisten i fylket. De resterende 28 er gått tapt, ført ut av regionen, eller er ikke aktuelle for vern.

Totalt er det for Troms og Finnmark i dag 27 fartøy på vernelisten, hovedsakelig fra kategoriene fiskefartøy og passasjerfartøy. Frakt, spesial- og lystfartøy er mangelfullt representert. Av positiv utvikling generelt, er at fartøyvernet har bedre rammer i 2020 enn i 1995, og verneflåten er utvidet. Videre har lovverket gitt adgang til fredning av fartøy, og det er etablert fartøyvernssentre som sammen med øvrige fagmiljø har bidratt til å heve kompetansen i fartøyvernet.

Evalueringen av forsøksordningen med overføringsmodellen (SAVOS) fra 2009 viser flere positive trekk ved regional forvaltning av fartøyvernet, og konkluderer blant annet med

økt kontakt og oppfølging av det frivillige fartøyvernet. Dette vil også vi i Troms og Finnmark jobbe for å bidra til i årene som kommer. Forhåpentlig gir regional forvaltning også større mulighet for fartøyvernsmiljøet til å påvirke politikk og utvikling av feltet i egen region.

Det vil også være et mål å jobbe for at tilskudd skal fordeles ut til søkere raskere enn i dag, til tross for at regionalforvaltning gir et ledd til i forvaltningskjeden. Det vil fungere slik at Riksantikvaren fordeler midler i en samlepott til fylket etter søknad, som igjen fordeles på søkerne regionalt. Fordelen er at det samlet sett blir flere til å behandle søknadene, som forhåpentlig gir tidsgevinst.

Det enkelte fylke vil ha behov for å etablere en politikk/strategi for verneområdet. Noen fylker har lang erfaring, andre står på bar bakke. Fylkene påtar seg både et nasjonalt og regionalt ansvar. Ut fra et regionalt perspektiv er det ikke usannsynlig at det vil vise seg å være andre og ytterligere prioriteringer som vil være viktig innen fartøyvernet. Kanskje vil man se et behov for revisjon av måten vernefeltet forvaltes på. I dag foreligger ikke en retningsgivende plan tilpasset dagens situasjon for fartøyvernet etter at Nasjonal Verneplan for fartøy utløp i 2017.

Så langt har vi i Troms og Finnmark jobbet med å revidere vernelisten for fylket, og bli kjent med fartøy og eiere. Den spesielle situasjonen i år med både reise- og møte-restriksjoner har riktignok vanskeligjort dette arbeidet. Det må antas at også dette har spilt inn og medført en ikke helt optimal opplæring av fylkene i fartøyforvaltning fra Riksantikvaren sin side. Men ut over høsten intensiveres arbeidet med opplæring for fylket i bruk av Digisak, som fortsatt vil benyttes i forbindelse med søknad om tilskudd. Forhåpentlig blir det mulig å avholde informasjonsmøter med fartøyeiere og gi rådgivning i forkant av søknadsfristen på post 74, som også i år er 1. november. Arbeidet med å slå sammen to fylker og utvikle ny organisasjon med felles systemer har ellers preget fylket som helhet i 2020, og tatt noe fokus bort fra det rent faglige og strategiarbeid.



Kortaneset i Haugesund, med gammel sjøhusbebyggelse og verneverdige fartøyer. Fartøyene blir nå en del av arbeidsområdet for fylkeskommunen. Foto: Ingvar Kristiansen



Vøling av gamle fartøy kan vera omfattande. Her ser vi «Tampen I» frå 1902 under reparasjon ved Hardanger Fartøyvern-senter.

Er det tid for eit kvileskjer i fartøyvernet?

Ansaret for fartøyvern er no ført over til dei einskilde Fylkeskommunane. Dette har skapt uro i kystkulturkretsar. Uroa kjem i tillegg til koronakrisa som råkar veteranfartøya med full styrke. Kampen om pengane byrjar, og lobbyistane pussar uniformsknappane sine. Teksten vart trykt som kronikk i vekeavisa Dag og Tid 19. juni.

Tekst og bilete: Jan Willy Folgerø-Holm

Kystkulturen sin lagnad har vore framme i vernedebatten i mange tiår. Påstandar om at «stabburs-adelen» blir tilgodesett framfor kystkultur, har ofte skygga for deler av den faglege debatten.

Ein viktig del av denne kystkulturen har vore bevaring av eldre fartøy. Dei kjem fram i all sin fordums stas i nokre hektiske sumarveker ved ulike stevner langs kysten, kor eit gråhåra mannskap i luer med lakkskygge viser fram resultatet av ufattelig mange dugnadstimar. Men det er lite festpreg over den kvardagen desse gråhåra fartøyvernarane møter resten av året.

230 verna fartøy

Ei oversikt frå Riksantikvaren viser at det i dag er omlag 230 verna fartøy i Norge. Eit tjuetal av dei er freda. Dette femner heile spekteret frå små fartøy til svære lasteskip. Staten har oppretta tre regionale sentra for fartøyvern som alle får

ei basisløyving frå Staten. Dei er viktige rådgjevarar i verneprosessen. Riksantikvaren styrer dei fleste prosjekta inn mot desse sentera, men løyvingane må likevel vera på plass. Dei årlege statlege løyvingane som er øymerka til fartøyvern er i storleiksorden 60 - 70 mill. Dette skal delast mellom desse 230 verna fartøya. Aller mest skal løyvingane komma dei freda fartøya til del.

Vern av fartøy kan ikkje samanliknast med vern av til dømes bygningar. Innanfor fartøyvern er dei faglege omsynerne svært ulike dei ein møter ved vern av andre kulturminne. Dei fleste prosjekta er tufta på at lokale interesser overtek eldre fartøy som står i fare for å bli hogde opp. Entusiastane står på, planlegg og utarbeidar restaureringsplanar. Alt dette hamnar etter kvart hos Riksantikvaren kor det blir gjenstand for ei grundig fagleg vurdering.

Ofte er fartøya i svært dårleg forfatning når vedtaket om vern vert gjort. Likevel er spørsmålet om restaurering

er økonomisk overkommeleg eller forsvarleg, mindre viktig. Det viktigaste er å komma i gang. Det er difor vanskeleg å seia om entusiastane, eller Riksantikvaren for den del, er interessert i heile sanninga. Ei entusiastisk dugnadsgruppe har lett for å feira eit vernevedtak frå Riksantikvaren som ein siger, sjølv om økonomiske lovnader er mangelvare.

Så kjem kvardagen og det viser seg at optimistiske kostnadsoverslag sprekk gong etter gong. Ikkje berre på grunn av at entusiastane har pynta brura i søknaden, men også på grunn av at prosjekta dreg ut i tid, noko som igjen skuldast at ein reparasjon ofte avdekkjer skader som og må reparerast. Prioriteringa er vanskeleg, og mange vonbrotne eldskjeler får avslag på søknadane sine.

Sjølv om eit prosjekt kjem på Riksantikvaren si løyvingliste, er det langt frå ei vandrings på ein raud løpar. Marginale løyvingar fører til små steg, og i enkelte høve kan det vera vanskeleg å halda tritt med forfallet.

Naudhamn

Riksantikvaren kan oppretta ein prosjektstatus som kallast Naudhamn. Det er byråkratisk møllpose kor fartøyet ventar endelege planar og løyvingar. Dersom vedtaket vart fylgd av ei konserverande løyving hadde dette vore ei fornuftig ordning som kunne bidra til å stoppa forfallet. Men ofte held forfallet fram, samstundes som entusiasmen til initiativtakarane minkar.

Når eit prosjekt endelig, etter mange år er i hamn i form av ei vellukka restaurering, vil det gå over i ein like krevjande bevaringsfase. Det medfører at ein må skaffa midlar og kompetanse til drift, årleg sertifisering og vanleg vedlikehald.

Som ein fylgje av dette prøver ein alle andre mogelege finansieringskjelder. Det kan vera lokale «rikingar», firma, bankar og fond. Gjennom eit år er det ikkje uvanleg med opptil femten søknader og avslaga kan vera like mange. Forutan mykje arbeid resulterer dette i eit stort økonomisk og materielt etterslep, noko som ofte materialiserer seg i eit nytt forfall.

Mange av dei freda fartøya som har passasjersertifikat prøver å møta tvilsamme budsjett med turar og liknande, men dette krev ein profesjonell besetning kva formelle maritime sertifikat angår. Dermed er ein gråhåra gjeng med frivillige krefter ofte diskvalifisert og ein må ty til velviljuge sertifiserte skipsmannskap på fritørn.

I det heile er det mange stengsel for ei slik kommersiell verksemd. Fartøya må ha ein «moderne» dokumentasjon med operasjonsmanualar og prosedyrar, alle tryggleikskrav som slik verksemd krev, skal oppfyllest. Turar skal planleggjast og meldast inn, vaktlistar skal godkjennast.

Grunnfjellet forvitrar

Frivillige er sjølve grunnfjellet i dette omfattande ettervernarbeidet. Men grunnfjellet forvitrar. Ein gjeng med gråhåra, aldrande eldsjeler driv ei avansert form for sjølvbedrag, som dels går ut på ei tru på evig liv, dels ei tru på ein evig ung-



Den fyrste pendelferja, «Folgefonn 1» i naudhamn.



«Solundir», første generasjon hurtigbåt i naudhamn i Dåfjorden.

Foto: Harald Sætre

ommeleg vitalitet. Røyndommen viser dessverre det motsette. Nøkkelpersonar fell frå, og ulike fysiske plager bidreg til nedsett arbeidskapasitet hos dei som er att.

Med dette fråfallet forsvinn også mykje av eigartilhøvet, kunnskapen og entusiasmen. Det gjeld ikkje berre basis-kunnskapen om fartøyet og verneprosessen, men også prosjektets daglege historikk. Entusiastane har oftast ei praktisk kompetansetyngd og IT-registrering vert nedprioritert.

Rekruttering er eit påtrengande og avgjerande problemområde innanfor mange sektorar av kulturarbeid. Tilfeldig rekruttering frå yngre aldersgrupper er langt frå nok til å demma opp for fråfallet. Over ein periode på ti - femten år vil ein heil vernegenerasjon vera borte.

Dermed kan kystkulturen verta råka av to ulukker samstundes, manglande løyvingar og manglande rekruttering av eldsjeler. I tillegg innhentar tida vernekravet, og stadig nye fartøytypar er aktuelle å taka vare på.

Er det på tide med eit konsoliderande kvileskjer? Eit kvileskjer kor ein fyrst og fremst konsentrerer seg om rekruttering og ei berekraftig og forutseieleg finansieringsordning?

Jan Willy Folgerø-Holm og er pensjonert ingeniør med bakgrunn frå mellom anna båtbygging. Nett no leiar han Norsk Veteranmotor AS på Rubbestadneset der dei vøler gamle motorar.

«Hestmanden» i fart

Endelig kan skuta starte sin virksomhet som seilende krigsseilermuseum. Prøveturer er gjennomført, nødvendige sertifikater forhåpentlig underveis og mannskaper oppfordret til å melde seg. I mai neste år skal alt være klart.

«Hestmanden» på tur på egenhånd

Anita Andreassen

Tirsdag 15. september var en begivenhetsrik dag. «Hestmanden» fikk tillatelse til å dra på et tre dagers tokt uten taubåt. Den har ikke vært alene på tur siden den gikk i opplag i 1963. Ildsjelene som er ombord hver uke året rundt har ventet lenge på akkurat denne dagen. Siden oppstarten av venneforeningen i 2012 og årene før vennene kom ombord også, har det å dra på tur på egen hånd vært etterlenget.

Med mannskap på 17 har skipet har skipet gått i to døgn. Planen var å gå østover til Færder, derfra til Lindesnes og så tilbake til Kristiansand. Mye vind gjorde at de snudde ved Tvedestrand. Stor spennvidde på alder ombord; to ungdommer i tyveårene, noen få i 50 - 60 årene, resten 70+. Maskinsjef Trygve Langfeldt, fylte 91 år i vår og vi alle var spesielt glade for at nettopp han fikk komme ut på tur nå. Langfeldt ble godt assistert av en trofast krumtapp og mangeårig leder av foreningen, Svein Mosby, som sammen med Trygve har gått ombord i skipet på dugnad flere dager i uken i mange år. Gunnar E. Kristiansen på 86 år gjorde god jobb i byssen, matstellet var førsteklasses ble det meldt fra mannskapet.

Kaptein og fartøysansvarlig Bård Rasmussen sier at turen var vellykket, og det ble høstet nyttige erfaringer. Overstyrmann Olav Åsheim som til vanlig er kaptein på «Stord» i Bergen, bidro med sin gode kompetanse.

Vil du være mannskap på «Hestmanden»?

Gro Eikeland, Vest-Agder-museet IKS

«Hestmanden» planlegger sin første landsomfattende seilas for egen maskin som Norsk krigsseilermuseum i 2021. Seilasen starter 8. mai i Oslo for deretter å gå langs kysten til Torgdagen i Bergen 12. juni. I slutten av juli settes kursen direkte nordover mot Kirkenes, med anløp i en rekke havner på veien tilbake nedover kysten. Skipet ankommer etter planen Kristiansand i slutten av september.

Formålet med toktet er å hedre krigsseilerne og vi vil samarbeide med lokale kystlag, historielag, sjømannsforeninger, skoler og museer underveis.

Har du erfaring som sjømann og kan tenke deg å mønstre på «Hestmanden» som frivillig mannskap i 2021? På nettadressen <https://www.vestagdermuseum.no/hvordan-bli-en-del-av-mannskapet-pa-d-s-hestmanden> kan du lese om hvilke kvalifikasjoner du må ha. Dersom du ikke allerede har gyldig kursbevis for kursene som kreves, dekker vi kostnadene for kurset. Dette gjør vi mot at du binder deg til å tjenestegjøre om bord minimum 14 dager sammenhengende under seilasen i 2021. Vi håper å bygge opp et mannskap som også i årene framover er motivert for å seile med «Hestmanden».

Du kan også sende en e-post til post@hestmanden.no med eventuelle spørsmål du måtte ha.



Mannskapet på «Hestmanden»s tekniske prøvetur 24. juni 2020. Foto: Vest-Agder-museet



«Jærbuen» i sitt rette element i Skottebrygga i Larvik, like ved Larvik Sjøfartsmuseum, byggeplassen og båtbyggerens barndomshjem. Foto Bjørn Terje Løwer

«Jærbuen» av Larvik – en klassisk historie

Denne artikkelen inneholder neppe noen overraskelser - de fleste har fått dem på sin vakt. Dette er vår gjenkjennelige historie, om optimisme og skuffelser, kalkyler og overskridelser, rust og råde. Likevel, vi gir ikke opp.

James Ronald Archer

Da «Jærbuen II», bygget i Larvik i 1898 vendte hjem i 2007, var det etter 66 år i England, Portugal og Tyskland. Foreningen Larvik Sjøfartsmuseum takket ja til et godt tilbud med god finansiell støtte fra offentlige og private. En særdeles påkostet spissegattet lystbåt på 42 fot, bygget for en av datidens virkelige seilerentusiaster Wilhelm Wolf som hans båt nr. 22 av i alt 23. Med en perlerad av eiere som viser fremveksten av det nye Norge: Industrigründere, bankfolk, ambassadører, ingeniører, skipsredere – folk som hadde fritid og midler til sin interesse. Kombinert med et velbevart interiør der store deler er fra byggeåret, og en originalitet over le, var det ikke vanskelig å argumentere for og få den første seilende archerbåt til båtbyggerens hjemby. Tro om igjen: Han bygget flest lystbåter. «Jærbuen» har en kontinuitet som er en del av historien, inkludert en bermudarigg med 80 års historie ombord. Riksentikvaren plasserte henne elegant på vernelisten.

Båten ble lykkelig vist frem på stevner og treff i østlandsområdet, og parallelt ble det undersøkt mer om historien og mer om tilstanden. Den var allerede ved innkjøpet konstatert

som god, men det betød ikke at det var ting man burde la være å gjøre. Arbeid ble utført i tråd med faglige anbefalinger: Først demontering og restaurering av dekksoppbygget, nødvendig for å få båten tett fra toppen. Så ny akterstevn og deler av undervannsskroget. Etter hvert avslørte stadige og store lekkasjer at alderen for alvor krevde sitt. Men hva som skulle til, var vi forskånet fra å vite. På linje med andre båter har «Jærbuen» en egen pedagogikk for slikt. Midt i den aktive og spennende sesongen 2014, mellom grunnlovskonvoi, landsstevne og Risør Trebåtfestival, ble det klart at noe måtte gjøres.

Hva må restaureres?

Risør Trebåtbyggeri beskuet skjønnheten på land, undersøkte, stakk og grublet. Forstevn, stevnkne og noen bordganger, som forventet? Sannsynligvis. Bunnstokker? Kanskje. Kjøl? Åjada. Alt var ikke tilgjengelig, mye takket være en 7 tonn jernkjøl som båten bokstavelig talt hvilte på. Derfra og hit var det oppdagelser. Mange. Og for det meste



Skjønn forening av gammelt håndverk, original innredning og en ny begynnelse. Foto James Ronald Archer

gode løsninger. Mottoet ble fra nå av å ikke knekke ryggen for hverken båten, eieren eller båtbyggeriet. En forsiktig bukspretting bekreftet alle trebåtfordommer. Bunnstokkenes 116-årige levde liv var i ferd med å avsluttes og huden trengte betydelig pleie. Men det slitne originalmaterialet hadde lesbar og ettertraktet håndverkskunnskap.

Oppspretingen var i ferd med å bli en omfattende ryggoperasjon. Den måtte skje uten å skade båtenes hjerte og sjel – originalinnredningen. Det er svaret på spørsmålet om hvorfor man ikke bare kunne kle av den gamle damen, og gjøre alt i rekkefølge som da båten ble bygget? Håndverkerne måtte derfor til tider tenke og handle mer som kirurger enn som båtbyggere. Eiers oppriktige ønske i tråd med vernehensyn ut fra originalmaterialets «hellige ukrenkelighet» var riktignok til tider umulig å forene med de tekniske og praktiske mulighetene, men aldri uten god og faglig diskusjon. Den siste delen av svaret er at en hel del løpemeter bordganger måtte ut uansett. At cockpiten heller ikke var representativ og at motoren måtte ut, var nærmest småtterier.

Av to mulige konklusjoner var restaurering den eneste riktige – det viktigste først, etter at økonomien var sikret. I mellomtiden var status åpenbar: Et litt foruroligende syn av båt uten bunn og en litt for slunken lommebok.

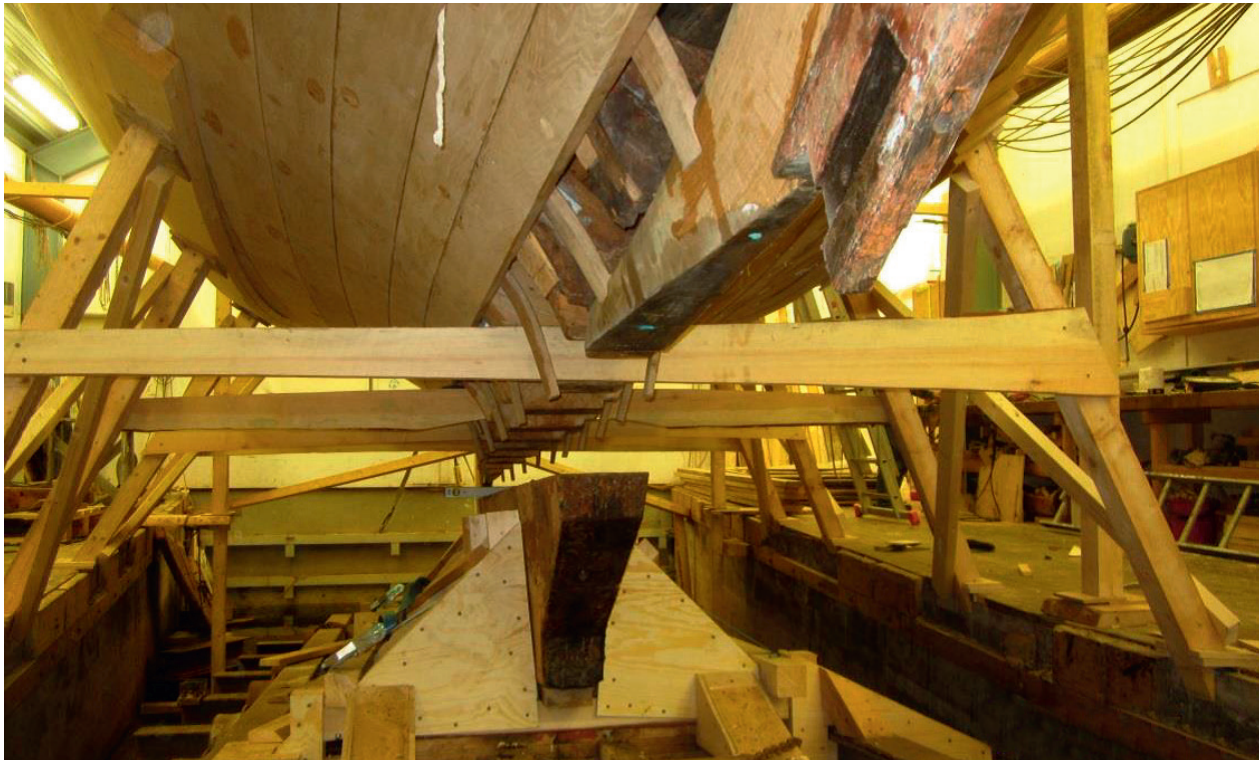
Om arbeidene

Arbeidene fremover kom til å foregå i årlige rykk og napp

mer eller mindre synkronisert med hovedsponsorenes tildelingsrunder. Nappene besto i økonomiske tildelinger fra Riksantikvaren, Kulturminnefondet, Bergesenstiftelsen, Stiftelsen UNI og Vestfold fylkeskommune. Økonomisk har det gått i hop også takket være momskompensasjon fordi båten er et museumsobjekt i Larvik Museum /Vestfoldmuseene. Siden utallige andre fonds og stiftelser er søkt, men så langt har valgt å ikke delta, ble det lenge vurdert en egen plakat med teksten «Disse støttet ikke prosjektet», men forkastet. Ingen nevnt, alle glemt.

Rykket var selve arbeidene. Alltid etter antikvariske prinsipper og i tett konsultasjon og forståelse mellom treenigheten Riksantikvaren, eier og båtbyggeriet. (Refleksjoner om rollefordelingen i forhold til opprinnelig sammenheng fra bes.) Credoet var minst mulig utskifting, og når man måtte så skulle man så tett opp til originale materialvalg og kvaliteter som mulig, og dessuten med samme teknikk og byggeprinsipper som i fartøyet. Det viste seg å føre til utfordringer.

Det første hele året oppe var fylt med sannhetens øyeblikk og de første bevilgningene. Deler av innredningen måtte skånsomt ut etter dokumentasjon, blant annet et badrom med badekar tverrskips – en sikker vinner på visninger om bord. Ønsket for fremtiden var å bade i, ikke med båten. Dermed kom man til første prioritet – bunnstokkene. Med tettvokste rotemner av furu fra Vestlandet ble en og en av de gamle erstattet, få av gangen for å hindre destabilis-



Skroget er stabilt og sikkert, og jernkjølen er skilt fra opphavet, klar til å trekkes ut. Foto Risør Trebåtbyggeri

ering av skroget. Dobbel spantering, overlappende mellom kort og lang del, spikret og naglet langskips og med små skinner av jern over skjøtene. Et par steder ble det skjøtt inn i opplengerne for å unngå å bytte hele lengder som igjen hadde krevd at mer hud måtte bort. Dog ble det et par steder valgt å ofre hud fremfor originalinnredning og for å beholde original sammensetning av spantene.

Arbeidskrevende jernkjøl

Ettersom arbeidene fortsatte akterover ble synet litt mindre skremmende. Gjenvunnet båtform er alltid hyggelig. Litt mindre bekvemt var det nå at kjølen måtte byttes. Rustsprengning og svekkelser ved gjennomføringer utelukket gjenbruk. Dermed måtte motor med tilbehør og flere bunnstokker ut. Særlig ubekvemt var det at en blanding av visuelle og røntgenundersøkelser av kjølboltene, de få stedene det var mulig å få dem ut, viste at de var sterkt korroderte. I kritiske partier var de så pinnetynde at de hang på godviljen. De var neppe skiftet siden 1898.

Men den største overraskelsen gjensto i 2015. Retningen på kjølboltene samsvarte ikke med plasseringen av lommene i jernkjølen. Båtbyggerens nesten uforklarlige hilsen til ettertiden viste seg å være en todelt jernkjøl, der den øvre delen var festet til skroget tvers gjennom til sin egen underside, mens den undre var festet i den øvre via før nevnte lommer. Dermed var det umulig å trekke ut kjølboltene i en operasjon, selv når fastrusting ble tatt hensyn til. Å sage av boltene i kant med kjølen var derfor den eneste mulighet for atskillelse av jernkjøl og treskrog. Bevisstheten om at det var dobbelt så mange kjølbolter med dobbelt så mange arbeidsoperasjoner fremover, begynte å gnage. Kjølen kunne skilles fra skroget, men ikke uten videre monteres på plass igjen uten deling. Og hva da? All fornuft tilsa dessuten at bekymringene hadde økonomiske implikasjoner i doblingsklasse.

Skrogarbeider

Høsten 2015 var ingen tid for komfortabel avslapning. En catch 22 var i ferd med å oppstå: Arbeidene måtte ha en viss grad av progresjon, der det mest åpenbare var at båten ikke ville vende tilbake til seg selv uten. Løsningen var mer penger enn vilje, men ingen penger uten vilje. De forelå ikke annet enn i tilsagnsform, og det holdt ikke. En antatt ansvarlig eier søkte og fikk innvilget banklån, men det strandet på at det ikke var mulig å oppnå ytterligere skriftlige bekreftelser på offentlige tilsagn. I det øyeblikket var selve tilsagnsbrevet ikke mye verdt. Redningen kom i form av midlertidige utlegg fra Larvik Museum, egenkapital og et stort, privat, rentefritt lån. Andre lyspunkter var at historien fortsatt leverte spennende materiale om båten, og at et entusiastisk publikum fikk formidlet historien om godt håndverk og utfordringer og muligheter gjennom historien under hennes egen baug på båtbyggeriet under trebåtfestivalen.

Da året 2016 traff oss kunne derfor arbeidene med bunnstokkene fortsette akterover, og det ble konstatert at flere enn ventet måtte byttes. Dette måtte prioriteres, men man kom så langt at det til og med ble satt på igjen noen bordganger. De var og ble festet dobbelt med einernagler og bronsespiker av to ulike dimensjoner. Å gjenbruke spikrene kom ikke på tale, og siden slike ikke er hylleware ble redningen et støperi i Kragerø. Båtbyggeriet erfarte igjen at gamle metoder fungerer best. Fordi spikrene ikke ble støpt med mothaker, ble alle håndfilt med hakk for nødvendig friksjon. Nå kom også de bøyde ribbene mellom spantene på plass, enten nymontert eller lasket, da man ellers ville ha problemer med å komme til når skroget lukket seg. Der man kom til ble de festet med kobberklink på gamlemåten, noen steder med konsesjoner for å skåne innredningen. Midtskips måtte laskene formskjæres for å passe, ellers ble tradisjonell steaming brukt.

Arbeidet med huden fortsatte i 2017 ved å holde seg

til opprinnelig skjøteplan og materialvalg som originalt: 1½ tommes eikebord i undervannsskroget og 1½ tommes furubord i fribordet. I september var oppbordingen ferdig unntatt nødvendig åpning for å komme til helt i bunnen. Antallet løpemetre hud har en egen evne til å øke når man setter i gang, og på «Jærbuen» var det intet unntak. Det ble også forsinkelser fordi eineremner til nagler var vanskelig å få tak på. Alt løste seg etter hvert ved erkjennelse, forståelse og fornuftig tidsbruk.

Parallelt med arbeidet om bord foregikk et omfattende skrivebordsarbeid for å skaffe et brukbart emne til en trekjøl på 8 meter. Fortrinnsvis av pitchpine, som originalt. Muligens hadde Colin Archer noen meter liggende etter polar-skuter da han bygget «Jærbuen», men det hadde ikke Risør. Innen en forsvarlig miljømessig og økonomisk ramme viste det seg det uopnåelig, og dermed ble dispensasjonssøknad sendt Riksantikvaren. Annen materialbruk enn opprinnelig nødvendig. Båten kan ikke være uten trekjøl. Løsningen kom i form av royalimpregnert furu fra Østerdalen. Emnet var mettet med linolje, og dryppet etter å bli brukt.

Remontering av jernkjølen

Synet av et skrog som gradvis lukket seg og ble gjort helt igjen, gjorde at optimismen vendte tilbake. Fortsatt ventet 7 tonn jernkjøl på sin skjebne. Ennå hadde man ingen god løsning på kjølboltene. Men takket være et atter stabilt treskrog kunne man klargjøre for endelig adskillelse mellom båt og jernkjøl. Den ble pakket inn i en spesialtilpasset krybbe, og referansepunkter til treskroget satt av. Skroget ble ekstra sikret mot destabilisering og deretter jekket opp. Når nødvendig høyde var oppnådd kunne jernkjølen endelig frigjøres, stropes fast, senkes ned på slippvognen og «sjøsettes». Men hva med kjølboltene? I det tredje året gikk ut var det med bevisstheten om at egenkapital og Riksantikvaren begge var svært gode å ha.

Ved innledningen til 2018 var det bare synet av et oppbort skrog som var beroligende. «Jærbuen» manglet nå både trekjøl og jernkjøl. Da ny trekjøl endelig kom på plass om bord, var det som om alle sukket av lettelse, båten inkludert. Akterstevnen ble tappet ned i kjølen som originalt, ribbene ble felt ned i kjølen og blindboltene som holdt spantene i posisjon på kjølen ble montert. «Pasienten» trengte nå opptrening, men den var både viktig, og like komplisert og langvarig. Det var tid for operasjon jernvilje.

Analyse og tolkning av kjølboltene var bare innledningen. Hvordan de skulle brukes hadde vært en underliggende utfordring hele tiden. Alternativet med å bore nye hull til kjølboltene tvers gjennom de to delene i ballastkjølen ble forkastet, tross hovedargumentet at det kunne være mest skånsomt for den gamle. Vernemyndighetene syntes ikke det var noen god løsning, og krevde deling. Jernkjølen ble derfor transportert til et lokalt mekanisk verksted i et stykke for nærmere behandling. Den besto av en blanding av slag og utbrenning av hoder slik at boltene langsomt kunne kiles ut. Da begynte kjølen å dele seg, heldigvis akkurat der den skulle, og nye kiler i sprekken sørget for at den endte i to stykker som opprinnelig. Deretter ble boltene løsnest med løsemiddel og slått ut. Utpust - jernkjølen kunne og skulle gjenbrukes.

Men hva med de nye kjølboltene? Analyser viste at jernkvaliteten var lancashirejern, hardfersket råjern ved hjelp



Mens skroget er løftet opp borer Charles Beasley hull for kjølboltene. Foto: Risør Trebåtbyggeri

av trekull. Dette var langt fra standard, og i dag trolig bare produsert av et firma i England med eksklusiv og ikke utpreget billig månedlig fremstilling. Til tross for forsinkelser i arbeidene og for at nyere stålkvaliteter kunne ha gjort samme nytten, ble dette valgt. Premissene om antikvarisk riktighet og at valget hadde nødvendig styrke og kvalitet, trumfet alt. Det ble konstatert at de gamle var varmgalvanisert og frihåndssmidde med boltehoder smidd av flattjern banket rundt bolteemnet. Slik ble emnet flott omformet til nye kjølbolter av skipssmeden ved Hardanger Fartøyvernssenter.

Ulempen var at prosessen tok tid – for lang tid i forhold til et statlig bevilgningsregime og frister for utbetaling. Nye brevrunder førte ikke til annet enn inndratte midler med 50% i forhold til tilsagnet, og kraftige innhugg i egenkapitalen, som nå dekket 30% av årets utgifter. Prosessen var atter på vei mot det stedet der arbeidene trengtes mest: Bunnen. Ved årsskiftet 2018 - 2019 sto man derfor i den pinefulle spagaten mellom teknisk-praktisk avklaring for viktige deler av arbeidene, men manglende midler. Boltene forelå og jernkjølen var klar, men det var ikke kontoen.

Denne gang var det mer enn tydelig at det var for stor forskjell mellom årlig båtbyggerrytme, der året starter i januar, og innslagspunkt for eventuelle bevilgninger, som i ofte starter i mars. Nok en gang var det nødvendig å presse ut egenkapital for å prioritere objektet, oss selv og båtbyggeriet.

Den store og lykkelige gjenforeningen mellom båt og jernkjøl skjedde i årets to første måneder i 2019. Det foregikk som originalt i to operasjoner, først den øvre delen, deretter den nedre, og med et ekstra skrogløft i mellom. Kjöldelene var plassert på slippvogn som ble dratt innunder skroget.



Ny trekjøl og øvre del av jernkjølen er på plass i lykkelig gjenforening. Foto: Risør Trebåtbyggeri

Skroget nærmer seg ferdig

Men så stoppet det opp igjen. Hverken statlige restaureringsmidler, kun tilsagn for kommende år, eller private fondsmidler ble oppnådd, og egne midler var oppbrukt. Motsetningene gjentok seg: Nesten ferdig, og et relativt stolt syn, men bunnskrapt kasse. Med erfaring fra tidligere ble låneopptak vurdert, men unngått. Heldigvis var båten etter fem år fortsatt omfattet av stor velvilje og omtanke på båtbyggeriet, og godt stilt fordi andre ikke måtte ha plassen. Det hjalp litt at små biter av hennes historie fortsatt dukket opp, men bare for å understreke paradokset. Hadde det ikke vært for selve båten og prosjektet, hadde disse tingene neppe dukket opp, enn si noen brydd seg om dem. Samtidig som kilden fortsatt befant seg i et galt element, og ikke på vannet.

Med gjenopptatte fartøyvernmidler som det på ingen måte var vanskelig å få i omløp, ble skroget endelig ferdig drevet, kittet, stoffet, og gitt finish med linoljemaling våren 2020. Sjøsettingen i mai var kun midlertidig, og gleden ble oppveid av to forhold: Nytt avslag på fartøyvernmidler og heller intet tilsagn. Bevisstheten om at helheten «Jærbuen» omfatter langt mer enn et skrog består i at sjelen skal inn igjen. Innredningen skal på plass, cockpiten skal rekonstrueres og motor bør fornyes. Alt finnes det budsjetter for, og i skrivende stund (august 2020) er to av tre gjenstående hovedarbeider finansiert av Kulturminnefondet. Ufinansiert motor og motorinstallasjon gjenstår før båten er sjøklar. Håpet er at den tilstanden inntreffer i første halvår av 2021. Hovedargumentet er båten selv. Det stunder til to markeringsår: 100 år siden båtbyggeren døde, og byen Larvik feirer 350 år. Som byens eneste seilende originale Colin Archer-skøyte er ønsket sterkt og forhåpentligvis delt for «Jærbuen».

Kan man lære noe, ut over en selvfølgelig fartøyvernerkjennelse av at overraskelsene kommer i den grad at vi knapt

hadde hatt flytende fartøyer hvis man alltid skulle tenkt på det? Ut over at penger hjelper, men ikke bør styre prosessen i retning av mer utskifting? Ut over at man heller ikke skal spekulere i at midlene kommer? Annet enn at originalmaterialets hellighet må ses i forhold til sikkerhetsaspektet ved et fartøy i bruk, og at en tålmodig, kreativ og innsiktsfull båtbygger med forstand på og nese for restaurering, er uvurderlig? At offentlige finansieringskilder er svært gode å ha, på grensen til et privilegium, men at det krever papirmessig oppfølging som av og til er på grensen av det frivillig forsvarlige? Dessuten at private pengesekker er like gode å ha, men også krever byråkratisk innsats? Mer enn at alle nesten uten unntak skal ha ulike budsjetter og argumentasjon? At eierne besitter en viss stahet og argumentasjonsvilje med hovedgrunn i at sitt objekt er verdens viktigste akkurat i øyeblikket? Kanskje, men det holder.

«Jærbuen» og hennes eier og medspillere har bare i løpet av seks årene dette prosjektet har vart, opplevd ytterlighetene i det følelsesmessige registeret som alle hennes eiere gjennom 120 år har: Fortvilelse. Håp. Gleder. Ergrelse. Takknemlighet. Og en dose utholdenhet, innbitthet og forbannelse. Vel er «Jærbuen» klassisk, men at hun skulle bli det også i samtiden, med skuffelser og gleder, det burde ikke være overraskende. Kanskje vi likevel skal føle oss privilegerte over at det skjedde på denne vekten? Kanskje finnes det ved siden av lykelige eiere virkelig også heldige båter.

James Ronald Archer er styreleder i Foreningen Larvik Sjøfartsmuseum. Han er etnolog av utdanning og arbeider som konservator ved Halden historiske samlinger. Han har hatt hovedansvaret for mye av papirarbeidet rundt prosjektet ved siden av forskning i og formidling av båtens historie.

Verdt å lese

Lesestoff til nytte og glede

De grønne båtan

Trond Carlsen

Omtale ved Georg Jensen

En ny bok om et lokalt rederi, denne gangen Det Helgelandske Dampskibsselskap.

Er de ikke temmelig like alle disse rederihistoriene? Trenger vi alle? Selvfølgelig trenger vi dem. Historien følger oss, den er en del av oss alle, på godt og vondt. Den blir aldri ferdigskrevet, hver generasjon har sine innfallsvinkler, sine prioriteringer.

Dette er den femte boka om rederiet. De fire første forteller, i god nasjonsbyggingstradisjon, om administrasjon og økonomi, altså i stor grad sett fra rederikontoret. Nå har forfatteren gått ned på kaia, for å se båtene og livet om bord på nært hold, slik det ble opplevet av passasjerer og lokalbefolkning på kaia. Hver båt er omtalt, vi kan lese om tekniske data, bygging og trafikk, helt frem til fartøyets endelikt. Vi kan trekke frem tre av dem, to fordi de lever ennå som veteranskips, og en som en merkelig kuriositet.

I 1899 forliste rederiets «Helgeland». For å dekke behovet for tonnasje ble det tidligere oppmålingsfartøyet «Hansteen» innkjøpt fra Steinkjer. Der hadde det i et års tid gått i rute i Trondheimsfjorden, men hadde vist seg dårlig egnet. Det hadde riktignok fått sterkere maskin og mer overbygg, men heller ikke for Helgelandske, som døpte det om til «Haarek», ble skipet noen suksess de første årene. Noe bedre ble det etter en større ombygning i 1915. Fra da var det i rederiets eie frem til 1950. Dens videre historie frem til dagens museumsskip i Trondheim bør være kjent av de fleste.

En annen veteran er «Helgeland», elegant lokalbåt bygget på Stord i 1954. Fartsområdet var i stor grad på tvers av rederiets distrikt, fra Mo i Rana til Træna. I 1977 hadde trafikkmønsteret endret seg så mye at de tradisjonelle lokalbåtenes tid var ute, og skuta ble solgt. Med navnet «Lofothav» var den i flere år bruksvaktfartøy under Lofotfisket, senere ble den gråmalt og gikk inn i Kystvaktens flåte. I 2003 var også det slutt, og båten lagt ut for salg. Da våknet bevaringstanken på Helgeland en nyetablert stiftelse overtok skuta og drev den i flere år. I 2006 ga Riksantikvaren båten vernestatus og økonomiske midler, men likevel har stiftelsen tunge tider. Båten ble slippstidligere i år, og da ble det avdekket behov for store utbedringer, større enn det stiftelsen kunne makte. Fremtiden er derfor usikker.



«Gamle Helgeland» slik vi ønsker å se en veteranbåt. Her på havna i Sandnessjøen 21. juni 2008.

Foto via Trond Carlsen

Kuriositeten i rederiet var lekteren «Torv» fra 1918, motorisert til MS «Torv» allerede året etter. Under første verdenskrig ble det kullmangel, og mange båter ble lagt opp. I tråd med utsagnet «nød lærer naken kvinne å spinne» tok flere rederier i bruk torv som brensel. Med en effekt omkring det halve av kull regnet etter vekt og ytterligere reduksjon om vi regner etter volum var det i høyeste grad et nødtiltak. Rederiet dannet et eget selskap, Helgelands Torvindustri A/S. En egnet myr ved Ranfjorden ble innkjøpt, utskipningskai bygget og torvutvinning startet. Båter som skulle til Mo i Rana bunkret både på inntur og ut-tur, mens lekteren «Torv» ble bygget for torvfrakt til Sandnessjøen. En merkelig skapning av en båt, kort og bred, 56 fot lang og 21 fot bred. Torvfyring var aktuelt bare i tre-fire år. Torvdriften ble avvirket og «Torv» satt inn i annen fraktfart i distriktet. Passagerer medtages ikke, sto det i en rutetabell. «Torv» ble solgt i 1931, senere forlenget til 76 fot og var i fart på kysten helt til den forliste i 1968.

Nå er også rederiet historie. I løpet av 1950-tallet ble busstrafikk en viktig del av selskapets virksomhet og navnet ble modernisert til Helgeland Trafikkselskap A/S. Tidlig på 2000-tallet ble lokal rutetrafikk lagt ut på anbud og selskapet tapte mye av sitt driftsgrunnlag. Flere kommuner og større eiere solgte sine aksjeposter til større selskap, som igjen ble kjøpt opp av internasjonale selskap. Nå er det kinesere som eier det som en gang var Helgelands stolthet.

Boka er utgitt på Bodoni forlag, er rikt illustrert, og med godt over 200 sider. Du får den i bokhandelen.

Den langsomme reises kunst

Martin Bækkelund

Omtale ved Georg Jensen

En praktbok om et praktskip, nemlig «Skibladner». Tittelen kan illustrere det de fleste av våre veteranskip vil formidle, nemlig den langsomme reise. Noe som er blitt så eksotisk at det nesten må betegnes som en kunst. I alle fall noe helt forskjellig fra dagliglivet. I vår Koronatid, da det meste stopper opp, blir vi minnet på andre dimensjoner enn vi er vant til.

Det å gå om bord i et gammelt skip, over en tilsynelatende ustø gangvei, gjennom trange passasjer til en hard trebenk på dekk eller til myk plysj i en elegant salong, det å høre uvante lyder, eller fravær av lyder, det å se mannskapene utføre operasjonene som er nødvendige for reisen, det kan vi oppleve på den langsomme reisen. En reise vi trenger for å forstå tidsdybden og bakgrunnen for vår teknologiske velstand.

Boka er en nyttegivelse av jubileumsboka som ble utgitt til «Skibladner»s 150-års jubileum i 2006. Både tekst og bilder er supplert og ajourført, og en spennende nyhet er moderne data-teknologi: Mange av bildene har et symbol oppe i hjørnet. Ved å laste ned appen «digitalt papir» og holde kameraet på mobiltelefonen over disse bildene, får du avspilt en liten filmsnutt.



Gamle damer trenger vedlikehold. Her fra slippsetting på Minnesund, der en gammel slipp med nye sidestøtter gir trygge forhold. Foto via Skibladnerkontoret



Senter for Maritim Kultur på Isegran

Maritime Center Fredrikstad holder til på øya Isegran i Fredrikstad og tilbyr et komplett servicetilbud. Vår målsetning er og kunne hjelpe til med det meste når det trengs, til en fornuftig pris, i et hyggelig miljø. Vi tilbyr alle typer reparasjoner, restaureringsoppdrag og bygging av større seilfartøyer, seilskøyter, klassiske seil og motorfartøyer. Vi slippsetter fartøyer på inntil ca 100t og opp mot 90 fots lengde. Vi leverer også master og rundholdt utført i heltre og laminat, samt alt øvrig tilbehør til bruk om bord. Ring for en hyggelig båt-prat: 928 59 030, eller besøk oss på: www.maritime-center.no

MaritimeCenter
Fredrikstad a.s

*Det som er spesial hos andre kan
gjernne være standard hos oss!*



Tlf. 5163 7800
Mail: post@industrisalg.no
Web: www.industrisalg.no

INDUSTRISALG

Alt i skruer, muttere og skiver – Festemateriell



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.



Verftsområdet på Isegran, sett fra Vesterelva. Belegget av verneverdige fartøyer er allerede stort. Lengst til venstre full-riggeren «Najaden», tidligere skoleskip i de svenske marinen. Foto Laila Andresen

Fartøyvernssenter på Isegran

Da våre tre fartøyvernssentre ble opprettet på midten av 1990-tallet var det også planer om et fartøyvernssenter på Østlandet. Det ble imidlertid ikke realisert. Nå er tanken tatt opp på nytt, først for et par år siden i Østfold fylkeskommune, nå videreført i den nye Viken fylkeskommune.

Georg Jensen

Dagens fartøyvernssentre har vært avgjørende for kvaliteten av frivillige fartøyvern. Der kan vi få utført antikvarisk vedlikehold og restaurering som få av dagens moderne verksteder kan få til. Denne kombinasjonen av frivillig innsats og verksteder med kompetanse innen antikvarisk fagarbeid, har gjort at vi i Norge nå har en stor flåte av vernede og fredede fartøyer. Hvert av dem kan fortelle sin del av Norges nyere historie på en konkret og autentisk måte som ingen museer eller dataanimasjoner kan greie.

Hvorfor nytt fartøyvernssenter?

Regionsreformen, overføring av en del av Riksantikvarens oppgaver til de nye fylkeskommunene og ikke minst eksisterende miljøer gjør det naturlig å ta opp igjen planene for et fjerde fartøyvernssenter.

Geografien, og dermed reisevei til et kvalifisert verksted er også en viktig faktor. Av medlemsfartøyene i Fartøyvernforeningen hører om lag en tredjedel til øst for Lindesnes. Noe tilsvarende kan vi anta gjelder for Riksantikvarens liste over fredede og vernede fartøyer. Det bør

altså ikke mangle kunder til et fartøyvernssenter i Østfold.

Organisering

Hvordan et slikt nytt fartøyvernssenter kan organiseres, hvilke tjenester skal det gi og hvor det skal ligge er viktige tema i en mulighetsstudie som Desiree Nævdal, avdelingsleder ved Haldenvassdragets kanalmuseum på Ørje, har skrevet på oppdrag av Viken fylkeskommune.

To alternative organiseringsformer er beskrevet i studien, en klynge for vassdrags- og kystkultur innenfor Østfoldsmuseenes organisasjon eller et fartøyvernssenter som en selvstendig stiftelse. For dette valget finnes mange holdpunkter og argumenter for og mot i erfaringer fra dagens fartøyvernssentre. Dette kan vi lese mer om i Riksantikvarens evaluering av fartøyvernssentrene i 2018.

Oppgaver

Som de andre fartøyvernssentrene bør dette nye ha en profil som gir et særpreg som skiller det fra de allerede etablerte. At det skal reparere og restaurere større trefartøyer et en



Slippen ligger sentralt i området som er tenkt til fartøyvernssenter. Her er «Hvaler» slippstett i august 2020. Det er ikke mange slipper som ligger i slike parklignende omgivelser. Foto: Thor Willy Eriksen

naturlig oppgave for alle fartøyvernssentre, også dette. Profilen må ligge i tilleggsoppgavene. I mulighetsstudien er nevnt damp- og lystfartøy, med østnorsk båtbyggertradisjon og tømmerfløtingens spesialfartøy som profilfelt.

Her kan det passe med noen kommentarer. Fagfeltet stålskip og dampmaskineri er så smalt og krever så store ressurs-er både av fagfolk, verkstedkapasitet, dokk og kaier at det bør Bredalsholmen få være alene om. Det er også i tråd med utsagn andre steder i rapporten om at fartøyvernssentrene ikke skal konkurrere med hverandre. Lystfartøyer er derimot et svært så aktuelt fagfelt, ikke minst fordi et av de ledende verkstedene i denne bransjen allerede ligger på Isegran. Den østnorske båtbyggertradisjonen har særtrekk som skiller den fra vest- og nordnorsk tradisjon, men som knytter den til svensk og dansk tradisjon. Tømmerfløtingens fartøyer er et smalt, men likevel svært så aktuelt felt for fartøyvernssenteret. Her kan man også inkludere hele «ferskvannsfåten».

Det har gjennom flere år, fra flere hold og i flere sammenhenger, vært spurt om små åpne båter bør ha samme verneordninger som de større fartøyene. Dette er et spesialfelt som kan ligge godt til rette for et nytt fartøyvernssenter.

På fagfeltene som er nevnt ovenfor har vi mye kunnskap, men også mange kunnskapshull. En tilknytning til museer kan derfor gi samarbeidsordninger som kan være med å tette noen av disse hullene.

Plassering

I studien pekes det på Isegran i Fredrikstad som det naturlige stedsvalg, med underavdelinger på Ørje og Hvaler. På alle disse stedene er det også sterke miljøer av frivillige fartøyvernere. Isegran er ei ca 50 mål stor øy tett inntil Kråkerøy, skilt fra Fredrikstad sentrum av Vesterelva, og fra Gamlebyen av Glomma. Her er det gamle festningsanlegg, historiske byg-

ninger og store parkområder. Langs nordsiden er det kaier med plass for veteranbåter. «Najaden», en fullrigger som tidligere var skoleskip i den svenske marinen ruver mest. Videre er det større og mindre veteranfartøyer. Lokalbåten «Hvaler», som snart er ferdig restaurert, er et av dem. Verkstedområdet ligger i det nord-vestre hjørnet av øya, delvis i bygningene som rommet båtbyggeriet til Bjarne Aas. Her holder Maritime Center Fredrikstad til. Virksomheten her er i hovedsak vedlikehold, reparasjon og restaurering av større lystbåter. De kan slippsette båter på inntil ca. 90 fot.

En annen institusjon på stedet er båtbyggerlinjen ved Plus-skolen, en privat videregående skole.

Isegran har også tidligere hatt betydning for fartøyvernet. Det var under et seminar her i 1984 om «Fartøyvernet; status og fremtid» deltagerne som representerte fartøyeierne ble enige om å ta initiativ til en pressgruppe som kunne representere de private fartøyverninteresser overfor politikere. Året etter ble Norsk Forening for Fartøyvern stiftet.

Til slutt et hjertesukk: I utredningen er barnet kalt Viken fartøyvernssenter. Hvilken identitet kan et navn som dekker en region fra Halden til Hallingdal skape for fartøyvernere? Isegran kan vise til mange århundreder med maritim virksomhet og mange tiår med frivillig fartøyvern. Det gir historiske tilknytninger som er viktige i det vernearbeidet som skal utføres. Navnet bør derfor være Isegran fartøyvernssenter.

Politisk prosess

Det er foreslått et fartøyvernssenter, det er ikke vedtatt. Det er altså en lang politisk prosess vi har i vente. Saken har til nå ligget i fylkesrådet for kultur og mangfold i Østfold. Det er nå oppnevnt et tilsvarende råd for den nye regionen, og vi antar at det, sannsynligvis i samarbeid med råd for andre fagområder, fører saken videre. Vi venter i spenning.



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 tettvokst 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**



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](mailto:post@josenfjord.no)

Veteranskibslaget Stavenes

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

Vestfoldmuseene IKS

avd. Hvalfangstmuseet v/ Stig Tore Lunde
 Postboks 396, 3201 Sandefjord

SDS Hansteen

Trondhjems Sjøfartsmuseum, Kjøpmannsgata 75,
 Postboks 6289, Torgarden, 7489 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

v/ Atle Tørnes, tornes.atle@gmail.com

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

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

Stokkelandåsen 43, 4643 Søgne.
gj.baf@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

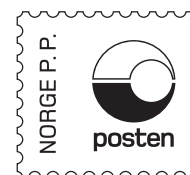
Stiftelsen D/S Engebret Soot

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