

DAMPSKIBS P O S T E N

TIDSSKRIFT FOR DET FRIVILLIGE FARTØYVERN

Nr. 120 | 1/2021



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 seer vi «Stangfjord» på slipp ved Hardanger Fartøyvern-senter i 2009. For de fleste fartøyvernprosjektene våre har vi «før og etter» bildepar som dokumenterer hvilket stort arbeid som er nedlagt. Inne i bladet har vi stoff om både før, nå og det i mellom for flere fartøyer.

Bildet over er tatt i Bergen i romjulen og viser mer enn bare en innpakket «Stord I» i vinteropplag. Det er også et dystert koronadokument. «Trollfjord» og seks andre hurtigruter lå da i opplag i Bergen. Harald Sætre har tatt begge bildene.

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

**FRIST FOR STOFF
TIL NESTE NUMMER:
15. april 2021**

Opplag: 2100

Utforming og trykk:
Printex Trykkeri, Hamar

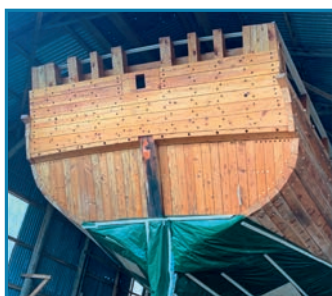
INNHold



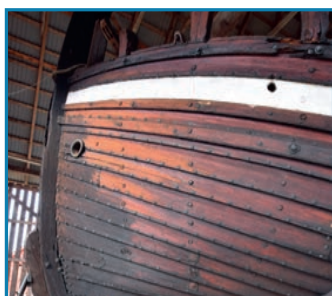
4



14



25



30

- 4 Ungt blod til gammel dame**
Rekruttering på «Anna Rogde»
- 7 Motorcruiseren «Faun»**
Luksus i vårt vanligvis trauste fartøyvernmiljø
- 11 Postekspeditøren**
En som har praktisert forteller
- 15 Evakueringen fra Finnmark i 1944**
- 18 Fartøyvern i Viken**
Intervju med Alexander Ytteborg
- 20 Sparebankstiftelsen DNB, en raus giver**
Gaver til fartøyvern og kystkultur
- 22 Verneplan for flytende kulturminner**
- 24 Verdt å lese, verdt å se**
Riksantikvaren med video om fartøyvern
- 25 «Søblomsten» endelig tilbake på Vestnes**
Nytt liv i et langvarig verneprosjekt
- 30 Å sette fartøy på land, himmel eller helvete?**
Utfordringer ved bevaring på land
- 34 Båter forteller industrihistorie**
Om «Hauka» og «Stangfjord»
- 38 Arbeid på «Sjødampsprøite 1»**
- 40 Kysten rundt**
Hva skjer i fartøyvernmiljøet?
- 43 Foreningene bak bladet**

Koronaen preger fortsatt samfunnet. Det praktiske arbeidet på båtene og livet i fartøyvernmiljøene er i stor grad stoppet opp, og samvær med andre erstattet av telefon og e-post. Da trengs det en stor innsats for å bevare fellesskapet, og senere, når forholdene en gang blir normale, gjenvinne det tapte. Kan Dampskibsposten hjelpe med det? Er det noen i miljøet som bør få et eksemplar? Kan medlemmene i ditt lokale fartøyvernprosjekt beholde entusiasmen om de får bladet i posten? Vi som lager bladet mener ja. Det er det som får oss til å holde på.



Mann over bord-øvelse. Foto: Harriet M. Olsen

Ungt blod til gammel dame

Fartøyvern for fremtiden. Er det ikke nettopp det vi driver med, vi fartøyvernere. Vi tar vare på våre flytende klenodier for kommende generasjoner. Det er ikke en jobb som gjøres en gang for alle, av en generasjon. Dagens ungdom er de som må overta. For å gjøre dem interessert, har Sparebankstiftelsen DNB gitt støtte til et prosjekt som heter nettopp Fartøyvern for fremtiden.

Ved Katie Payne

Verdens eldste seilende skonnert, «Anna Rogde» fra 1868 slet med rekruttering av unge mennesker til oppgavene rundt fartøyvern. Siden skonnerten kom tilbake til Harstad i 1990, har det vært en stabil gjeng med frivillige entusiaster. Noen er ildsjeler som har blitt værende gjennom storm og stilla, mens andre har kommet og gått, som flo og fjære. Det vi opplevde, var at naturen gikk sin gang, de som ble værende, ble jo eldre med årene. De bar med seg viktig erfaring og kunnskap, men ingen å gi den videre til. Dette er en kjent utfordring for mange vernede fartøy i Norge.

Rekrutteringstiltak

Så fikk vi høre at Norsk Forening for Fartøyvern skulle tildele midler som de hadde mottatt fra Stiftelsen DNB, med

mål om å rekruttere unge til fartøyvern. Vi hadde en engasjert skipper som var positiv til et slik prosjekt. Det som ble avgjørende, var å finne en prosjektleder som var dedikert til oppgaven med å ivareta ungdommen som eventuelt skulle komme om bord. Hvis det er noe vi vet, så er det at ungdom har behov for å bli sett og hørt. Det var også viktig at prosjektleder selv var relativ ung, i hvert fall ung til sinns og kunne forstå de unge.

Ingeniør Halvard Eneberg var 41 år, med bred seilererfaring gjennom jordomseiling i eget seilfartøy, og senere om bord i «Anna Rogde» som kadett. Halvard hadde akkurat realisert sin egen drøm å drive utleie av seg selv og fartøyet til turister som ønsket unike opplevelser til havs. Da passet dette prosjektet godt inn i hans timeplan, og han



Luftig arbeidsplass. Foto: Harriet M. Olsen

takket ja til tilbudet. Ungdomsgruppen Ungt blod så dagens lys tidlig vinteren 2020.

Første del av prosjektet var rekruttering av unge. Halvard gikk i gang med å kontakte en ungdomsskole i kommunen og spurte om de var interessert i å delta i prosjektet. Tilbakemeldingen var positiv, og de gikk i gang med planleggingen. Dette ble starten på rekrutteringen av ungdommer. Det ble satt av to hele skoledager pr. uke, fordelt på åtte uker på våren og på høsten. De fikk også en tredagers overnattingstur, besøk til Nordnorsk fartøyvernssenter i Gratangen og kurs i driving. Det ble laget en kjernegruppe av 5-6 elever som skulle lære maritim kunnskap, aktivt fartøyvern, kysthistorie og seiling av et flytende kulturminne. Hver uke skulle de ha 3-4 elever som gjester om bord.

Ifølge første avsnitt i prosjektleders rapport for høsten 2020 har det gått noe slikt:

«Lettbåten må opp før vi går!», brummer skipperen vår.



Konsentrert rorgjenger. At gjengen får egne luer gir stolthet. Foto: Harriet M. Olsen

Fire unge mennesker spretter til tauene og begynner å dra. Midtveis stopper de opp: «Vi kan sette gjestene til å gjøre dette!», utbryter de. Fort er fem nye ungdommer oppe på dekk, og mottar instruksjoner fra kjernegruppa som er et snaut år eldre enn dem selv. Det hele er litt kaotisk og kommunikasjonen går som rikosjetter imellom. Vi som er mannskap sitter på hendene våre og kniper kjeften hardt igjen. Men lett båten kommer opp, og alt blir gjort riktig. Akkurat da innser vi at kjernegruppa ikke lenger er de skårungene vi tok om bord i vår. De er mannskap.»

En skoledag om bord hos oss starter med en solid frokost i salongen; havregrøt med stekt bacon! Kommentarene på denne type kost har vært mange fra elevene, men den har blitt et akseptert etter hvert som ungdommene skjønner at dette gir mye næring til tunge tak utover dagen. Deretter går de sammen med mannskap i gang med dagens jobb. Det er god takhøyde om bord, med mål om at elevene skal oppleve mestring med det de gjør. Etter hvert ser man de ulike elevers talenter, interesser og motivasjoner som man spiller ekstra på. Skoledagene fylles med grunnleggende sjømannskap, praktisk båt-håndtering som fortøyning, seilsetting, ankring og navigering. Det gjennomføres også ulike øvelser og man kommer heller ikke unna matlaging og renhold.

De har deltatt på ulike turer og oppdrag, som kan være temmelig varierende. Den ene dagen er det media om bord, en annen dag politikere, det kan være fraktfart med materialer eller verkstedopphold med slippsetting.

Markedsføring

Da politikere fra FRP besøkte Harstad og «Anna Rogde» i høst, ble de tatt med ut på fjorden med ungdommen som mannskap. Det ble en minnerik tur, der elevene kom ned i salongen og spurte partileder Siv Jensen om tillatelse til å kaste henne på havet i redningsdrakt, som markør i mann over bord-øvelse. Siv takket imidlertid nei, men ga stafettpinnen videre til kollega Eivind Stene som tok ut-



Driving av dekk, viktig vedlikeholdsarbeid. Foto via «Anna Rogde»

fordringen på strak arm. Han ble instruert av ungdommen og hoppet på havet, hvorpå han etter kort tid ble plukket opp av ungdommene med lettboat.

«Anna Rogde» er tidligere frakteskute, og har fraktet både fisk og materialer i sin tid. Ungt blod fikk være med skonnerten til Nordnorsk fartøyvernssenter for å ta om bord materialer til reparasjon av skuteseide. Dette gjorde at de fikk innblikk i hvordan det kunne ha vært om bord for 100 år siden, med dekkslast av grov plank.

Erfaringer

Mannskapet vårt har ikke vært redde for å slippe til ungdommen, som både har vært med å berge seil, stått til rors og lagt skuta til kai. Dette er mestring på høyt nivå for en ung kropp. Det har vært svært inspirerende for mannskap å bidra til denne mestringsfølelsen hos ungdommen. For å styrke identiteten deres som mannskap, har de fått bekledning med sin egen Ungt blod-logo. Dette tror vi har gjort noe med samholdet ungdommene imellom også.

Disse erfaringene har gitt dem en bred innføring i hva som skjer om bord i et vernet fartøy. Flere av elevene har meldt seg inn i «Anna Rogdes» venner sammen med foresatte. De er veldig på, og interessert i det neste de kan være med på, stiller på dugnad, og sender selv søknader til rektor om fri for å ta viktig oppdrag om bord!

Ungdommen har blitt godt mottatt av venneforeningen, og det har blitt bemerket hvor fort de lærer og hvor sterke de er. Til vår store glede ser vi at det nå finnes noen unge mennesker som har fattet interesse for «Anna Rogde». Og de med kunnskap har noen å dele den med, noen som tar den videre inn i fremtiden. Flere har snakket om å ta en maritim retning når valget om utdanning skal falle. Det unge blodet har i alle fall vært en berikelse for mannskapet og miljøet rundt «Anna Rogde». En real blodoverføring til en gammel ærverdig dame!

Katie Payne er født i England og oppvokst i Harstad. Fartstid som stuepike på «Vistafjord», bachelor innenfor reiseliv og prosjektledelse fra Norges arktiske Universitet i Harstad. Ansatt hos Stiftelsen Anna Rogde i 2006, og ble ved konsolidering med Sør-Troms Museum i 2010, ansatt som avdelingsleder for Anna Rogde.



Arbeid på en seilskute gir muskler. Foto: Harriet M. Olsen



Slik ser hun ut, kvalitet og eleganse i alle ledd. Harald Sætre tok bildet under Fjordsteam i Bergen i 2018.

Motorcruiseren «Faun»

«Faun» er et unntak i vårt fartøyvernmiljø, en luksusbåt bygget med ressurser og for en bruk som virker fremmed på oss i dag. På den måten gir hun større bredde til miljøet, hun kan fortelle historier få eller ingen av andre kan. Derfor er hun en nødvendig del av vernemiljøet.

Ved Eilert Munch Lund

M/Y «Faun» ble bygd i 1916 ved Damsgaards Baatbyggeri og Motorforretning i Bergen. Verftet var etablert av ingeniør August Moldestad (1873 - 1936). Etter endt utdannelse ved Bergen Tekniske Skole, fikk Moldestad i 1889 statsstipend for å studere skipsbygging i England og Skottland. Etter praksis som skipstegner i både Norge og Skottland etablerte Moldestad i 1912 Damsgaards Baatbyggeri og Motorforretning (senere Strømme verft). «Faun» er derfor påvirket av britiske byggetradisjoner, blant annet med en skrogform inspirert av britiske krigsskip fra begynnelsen av 1900-tallet.

I 1915 kontraherte sønnen til statsminister Michelsen, Einar (1882 - 1921) en «motorcruiser». Chr. Michelsen hadde to lystyachter, men de var dampdrevne og sønnen ville kanskje være mer moderne ved å satse på en bensin/parafindrevet yacht. «Faun» ble levert i 1916 med følgende spesifikasjoner: lengde 53 fot, bredde 3,45 meter, dypgående 1,16 meter og med en toppfart på 10 knop. Byggesummen var 33.000, tilsvarende 1,5 million i dag.

I «SPECIFIKATION & KONTRAKT» over en 53 fods motor cruiser for Herr skibsreder Einar Michelsen, Fjøsanger» kan man lese følgende:

mellem kabysen og salonen er en forholdsvis bred døråbning, som dækkes med en portiere eller en dør efter kjøperens ønske. (...) Av møbler udstyres salonen med et bord (klaffebord) og et bridgebord, en bufet med speil, skap og glashylde over, 2 løse vægskape med hylder for glas og flasker - alt av mahogny. (...) Inlaid linoleum på gulvet, ovenpaa dette et plush gulvtæppe av mønster etter kjøperens valg. Tæppet der skal dække hele salongulvet fastes til messingknapper nedskruet i gulvet. Til klaffebordet leveres et passende plushteppe.

Videre ble det spesifisert at det skulle være to nedfellbare flosshatthyller, plysstrukne seter, fasettslipte vinduer, en enkel bysse og adskilt bridge- og røkesalong. I baugen var det en mer spartansk innredning til mannskapet som gjerne besto av en skipper og maskinist som bodde om bord.

Bruk som eksklusiv lystbåt

«Faun» var en «daycruiser» i ordets egentlige betydning, hun ble hovedsakelig brukt til å frakte de mondene herrer frem og tilbake til sine like mondene lyststeder utenfor Bergen. Her tilbrakte de sigarrøykende herremenn helgen, for å så seile tilbake til byen om søndagen, mens man hygget seg med et parti bridge og en pjolter fra mahognyskapet.

Einar Michelsen døde i 1921 og «Faun» ble da overtatt av faren. Han kan ha brukt båten til og fra sitt landsted Solstrand og til «oksebåsen» på Strøno hvor han var kjent for å hygge seg med sine elskerinne. I 1925 solgte Chr. Michelsen «Faun» til skipsreder Jacob Kjode som brukte henne til og fra sitt landsted i Bjørnafjorden. Vi vet lite om den tiden, men det finnes et bilde av «Faun» i familien Kjodes eie.

Jeg ble interessert i «Faun» da min bestefar skipsreder og marinekaptein Eilert Lund kjøpte Faun i 1945. Ved BMV Viken fikk han utstyrt «Faun» med en ny kraftig bensinmotor på 140 hk, store bensintanker og et lukket styrehus. Han begrunnet det med at hvis russerne kom kunne «kapteinen» som han ble kalt, «flykte» til Shetland med hele familien om bord. Han må også ha innredet køyer, for «Faun» ble da brukt som en lystyacht i sommerferien, og jeg kan vanskelig tenke meg min omfangsrike bestefar på en av de spartanske, smale rørkøyene i forpiggen. Familien Lund dro blant annet til Sverige og det finnes bilde av «Faun» i Strømstad på slutten av 1940-tallet. Jeg husker min far og bestemor ikke var begeistret for «Faun». Min far fordi han hadde ansvaret for vedlikeholdet og min bestemor fordi den kvinnekjære «kapteinen» visstnok også benyttet «Faun» til å underholde sine mange mer perifere bekjenskap. Til vinteropplaget fikk han bygget eget naust i Splintepollen ved Seløysundet, som er i familiens eie i dag. I 1955 solgte Eilert Lund «Faun» til Bergenshalvøens Kommunale Kraftselskap (BKK) for kr. 30.000, tilsvarende kr. 462 000 i 2019 kroner. Han beholdt lettbåten, en smekker mahognyjolle, som ble gitt tilbake til «Faun» av min tante Ida

Lund ved «gjendåpen» på Hardanger Fartøyvernssenter i 2005. **«Faun» blir hverdagsbåt**

BKK brukte «Faun» som skyssbåt, noen ganger også til syketransport, ved den store kraftutbyggingen i Matrefjella. Mye av den originale innredningen ble heldigvis satt på land og tatt vare på. Arne Hope arbeidet på BKK i Matre, og da anleggsutstyret skulle selges, tipset han sin bror Bjarne Hope. Bjarne Hope kjente til «Faun» fra sin oppvekst i Masfjorden og sammen med tre familier kjøpte de «Faun» for kr. 26 000. Sammen med en av de andre eierne, Peter Heitmann, skulle de hente båten i oktober 1976. De var unge og med liten erfaring, så de fikk kontakt med en fiskebåtskipper fra Askøy som skulle være kaptein. Men da han så tilstanden til «Faun» ga han klar beskjed om at han ikke ville være ansvarlig skipper, men kunne være med som kjentmann og los. Det ble en strabasiøs tur rundt kysten, da de fikk oversjø ved Jærens rev, lakk det fra dekket og ned i maskinrommet. Begge pumpene svikter – så det ble øst manuelt. En styrte, en sto med bølge i motorrommet som ble gitt videre til tredjemann som tømte bøtten over bord. Det ble søkt nødhavn i Egersund og deretter fortsatte turen med diverse kalamiteter underveis. Blant annet i tett tåke med et kompass som ikke fungerte! Men de kom vel frem til ny hjemmehavn. Anne-Lise Heitmann skriver om denne tiden på «Faun»s hjemmeside www.myfaun.no: Vi var fire familier på Ormøya i Oslo som kjøpte båten i 1970 årene og fikk den til Oslo, med nå avdøde skattedirektør Bjarne Hope som initiativtager. Vi pusset mahogny og jobbet svært mye på båten i flere år før vi i 1982 solgte den for en krone til Trond Eide.

Ny tilværelse som veteranbåt

Båtentusiasten Trond Eide hadde som ambisjon en totalrestaurering av «Faun». Da hun sank ved Porsgrunn måtte han selge bilen for å berge henne fra en uvisst skjebne. Men



Dokumentasjon av båtens unike historie, her står Chr. Michelsen til rors. Foto via Hardanger Fartøyvernssenter

tross iherdig innsats over mange år, ble det et for stort og krevende prosjekt. Trond Eide ble allikevel på mange måter en redningsmann for «Faun». Han hadde fått koplet inn Riksantikvaren og «Faun» hadde fått status som vernet fartøy. Får å sikre «Faun»s videre skjebne tilbød han Hardanger Fartøyvernssenter (HFS) å overta prosjektet for en krone. I 1993 var «Faun» på plass hos sin nye eier.

Målsetningen var klar: «Faun» skulle restaureres tilbake til fordum prakt. Lang historie kort: i 2005, etter 12 års restaurering, fremsto «Faun» igjen i sin fordums prakt. Restaurert etter museale prinsipper – det vi si ikke bare skulle «Faun» være slik hun fremsto i 1916 – men arbeidet skulle også utføres slik det ble gjort i 1916. Originaltegningene fantes ikke, så det ble lagt ned et betydelig arbeid i dokumentasjon for arbeidet. Mye av den originale innredningen var heldigvis tatt vare på av BKK og er om bord i dag. Hun fikk ny dieselmotor, en 120 hk Sabb Iveco. Restaureringen kostet 4,3 millioner – alle detaljene skulle være riktig – helt ned til gullstripen på fribordet til kr. 35 000. Igjen var skapene om bord fylt opp med champagneglass i krystall, og 19. juni hadde båten et ærefullt oppdrag. Som en del av 100-års minnet for unionsoppløsningen arrangerte Bergen kommune da en piknik i parken ved Gamlehaugen, tidligere Chr. Michelsens bolig. Der deltok også kongeparet, og de ankom standsmessig, om bord på «Faun».

Ny driftsform, med frivillige

Jeg hadde gleden av å ta «Faun» ut hver sommer, men etter hvert begynte forfallet å sette inn. Sommeren 2012 skulle vi ta «Faun» til Nordsteam i Stavanger. Det var flate batterier, tett dagg og båten var ikke i den stand hun fortjente etter den omfattende restaureringen. Det manglet en fungerende driftsform. Et fartøy kan kun bevares gjennom drift – så vi måtte finne en driftsform som passet, det var for mye for en mann å ha ansvaret for drift og vedlikehold. Løsningen ble

et Vennelag, etablert i tett samarbeid med eieren Hardanger Fartøyvernssenter i februar 2013. Vennelaget har som hovedformål å skape et aktivt miljø for bevaring og bruk av «Faun».

Jeg har hatt gleden av å være leder av Vennelaget Faun siden det ble etablert. I et nært og godt samarbeid med fartøyvernssenteret ved Geir Madsen har vi kommet frem til drift- og vedlikeholdsrutiner som vakre «Faun» fortjener.

«Faun» er på mange måter kommet hjem igjen, i store deler av sommerhalvåret er hun fortøyd ved sin gamle hjemmehavn ved Gamlehaugen. I dag er det over 120 medlemmer i Vennelaget, som får sine inntekter fra medlemskontingent, sponsering fra private, bedrifter og utleie. Hver vår er det den tradisjonelle dugnadshelgen i Norheimsund med klargjøring til sesongen. Det arrangeres også en rekke dugnadskvelder i løpet av sommeren. Foruten forefallende vedlikehold, puskes det messing til den store gullmedalje. Belønningen for de frivillige er en rekke vennelagsturer i henhold til en seilingsplan som blir satt opp hver vår. I 2019 ble det arrangert 40 turer/aktiviteter og det ble seilt over 1000 nautiske mil i løpet av 180 timer. «Faun» leies også ut til både private og bedrifter.

Den lengste og mest begivenhetsrike vennelagsturen var med Grunnlovskonvoien til Oslo i 2014. Det var stor stas å seile først i konvoien inn Oslofjorden med over 350 historiske fartøyer til Forbundet Kystens landsstevne. Med Statsminister Michelsen på fordekket med flosshatt og sigar fikk «Faun» den oppmerksomheten hun fortjente. Det ble også forsidebildet på praktboken om 61 veteranbåter på Vestlandet. I hverdagen er Vennelaget opptatt av å ta vare på «Faun», slik at hun kan fortelle sin historie og vise at hun er et nasjonalt kulturminne. Vil du bli med i Vennelaget, kan du melde deg inn på www.myfaun.no eller på vår Facebookside M/Y Faun.

Kontraktens gammelmodige beskrivelse av interiøret kan vi her se i virkeligheten. Foto: Hardanger Fartøyvernssenter





Slik så hun ut i Trond Eides eie, før restaureringen begynte. Foto via Eilert Munch Lund



Kvalitet forplikter. Her er David Javier Odfjell og Arve Asheim i gang med noe som er en svært vanlig aktivitet om bord: kobberpuss. Foto: Eilert Munch Lund



Den harde kjerne i dugnadsgjengen ved slippsetting høsten 2020. Fra venstre Arild Berge, Dagfinn Mikkelsen, Eilert Munch Lund og Fredrik S. Lund. Foto: Kristine Drake

Filmskaper og forfatter Eilert Munch Lund lever av, for og med det maritime og vår kystkultur. Han har produsert filmserien *Vår Maritime Kulturarv*, maritime bøker og er mye brukt som foredragsholder om maritime evner. På fritiden er han opptatt med å seile og restaurere eldre treseilere, og eier i dag en 6-meter fra 1959.

Postekspeditøren

En del av våre veteranbåter fører splittflagg med posthorn. Det viser hvilken viktig rolle lokalbåtene hadde. De fraktet ikke bare last og passasjerer, men også post. På den måten var de viktige tråder i den store samfunnsveven. Her forteller en som var en del av dette for to generasjoner siden.

Ved Rolf Nordby

«Hva i all verden er det du holder på med gutt, prøver du å brenne ned båten?» Overstyrmannen står opprørt i døren til postlugaren på M/S «Kvinnherad» og stirrer rasende på den 18 år gamle postelevnen Magne Gunnarson. Lugaren er tett røyklagt, og med brunsvide posthyller. Det er lett å forstå at styrmannen er heit i toppen, brann om bord på en båt under fart er noe av det siste en sjømann ønsker seg. Den unge postelevnen er minst like opprørt – og oppskaket. Han har akkurat avverget en brann som han selv startet – og slukket.

Som vanlig hadde Magne sittet ved benken under posthyllene og tent et stearinlys for kunne smelte den røde stangen med seglakk til forsegling av verdipost. Dette hadde han, og andre postekspeditører, gjort utallige ganger før. Men denne gangen gikk det mildt sagt annerledes. Som i et poff fra en gammeldags blitzpære sto hele posthyllen over ham i lys lue. Heldigvis lå det en del tomme postsekker i lugaren, disse grep han, og i løpet av kort tid klarte han å slå ned flammene og kvele brannen. Og slik fikk han besøk av den sinte og anklagende styrmannen.

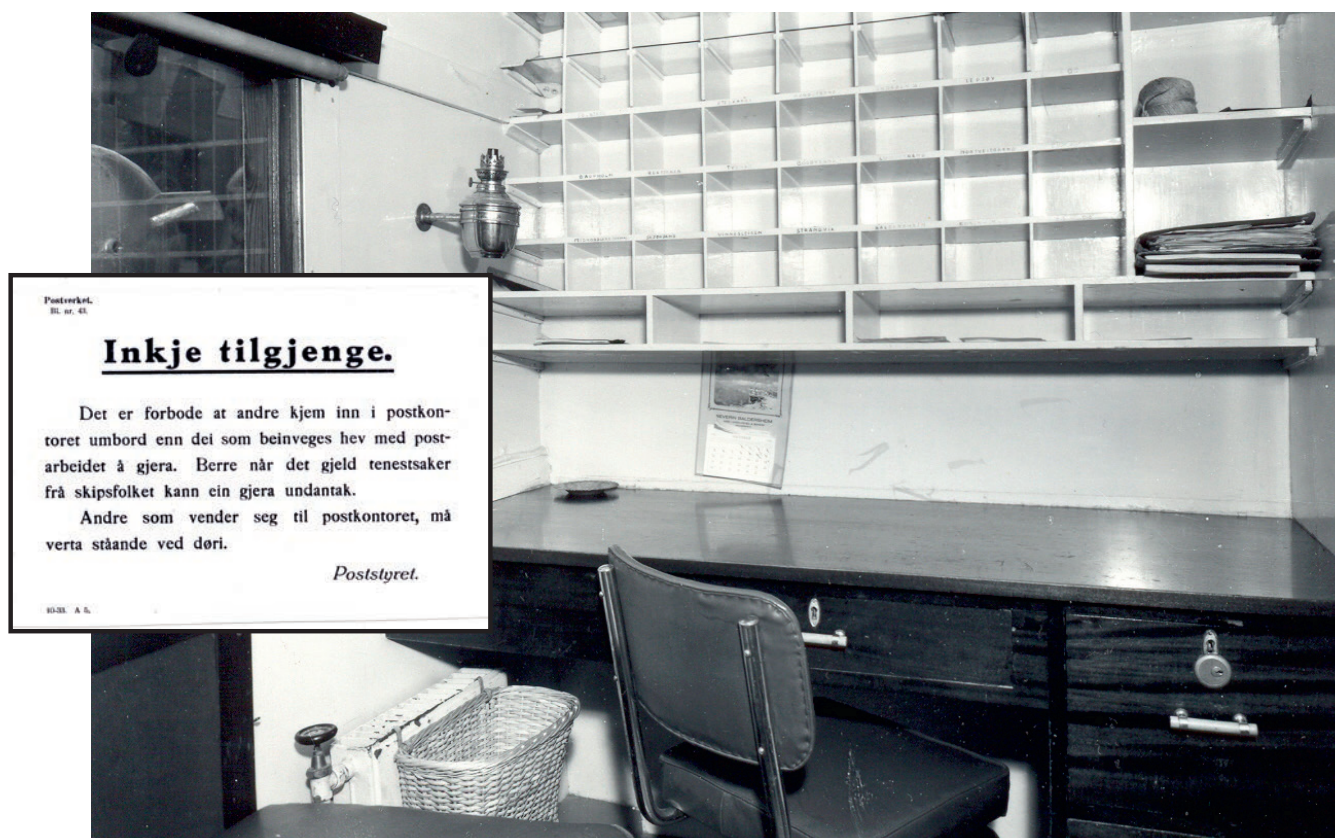
I ettertid viste det seg at brannen var et lykketreff, tross alt. Den nybygde «Kvinnherad»s interiør var lekkert lakkert med lettantennelig og super brannfarlig celluloselakk. Dette var grunnen til det denne gangen gikk galt med varmen fra stearinlys, og den eksplosive brannen. Hva hvis dette hadde skjedd på et annet sted på båten, uten snarrådige folk og tomme postsekker til stede? Enden på visa var at «Kvinnherad» måtte renoveres og all celluloselakk fjernes. Slik brannfarlige lakkforbindelser ble senere forvist fra alle norske skip. Og Magne slapp å bli kjent som postmannen som nesten brente ned en båt.



Magne Gunnarson fotografert i postkontoret på «Børøysund» høsten 2020. Foto: Rolf Nordby



M/S «Kvinnherad» ble bygget hos Mjøllem & Karlsen i Bergen i 1950 og seilte i lokaltrafikk i Sunnhordland og Hardanger til 1957. Da ble båten solgt til Narvik og omdøpt «Tranøy». I 1965 ble hun igjen solgt og fikk navnet «Brand VII». Siden 1995 har hun ligget som stasjonært hotellskip «Rygerfjord» i Stockholm. Foto fra Arne Tvedt si samling.



Postlugaren på «Midthordland» så slik ut. Den ble bygget på Stord i 1947, og postlugaren var nok temmelig lik den på «Kvinnherad». Her er det radiator for sentralvarme og parafinlampe i reserve. Teksten på oppslaget antyder at postekspeditøren var en betrodd mann som ikke måtte forstyrres unødig. Foto fra Arne Tvedt si samling.

Møte med en veteran fra Postverket

Mer enn 68 år senere sitter vi under hyggeligere forhold i Magnes Gunnarsons leilighet i Asker Sentrum, mens den nå 87 år gamle tidligere postekspeditøren forteller levende om denne spesielle episoden, som altså skjedde sommeren 1952. Og fortelle, det kan han, så til de grader.

Selv om hans karriere som postelev og postekspeditør på skip var relativt kortvarig, begrenset til begynnelsen av 1950-tallet, så har han hukommelse som en elefant. Samt en unik innsikt i datidens Postverk, organisatorisk, de ansattes arbeidsforhold og mye mer. At han senere tok sin hovedoppgave som siviløkonom på Norges Handelshøyskole på nettopp Postverkets personalpolitikk, tilsier en spesiell interesse for emnet og yrket. Det ble lange møter, både på kaia og hjemme hos Gunnarson, han hadde så mye å fortelle. Ikke bare om yrkeslivet i Postverket, men også fra et langt og meget begivenhetsrikt yrkesliv.

Veien mot postekspeditør

Magne Gunnarson ble født i 1933, og vokste opp i Nordan-gervågen på Radøy nord for Bergen. Her sto sjøfart og båter sentralt i tilværelsen og de fleste av Magnes skolekamerater «forsvant» også til sjøs straks konfirmasjonsalderen var passert. Selv ønsket han mer skolegang og gikk på folkehøgskole på Manger, før han tok realskole på Lindås 1949-51. Man måtte flytte tidlig hjemmefra for å få utdanning på den tiden.

I 1951 begynte han i Postverket, som postelev i opplæring med praksis på postkontor. I 1952-53 gikk han 2 x 3 måned-

ers kurs på postskolen i Oslo, en utdanning som var nødvendig for å kunne klatre i karrierestigen i denne strengt hierarkiske etat. Posten hadde på den tiden en organisatorisk tredeling som faktisk het *bøyerer, midlere og lavere* etat. For å oppnå å komme i høyere etat, og bli postekspeditør eller postmester, var det nødvendig med denne postskolen. I den midlere etat hadde en postassistentene, personer som jobbet på postkontorene etter praktisk opplæring. Nederst på rangstigen, i lavere etat, arbeidet postbudene. Sliterne som bar seg skakke på post, brev og pakker, til den mest avsidet utpost i landet (kanskje det er derfor det heter utpost). På 1950-tallet het det seg at et landpostbud i gjennomsnitt hadde gått distansen til månen i løpet av sitt yrkesliv. Ca 385.000 kilometer!

Men jobb i postvesenet var på den tiden uansett attraktivt. På samme måte som jobb i NSB.

En hadde en sikker jobb, og som postelev var Magne Gunnarson godt betalt med en lønn på kr. 396 per måned. Ikke så ille å få lønn under utdanning. Men samtidig var han som postelev forpliktet til å ta de beordringer som kom, uansett hvor i landet stillingen var.

I løpet av den tiden han gikk på postskolen, begynte Magne Gunnarson sin løpebane som postekspeditør på båt. I denne stillingen mønstrer man ikke på en båt gjennom rederiet på normalt vis, selv om en de facto seiler med båten som en del av mannskapet. Han var ansatt i Posten, ikke i rederiet, men hadde status som en skipsoffiser om bord, og spiste i offisersmessen.

Det var i rutene ut fra Bergen, og spesielt til Hardanger,



«Sunnhordland» i 1967. Den var en av 7 krigsskip (ubåt-jagarar/eskortefartøy) som kom til Norge etter krigen og ble ombygd, seks til passasjerskip og en til lastebåt.



«Rosendal» ble bygget ved Laxevaag Maskin & Jernskibsbyggeri i 1909 og ble søsterskip til den fire år yngre «Stord». «Rosendal» ble imidlertid ikke ombygd, og var stort sett original til den gikk ut av rutefart tidlig på 1950-tallet. Foto: Jacob T. Alvsåker

han seilte. I utgangspunktet hadde han 48 timers arbeidsuke. I tillegg kom reisetid, som gjerne ga tillegg i arbeidstid på mer enn 50%. Og arbeidspresset varierte sterkt i løpet av en tur, som gjerne varte tre døgn. Magne Gunnarson viser frem gamle postrutekart som han har tatt vare på. Inn over Hardangerfjorden er rutene stiplet som i den vakreste hardangersøm, fra Tysnes til Odda. Fram og tilbake over fjorden, fra poståpneri til poståpneri. I starten var det travelt med sortering av post og pakker, etter hvert ble det mer rolig og mer fritid mellom anløpene. Men hele tiden med krav om nøyaktig arbeid for hva som skulle hvor, hva som krevte forsegling, forsvarlig innpakking og annen særbehandling.

Mest var han om bord på «brannfellen» «Kvinnherad», hurtigbåten «Sunnhordland», eller på den fartsmessig sedate damperen «Rosendal». De første var hurtigløpere som stort sett anløp de større stedene. Dette medførte mer stressende arbeid, med mer post å sortere på kortere tid. «Rosendal», bygget 1909, representerte elegant gammel luksus, og var som antydning en mer bedagelig farkost som brukte lang tid med å anløpe hver en mulig havn. En roligere tilværelse for en sorterende postelev eller -ekspeditør.

Men tempoet ble et helt annet de gangene Magne ble satt i land i Granvin, for å returnere til Bergen som arbeidende postekspeditør på toget, vanligvis på strekningen fra Voss til Bergen. De av oss som har levd en stund, husker vel de herlige gamle jernbanevognene i teak, med posthornet på utsiden og postekspedisjonen på innsiden. Nå ble båtenes knop tidoblet til kilometer pr. time, og kravet til hurtigsortering og postbehandling økte tilsvarende.

Kanskje var tiden om bord faktisk en luksusreise?

Dette fikk Magne spesielt erfare da han etter postskolen, som ferdig utdannet postekspeditør, ble beordret til tjeneste på toget mellom Grong og Namsos, midt i juletrafikken. På denne korte strekningen skulle all post som var avlevert fra Nordlandsbanen sorteres og behandles. Og det var ikke bare post til Namsosbanen, men for hele kyststrekningen mellom Ørlandet og Leka. Det var ingen muligheter for å klare dette på den korte jernbanestrekningen, så det ble mye etterarbeid.

I Namsos gikk Magne om bord som postekspeditør på båter som blant annet trafikerte kyststrekningen rundt Vik-

na, et farefullt og beryktet farvann. I januar 1954 ble båten han var om bord på liggende utenfor Sør-Gjæslingan og ri på været i full storm i mer 24 timer, da de ikke var sikre på hvor de var, radar hadde selvfølgelig ikke de lokale rutebåtene på den tiden. Et klokt valg, to år senere gikk hurtigruteskipet «Sanct Svithun» ned i det samme området, da det støtte på et skjær etter feilnavigering. En av de større skipskatastrofene i Norge i nyere fredstid, der 41 mennesker omkom.

Et rikt yrkesliv, også utenfor Posten

Her slutter Magnes korte, men hektiske og begivenhetsrike yrkesliv som postekspeditør til sjøs og på skinner. Før han ble beordret til Namsos hadde han også jobbet nærmere et år på postkontor i Høyanger. Arbeid på forskjellige postkontorer i Oslo hører også med på karrierestigen. Jobb i Posten kunne virkelig gi anledning til å gjøre seg kjent i landet. Militærtjenesten avtjente han i 1955-56, der gjennomgikk han chifferkurs, med tjeneste på Holmenkollen og Akershus Festning. Samtidig tok han eksamen artium som privatist på Bjerknes.

Senere ble det helt andre yrkesvalg for Magne. Først handelsgymnas i Oslo og Norges Handelshøyskole i Bergen i 1958-61. Så fylte han på med Institutt for Markedsføring og ble reklamekonsulent. Etter hvert ble han ansatt i SAS med base blant annet i Stockholm, Frankfurt og Singapore. Deretter fulgte stilling i Thai Airways under oppbygging av dette flyselskapet. Med kone og barn bodde han 5 år i Kuala Lumpur, der han også ble den første norske konsul i Malaysia. I 1972 kom han tilbake til Stockholm til lederstillinger i SAS-konsernet. Etter mange år ute flyttet han hjem til Norge i 1977. Her ble han konsernsjef i Bennett Reisebureau i Oslo, det største reisebyrået i Norden. Dette var det siste leddet i yrkeskarrieren, før han pensjonerte seg i 1995.

Ikke dårlig for en gutt fra den lille plassen Nordanger-vågen. Ikke dårlig for en mann å huske så godt og mye fra den korte og karrieremessig relativt ubetydelige tiden som postekspeditør på 1950-tallet. Likevel, starten på en yrkeskarriere er vanligvis en spesiell tid i livet. Vi takker Magne for svært hyggelige og interessante møter, og for å dele med oss disse minnene fra en viktig del, både av hans karriere og norsk posthistorie.



«Hermes II» er 70 fot lang, bygget i 1917 av den kjente båtbyggeren Nils Skandfer. For å hindre at tyskerne skulle bruke båten under krigen var en viktig maskindel ødelagt slik at maskinen ikke lot seg starte. Da ordren om evakuering kom, måtte imidlertid alle gode krefter settes inn og det ble besluttet at «Hermes II» skulle slepes sørover med evakuerte fra området. Slepebåt var fiskebåten «Kvalfjord» som hadde en kraftig motor.

Evakueringen fra Finnmark i 1944

Høsten 1944 var en dramatisk tid i Finnmark. Tyskere som ble drevet vestover av russiske styrker brukte den brente jords taktikk, jaget sivile foran seg og brant det som sto igjen bak dem. Noen av fartøyene som ble brukt ved evakueringen finnes fortsatt, to av dem har vernestatus fra Riksantikvaren. Her har vi beretninger fra to av dem som var med som barn, 15 og 6 år gamle. Begge beretningene er noe forkortet.

Ved Kåre Nordgård, Harstad

Artikkelen er tidligere publisert ved 65-års-markeringen for evakueringen, i et nettbasert forum som Norsk Forening for Fartøyvern hadde.

Bakgrunn

Med Hitlers ordre av 28. oktober 1944 var signalet gitt til et av de mørkeste kapitler i Norges historie. Eller for å sitere Kong Olav: «Den største katastrofen i norsk historie siden Svartedauen». Finnmark og Nord-Troms skulle jevnes med jorden og en hel befolkning skulle fordrives. De nakne tall forteller at over 10 000 hus og 27 kirker ble brent. Flere tusen småbåter og 350 større fiskefartøyer ble ødelagt. Et landskap nesten en og en halv gang så stort som Danmark ble rasert. Den største menneskeflytningen på norsk jord i moderne tid ble satt i gang. 45 000 til 50 000 mennesker ble

drevet sørover mens 20 000 til 25 000 klarte å stikke seg vekk i huler, fjellsprekker og hytter langt til fjells. Noen måtte ta landeveien fatt men de fleste ble evakuert med båter. Man anslo at 250 kuttere og 17 lokalbåter i tillegg til noen tyske lasteskip deltok.

Øyenvitneberetning

En av dem som måtte forlate Finnmark var Erling Slotten. Han var 16 år den gangen og var med på turen sørover med kutteren «Hermes II», kjemmehørende i Komagfjord i Talvik kommune, nå sammenslått med Alta. Her er noen ut-

drag av et brev han skrev i 1995, brevet gjengis med tillatelse av hans familie:

Etter den oversikten som ble satt opp var det 66 personer med stort og smått som skulle være med «Hermes». For å få plass til så mange, måtte lasterommet tas i bruk. Snekkerkyndige menn innredde lasterommet, det ble spikret opp breie hyller på begge sider i hele rommets lengde. Mellom hyllene ble det noe ledig dørkplass som folk kunne bevege seg på. Hyllene var selvsagt til å ligge på. På dekk ble det også bygget et provisorisk WC, i tillegg til et slags kjøkken. Når så mange mennesker skulle stues sammen om bord i en 70 fots båt var det selvsagt ikke mulig å ta med mye bagasje. Det folk fikk med seg var sengeklær, klær, noe dekketøy og mat. Alle hadde med tønner med kjøtt, folk hadde slaktet husdyra og saltet kjøttet. Kjøttønnene og reisegods for øvrig ble stuet på dekk.

Avreisen

Etter hektiske dager var vi klar for avreise fra Komagfjord den 11. november 1944. Det var et nydelig høstvær, havet lå blikkstilte og det var ikke snø på bakken.

Under krigen hadde en sykkel stor verdi. For sparepenger hadde jeg kjøpt sykkel. Jeg fikk lov å ta sykkelens med hvis jeg surret den fast på styrehustaket. Min far hjalp meg med dette. Like før vi skulle kaste loss kom to tyske soldater frem på kaia. De var fullt bevæpnet med hjelm, gevær påmontert bajonett og to håndgranater stukket bak bandolæret. Den ene soldaten, en med fregner og rødlig hår, pekte på sykkelens min og sa han skulle ha den. Min far og en onkel av meg svarte at den fikk han ikke. Soldaten så da på sitt armbandsur

og sa overlegent: «To minutter!» Han fikk sykkelens. Da følte jeg hat i mitt hjerte.

Vi hadde en hest som hette Kvikk. Den hesten var min gode venn. Dessverre måtte vi forlate den levende, tyskerne rekvirerte den dagen før vi reiste. Da vi kasta loss og seg ut fra brygga, sto hesten igjen på kaia spent foran ei vogn. Den sto lutende med hodet ned. Jeg trur den forsto at vi reiste fra den. Jeg har mange ganger lurt på hvordan den endte sine dager. Alle husdyr man ikke rakk å slakte ble skutt ned. Mange ble brent levende i fjøsene.

Turen sørover

Første stoppested var Kvalfjord, deretter Bergsfjord der noen av oss gikk i land. Folket hadde evakuert, men i ett hus bodde det tyskere. I et stort fjøs var det fullt av kyr. Kyrne var sikkert samlet sammen fra hele bygda og vi snakket om at de ville bli avlivet eller kanskje brent levende. Vi gav dyra vann og forsøkte å melke dem, men jeg kan ikke huske at vi fikk noe melk. Det var enighet om å spørre tyskerne om å få slakte to av dyra som vi skulle ha som mat om bord. En som kunne tysk kontaktet tyskerne og det var i orden. To kyr ble leid ned på kaia og avlivet. Da det var gjort kom tyskerne og ville ha betaling for kyrne, kr. 600 per stykk. Dette kunne vi ikke gå med på og vi sa at vi ville kontakte politiet og forelegge saken for dem. Dette ville ikke tyskerne høre snakk om og under høye rop ble forhandleren jaget om bord og etter dette gikk ingen på land i Bergsfjord. Kyrne ble liggende igjen på kaia.

Da vi dro fra Bergsfjord var tyskerne i gang med å brenne bebyggelsen. Jeg sto på dekk og så på vanviddet. Flammene



Det var ikke mye de evakuerte fikk med seg.



Tyskere plyndrer et hus i Kvalsund før det brennes.

slo ut gjennom vinduene i hus etter hus. Tyskerne knuste vinduene før de dynket med bensin og tente på. Jeg festet meg spesielt ved et stort 2-etasjers hus som lå på venstre side av havna. Flammene slikket oppover veggene på hele huset, og etter kort tid var det bare bindingsverket som sto igjen som en kjempestor dekorativ fakkell. Under hele ferden ut av Finnmark og Nord-Troms så vi bebyggelse som ble brent. Branntomter som lå som lysende firkanter i høstmørket, var et vanlig syn.

God stemning

Det er naturlig å tro at det var en trist stemning om bord de dagene vi reiste med «Hermes II». Slik var det ikke. Folk holdt humøret oppe og levde i håpet. Mennesket er en fantastisk skapning som har en utrolig evne til å overleve. I og med at vi var så mange om bord ble de hygieniske forholdene vanskelige. Vi hadde vann i tønner og vi vasket oss i vaskevannsfat. Det ble selvsagt mye kattevask, men det gikk bra for noen dager. Det var ikke alle som lå like behagelig om nettene. Min plass var på tvers på en hylle i lasterommet ved fotenden av andre sovende. Jeg var skikkelig støl når jeg sto opp om morgenen og slik var det nok for mange.

Ankomst Tromsø

Fra Bergsfjord gikk ferden til Nikkeby, videre til Finnkroken før båtene endelig ankom Tromsø den 21. november 1944. I byen krydde det av evakuerte, det var fullt over alt. Til og med i Domkirken var det fullt hus. Fra kaia gikk det en buss i skytteltrafikk til et offentlig bad. Vi ble med bussen og fikk oss et bad, det var en deilig opplevelse. På havna i Tromsø var det en ubeskrivelig evakueringsflåte. Der var store og små skøyter og sjarker i alle fasonger. Åpne båter var der også, fra «posebåter» til små nordlandsbåter som ble slept av fiskeskøyter. Med tanke på det store antall lite havgående båter er det et under at evakueringen ble avviklet uten stort tap av menneskeliv. Det hele gikk utrolig bra takket være et særdeles stille og fint høstvær.

Etter vel et døgn i Tromsø gikk turen til Finnsnes. Der var vi tre familier som gikk over fra «Hermes II» til en annen båt. Vi reiste videre til Dyroy hvor vi hadde slektninger. Folket på Dyroy tok imot oss med åpne armer. Der hadde vi det godt og der var vi til vi kunne reise tilbake til et totalt rasert hjemsted. «Hermes II» dro videre til Risøyhamn der den ble

liggende til krigen var over og nye deler til motoren kunne skaffes. De følgende årene ble den brukt til fraktfart og fiske inntil Bernhard Strandvoll fra gården Ultoft på Tangstad i Vestvågøy overtok den i 1990 og startet restaureringen.

Begynnelsen på slutten for den tyske okkupasjonen av Norge

Ved Frank Rønning, Løten, tidligere Vardø. Han var 6 år under evakueringen.

Vi er i slutten av krigen. Sammen med mine onkler, brødrene til mamma, bor vi i familiehuset i Vardø. Det er stadig flyalarm, og vi forter oss til tilfluktsrommene. Dette skjer opptil flere ganger om dagen. Ettersom tyskerne blir presset hardere inne i Varangerfjorden, øker også bombingene mot Vardø. Dette fordi byen var fullpakket av tysk artilleri. Allierte fly angrep stadig, for å eliminere de tyske stillingene.

Mamma fikk telefon fra sin søster i Kjøllefjord om at «Kvitbjørn» kom innom Vardø. Det var en stor fiskeskøyte, som var eid av hennes mann. Det ble da bestemt at hun og jeg skulle bli med til Kjøllefjord. Det ble en slitsom tur, fordi ubåter og fly angrep alt som rørte seg på havet som de fikk øye på. Vi kom oss velberget frem. Her var det relativt rolig, og mat var det endelig nok av. Vi hørte at russerne hadde nedkjempet fienden inne i Varangerfjorden og var på vei ut mot Vardø. Bare noen dager før fikk vi høre at Vardø sto i brann. Det var opp til en hel armada av allierte fly som tok knekken på de tyske stillingene i byen. En masse hus brente opp, og mange mennesker omkom.

Tyskerne fortsatte tilbaketrekningen, og benyttet seg av «den brente jords taktikk». I Kjøllefjord begynte man å forberede evakuering sørover. Det ble pakket og man prøvde å få med seg så mye som mulig. Det ble diskutert når man måtte komme seg av gårde. Man regnet med at vi hadde noen dager på oss.

Så feil kan man ta. Tyskerne kom ikke nordfra. Et stort krigsskip kom sørfra i løpet av natten med flere tropper av soldater. De jagde alle ut, og beordret alle til å gå ombord i skipet. Så tømte de bensin i husene og brente de ned. Det var en forferdelig opplevelse. Begge kuene til tante ble skutt, og hennes 15 høner ble også drept.



Det var ikke stort mer enn håpet og gleden over freden de kom de hjem til, folkene fra Øksfjord.

Vi hadde med oss endel motstandsfolk som tok initiativ. Det ble samlet en flokk av oss, ca. 30 – 40 mennesker, som dro til fjells, uten at tyskerne fikk det med seg. Meningen var å dra opp til ei ganske stor hytte inne i fjellet, som var eid av et større firma. En av gutta som var med oss eide firmaet og hadde nøkkel til alle husene på hyttetunet. Her var det mye hermetikk og godt med sengetøy. Etter en strabasøs tur i 3- 4 timer, kom vi frem og fikk installert oss der. Motstandsfolkene hadde med seg radiosender, og fikk på en eller annen måte oppgitt hvor vi var. Allierte fly kom etterhvert med mat som ble sluppet i fallskjerm, så vi slapp å sulte.

Dette gikk på en måte i ei ukes tid. Mamma ble meget engstelig, da jeg begynte å hoste, og så ikke bra ut. Dagen etter ble vi oppdaget av en tysk tropp som var på rekognosering. Vi ble jaget ut og hytta ble satt i brann. Tyskerne dro, og der sto vi. Flere mente at vi nå måtte overgi oss, men de fleste ville vente, fordi våre russiske venner snart var her.

Mannfolka i gjengen vårt fikk tak i hakker og spader som sto i redskapsboder som ikke gikk med i brannen. De hadde bestemt seg for å grave ei stor grop, hvor det ble ordnet med underlag og tak. Her bodde vi og frøys. Etter en dag sa mamma at nå var det nok. Frank begynte å bli skikkelig forkjølet, så hun tok meg med neste dag, for å overgi oss til tyskerne. Tre av de andre ble med oss. Vi dro ned til Kjøllefjord, og ble godt mottatt av tyskerne. Det lå et krigsskip i havnen hvor vi ble tatt med ombord. Krigskipet dro mot Honningsvåg, og dagen etter var vi der. Mamma hadde ikke en blund på øynene om natten, fordi det vrimlet av kakerlakker ombord.

Vi fikk gå i land i Honningsvåg. Byen var evakuert i all hast, butikkene sto åpne, så vi kunne bare forsyne oss med klær.

Så gikk ferden videre mot Tromsø. Her ble vi stuert sammen med andre flykninger og ble satt ombord på fraktskuta «Grindøy». Hvordan det gikk til vet jeg ikke, men det var meget trangt ombord. Vi var vel ca. 50 mennesker ombord. Soverommet var i båtens lasterom. Neste stopp var i Narvik. Derfra gikk reisen over land, først til Mo i Rana for behandling av kraftig lungebetennelse.

Bildet av «Hermes II» kommer fra Bernhard Strandvoll, de øvrige svart/hvitt bilder fra William Hakvaag, Lofoten Krigsmuseum i Svolvær.



Folk måtte overleve best som man kunne før man ble evakuert, som i denne jordgammen på Sørøya.



Slik ser «Hermes II» ut nå, som den også så ut etter ombygning i 1962. Den er restaurert i flere omganger, først av Bernhard Strandvoll, senere av dagens eiere, samme familie som eide båten fra 1952 til 1990. Den brukes nå til turistfart ut fra Tromsø.



Intervjuobjekt og intervjuer om bord på «Mjøsfergen» en kald vinterdag 2021. Foto: Mjøsamlingene

Fartøyvern i Viken

Viken fylkeskommune ansatte i høst egen fartøyvernrådsgiver, og valget må ha vært lett. Alexander Ytteborg har utdanning i etnologi og kulturhistorie, har sju års fartstid som seksjonssjef for fartøyvernavdelingen hos Riksantikvaren, vært koordinator for verdensarv, kommunedirektør og museumsdirektør – og i tillegg sittet i styret i Norsk forening for fartøyvern. Bedre ballast kan man nesten ikke ha i en slik stilling. Etter en rekke spennende og viktige stillinger utenfor temaet, ville Ytteborg altså tilbake til fartøyvernet.

Intervjuer: Per Inge Høiberg

Vårt intervjuobjektet starter nesten sakralt:

De månedene jeg nå har vært i denne jobben har vært en ren glede – faktisk helt rått! Og jeg ville tilbake fordi jeg har en dyp kjærlighet for båt rett og slett, en dyp kjærlighet for et fagfelt som det rasjonelt ikke er mulig å forklare – langt utenfor et «åtte til fire»-perspektiv i hvert fall. Å jobbe med kulturminnevern er nærmeste et kall for meg. Det å ta vare på tekniske kulturminner som gamle, verneverdige fartøy kan innimellom sette meg i en sakral stemning – å bevare noe i evighetens perspektiv gir jo denne type jobber en dimensjon utenom det vanlige.

Hva er fartøyvernets status i dag?

Jeg tror vi kan si at fartøyvernet utvilsomt er de bevegelige, tekniske kulturminners store åndsfader - for å starte med den innfallsvinkelen. Alle innenfor fagfeltet tekniske kulturminner snakker om hva fartøyvernet har fått til – en storebror som man ser litt opp til, og det kan gjelde jernbane, fly, biler. Dette til tross - i forhold til bygningsvern regnes vi jo som en ungdom. Men regionaliseringen viser at fartøyvernet blir mer og mer aktualisert. Arbeidet med å harmonisere denne verne-disiplinen med det øvrige kulturminnevernet har i økende grad lyktes siden jeg jobbet hos Riksantikvaren for syv år siden.

Bygningsvern står sterkt i kulturminnevernet i fylkene, og når nå fartøyvernet også er en fylkeskommunal oppgave, vil det da oppstå berikende synergieffekter – noe som fartøyene våre kanskje kunne trenge?

Det er grunn til å håpe det, men her er nok praksis foreløpig litt ulik. I min organisasjon er jeg plassert i en annen seksjon enn bygningsvernet, og jeg oppfatter at plasseringen er ulik fra fylke til fylke. Foreløpig er nok fartøyvernet ganske selvstendig, også på regionalnivået. I en forstand er dette positivt – dog litt ensomt i den andre retningen, og det kan dessuten utfordre respekten for disiplinen. På en annen side har jeg en del kontakt på tvers av fylkesgrensene, med Riksantikvaren og med forvaltningen innenfor fartøyvernet i Norden. Lang fartstid innen vernedisiplinen gjør at jeg har et stort nettverk, samt at jeg kjenner de frivillige miljøene i Viken og Oslo godt.

Fordeler og ulemper ved frivillighet – ytterpunktene?

Dere frivillige er jo en av de store viktige faktorene, og – selv om min fartøyvernjobb i Viken fylkeskommune kun har vart i tre måneder, har mine år hos Riksantikvaren og mitt virke i andre roller i fartøyvernet i stor grad vært orientert mot de frivillige. Styrken i dette enorme apparatet rundt omkring i hele landet er en veldig viktig forutsetning. En annen styrke er at fartøyvernet har en stor appell i det politiske landskapet. En mulig utfordring er at mange frivillige engasjerer seg i fartøyvernet ut fra et «manns-minne-perspektiv», gjerne med link til eget liv. Rekruttering og generasjonsskifter i fartøyvernet kan være en utfordring for bevaring av verneverdige fartøyer i det lange løp – med mindre du da har en båt som heter «Ski-bladner» da.....den har nok forsert alle hindre til et evig liv.

Ser du – fra din posisjon som fylkeskommunal rådgiver - svakheter ved frivilligheten?

På forvaltningssiden kan det være en utfordring dersom man mangler engasjement eller følelser for vernefeltet. Det er nok en stor fordel å ha kjærlighet til fartøyvern i møtet med de frivillige som jo brenner for det de prøver å nå frem med. På en annen side er det nødvendig med en viss avstand eller nokternhet. Kravet til representativitet blir ikke nødvendigvis forstått blant de frivillige når man må gjøre avveininger mellom enkeltprosjekter. Jeg får synspunkter om at man ikke forstår tilskudd til et fartøy der det er lite frivillighet eller en bemidlet eier – det er en variant. Det å kalibrere inngangen og motivene og følelsene er ikke alltid lett. Men hvis man har mennesker i forvaltningen som brenner for temaet, da kan i hvert fall forvaltningen møte frivilligheten på deres premisser i større grad enn hvis du er av motsatt støpning. Alle kan forstå at man er kjempegira på sitt eget prosjekt!

Er frivilligheten faktisk like viktig som den selv framstiller seg som?

Svaret er ja! Og jeg kan komme med et godt og ferskt eksempel: En nærmest siste sjanse til å ta vare på en av Oslos siste lokalrutebåter, MS «Lykkeper», bygget 1969, forsvant før jul da Riksantikvaren fattet vedtak om dispensasjon fra forbudet mot utførsel til utlandet. Fylkeskommunen er innstillende myndighet ved utførsel, i dette tilfellet var det Vestland fylkeskommune som forberedte vedtaket for Riksantikvaren da båtens hjemmehavn de siste årene var her. Prosedyren i slike saker er at fylkeskommuner med

proveniens til båten kontaktes, dette som et ledd i vurderingen om båten kan finne andre, norske eierinteresser, gjerne der båten påkaller følelser og gjenkjennelse fra driftstiden. Selv om dette dessverre syntes å være vanskelig for «Lykkeper» i Osloområdet, ledet dette til at Viken fylkeskommune leverte en motinnstilling til Vestland fylkeskommune som gikk for dispensasjon. Endelig vedtak om dispensasjon for utførsel ble fattet med henvisning av at det ikke kunne oppdrives noen (les: frivillig organisasjon) som ville ta eieransvar for båten i Viken og Osloregionen. Så «Lykkeper» ble da solgt ut av landet, uansett hvor representativ den måtte være for rutebåttrafikken i Oslofjorden. Nå er bare «Sagasund» ex. «Tyrihans», bygget 1964, igjen i Norge, også den henger i en tynn tråd med delvis svensk eierskap og opplagsplass i Strømsstad. Frivilligheten er som regel eneste svar på bevaring av et verneverdig fartøy – selv om det kan finnes unntak.

Er det noe som tyder på at det vil bli etablert et faglig fartøyvernsamarbeid mellom fylkene?

Slik jeg opplever det, er det foreløpig et stykke fram dit, selv om det åpenbart er å håpe, og at det helt sikkert vil være konstruktivt. Det vil nok bli en del felles møtepunkter der Riksantikvaren holder i trådene, vi får se hva det leder til. Foreløpig har nok fylkene mer enn nok med å rigge egen organisasjon for nye oppgaver, som for eksempel fartøyvern.

Byråkratiet har altså endret fasong, hvordan bør vi frivillige forholde oss til det?

Man bør ha noen forventninger. Ønsket er at alle fartøyvernere i vårt forvaltningsområde i Oslo/Viken skal oppleve at de har en regional fartøyvernforvaltning som er tilgjengelig, som kommer når den er etterspurt. Vi skal være tilgjengelige for enhver som måtte lure på noe, og vi skal være på tilbudsiden hele tiden - det skal ikke være stor avstand. Enkelte ganger har nok veien til Riksantikvaren vært lang fordi forvaltningen her dekket hele landet med et lite antall personer. Dersom noen ønsker å ta kontakt, slå på tråden. Om noen vil jeg skal komme – så kommer jeg. Dette er jo like moro for meg som for dere!

Hva er fartøyvernets største utfordring framover?

Det er viktig at Riksantikvaren som direktorat og overordnet kulturminnemyndighet tar hånd om viktige strategiske og prinsipielle spørsmål og utfordringer, slike som er helt avgjørende for at gleden ved å drive med fartøyvern faktisk stadig kan realiseres. Riksantikvaren må følge opp samarbeidet med Sjøfartsdirektoratet, sørge for å tilrettelegge og påvirke, slik at sertifisering av båt og mannskap stadig gjør at de frivillig kan jobbe og glede seg med fartøyvern. Dessuten er det viktig at Riksantikvaren opprettholder en viss nærhet til våre flytende kulturminner. Slik nærhet er en forutsetning for å kunne ivareta overordnede utfordringer og problemstillinger, både på departementsnivå, etatsnivå eller mellom statlige sektorer. Blir distansen til fartøyvernet med nytt fylkesledd for stor, så kan det være en utfordring! Her har åpenbart Norsk forening for fartøyvern (NFF) og den enkelte fartøyeier et ansvar, både overfor regionalledet - men også direkte til RA - i å påpeke generelle utfordringer som man opplever og som stadig strammes til. Dette temaet mener jeg blir viktig i fartøyvernet fremover.



«Gamle Kragerø» på tur til Langesund med en fin ungdomsgjeng, her på besøk om bord på «Børøysund». Lederen, Trygve Børresen, er også med. Foto: Kragerø kystlag

Sparebankstiftelsen DNB, en raus giver

Vårt arbeid med fartøyvern er frivillig, vi er frie og villige, ikke forpliktet og ikke lønnet. Lønnen er all den glede og tilfredsstillelse vi får over å bidra til noe utenfor oss selv, noe til nytte for fellesskapet. Vi når likevel ikke helt frem med frivilligheten. Vi må kjøpe bunnstoff og maling, bunkersolje og tauverk og alt det andre. Til det trenger vi støtte.

Ved Georg Jensen

Hvem er det som støtter de gode formål frivilligheten har satt i gang? Riksantikvaren er en viktig bidragsyter på sine antikvariske felt. Lokale sponsorer bidrar med varer og tjenester. Samtidig er det noen litt abstrakte og vage formål hvor frivilligheten trenger ytterligere støtte. En aktør som har sett dette, og som gjør noe med det, er Sparebankstiftelsen DNB. Den har som formål å videreføre sparebanktradisjonene, det å støtte allmenntilretteleggende formål.

I løpet av et par år har stiftelsen gitt tre store bidrag til arbeid med fartøyvern og kystkultur, Dette er bidrag som også gir ringvirkninger, og som støtter flere andre av stiftelsens

formål: ungdomsarbeid, historieformidling, videreføring av tradisjonelle ferdigheter og kulturminnevern.

Disse tre tildelingene, til sammen 20 millioner, er store, både for Sparebankstiftelsen DNB og i enhver annen sammenheng innen kulturminnevernet. Attpå til skriver rådgiveren i stiftelsen at vi gjerne må ta kontakt for å diskutere videre samarbeid. Fartøyvern og kystkultur er «unge» som vernefelt, og de er unike, ved at de drives av frivillige.

Tildelingene vi har fått viser en tillit og anerkjennelse som gjør oss stolte.

Fartøyvern

Høsten 2019 fikk Norsk Forening for Fartøyvern en gave på 1,6 millioner kroner til fordeling blant medlemsfartøyene. Gaven skal være til et prosjekt som kalles Fartøyvern for fremtiden og skal brukes til aktiviteter for unge på vernede fartøyer. Det vil bestå i tilvenning til båtliv, så som sikkerhetsregler og nødvendige ferdigheter for å håndtere en båt. Et annet viktig mål er personlighetsbygging for de unge, med vekt på orden, vennskap og trivsel. I neste omgang kan det også gi rekruttering av mannskap til fartøyene.

De tre første delene av gaven ble gitt til «Anna Rogde», «Gamle Kragerø» og Bragdøya kystlag. Den siste tildelingen nå i vinter gikk til «Boy Leslie».

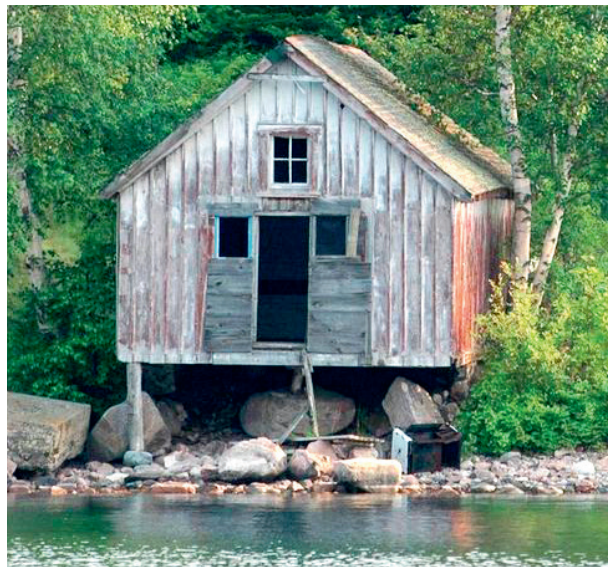
Hvordan pengene hittil er brukt på «Anna Rogde» er beskrevet i en annen artikkel i bladet. «Gamle Kragerø» bruker gaven på en lignende måte om bord på ferja. De har vært på noen turer og elevene har deltatt i vedlikeholdsoppgaver, men prosjektet er ikke kommet så langt som planlagt, hovedsakelig på grunn av koronarestriksjoner. Bragdøya har fått utsatt sitt opplegg, og vil starte opp med aktiviteter for tenåringer på ettersommeren. De har småbåter hvor ungdommene kan venne seg til båtbruk, altså å ro, fortøye og annet som hører med. Der har de også fire skøyter til utaskjærs bruk, der de under kyndig veiledning skal seile, fiske og lære enkel navigasjon. Gjennom hele opplegget øves sikkerhet og båtrett.

For innværende år får «Boy Leslie» sin andel av midlene. Aktivitetene om bord vil ligne mye på dem på «Anna Rogde».

Naust og sjøhus

Forbundet KYSTEN får også kjærkommen støtte til sitt prosjekt «Nytt liv i naust og sjøhus». Vi tar oss den frihet å kalle det en nødvendig del av fartøyvernets infrastruktur. Gaven er på 10,5 millioner kroner.

Naust og sjøhus er en type kulturminner som forsvinner i stort tempo. Dette slås fast i en ny rapport NIKU har gjort for Riksantikvaren. Med dette som bakteppe går Forbundet KYSTEN i gang med en bred satsing på å redde flest mulig av disse bygningene fra forfall og riving. «Vern gjennom bruk» er hovedtanken, som i alt organisasjonen foretar seg.



Slikt forfall ser vi alt for mange steder langs kysten. Nå kan Forbundet KYSTEN gjøre noe med det. Foto fra Bergens Tidende

Prosjektet har som formål å sikre disse kulturminnene slik at de også i fremtiden er en del av kulturlandskapet langs kysten. Det skal også gi barn og ungdom gode opplevelser med kystfriluftsliv og sikre allmennheten tilgang til sjøen og strandsonen. Satsingen skal strekke seg over tre år, og midlene fordeles til lokale prosjekt.

Tradisjonsbåt, bygging og bruk

Dette er et annet prosjekt hvor Sparebankstiftelsen DNB støtter Forbundet KYSTENs arbeid med 7,9 millioner kroner. Midlene er fordelt over fire år og på i alt 28 prosjekter langs hele kysten, fra Porsanger i nord til Sandefjord i sør, dessuten to i innlandet, i Nedre Eiker og i Gausdal. Formålet er å sikre at kunnskapen om bygging og bruk av norske tradisjonsbåter overføres til nye generasjoner. Resultatet hittil er rundt 50 nybygde båter i forskjellige størrelser. Disse er gitt til lag og foreninger, skoler og institusjoner som tar dem i bruk med barn og unge ombord.



Ungdommer på «Boy Leslie» sist sommer. Kommende sommer kommer nye kull. Vi håper noen av dem kan leve opp til mottoet Fartøyvern for fremtiden. Foto: Foreningen S/K Boy Leslie

Verneplan for flytende kulturminner (2020–2023)

Riksantikvaren har nylig utgitt Verneplan for flytende kulturminner (2020–2023). Det er imidlertid ikke en ny verneplan, men en revisjon av den forrige planen som gjaldt perioden 2010–2017 (2010-planen). Den nye planen må betraktes som et supplement til den tidligere planen, og den skal gjelde ut 2023. Da har man forhåpentligvis høstet en del erfaringer med fylkeskommunenes håndtering av fartøyvernet, og meningen er da at kulturminneforvaltningen regionalt og sentralt sammen skal utarbeide en ny verneplan gjeldende fra 2024.

Ved Eivind Lande

2010-planen var ambisiøs og det er mange forslag til tiltak som ikke har blitt realisert i særlig grad. Det nye dokumentet er således på sett og vis en statusoppdatering som viser at lite har endret seg fra 2010 til 2020. I den forrige planen ble det listet opp 11 fokusområder innen fartøyvernet med tilhørende strategier og tiltak. Den nye planen går nøyere gjennom dette og tar deretter stilling til hva man bør prioritere i de nærmeste årene. To av de opprinnelige fokusområdene har ikke blitt fulgt opp i den reviderte planen. Det gjelder forvaltningssituasjonen og den økonomiske situasjonen for fartøyeierne. De øvrige ni fokusområdene er som følger:

1. Det frivillige fartøyvernet. Her slås det fast at det frivillige fartøyvernet har tre hovedutfordringer i årene framover: økonomi, kompetanse og rekruttering. Strategien er at kulturminneforvaltningen skal stimulere til økt deltakelse i og rekruttering til det frivillige fartøyvernet. En rekke tiltak nevnes i planen, men dette blir lite konkret og det er uforpliktende. Et viktig moment som er helt fraværende gjelder den stadig økende byråkratiseringen av vernefeltet som Riksantikvaren og andre offentlige instanser har sørget for. Det har blitt stadig større krav til søknadsprosesser, dokumentasjon, rapportering, regnskapsførsel, sikkerhetsstyringssystemer, osv. osv. Dette tar nå så mye av de frivilliges dyrebare tid og bidrar uten tvil til det motsatte av rekruttering. Motivasjonen hos de aller fleste frivillige er jo knyttet til det å seile, komme på sjøen, praktisk vedlikehold, formidle et kulturhistorisk fartøy, ha et godt sosialt miljø osv.

2. Havnefasiliteter. God kaiplass og nødvendige fasiliteter som lager, strøm, vann o.l. er viktige elementer for å kunne

ta vare på et fartøy. Mange prosjekter sliter i forhold til lokale havnemyndigheter, som ofte har mye makt og helt andre prioriteringer for sine havneområder. Ifølge den nye verneplanen skal sentral og regional kulturminneforvaltning ta dette problemet opp med andre relevante statlige og kommunale myndigheter. Dette høres jo bra ut, men hvem tar ansvaret for at dette faktisk skjer? Dette bør trolig løftes til et høyere politisk nivå.

3. Fredning. I 2010-planen var fredning av et representativt utvalg fartøyer ett av målene. Fergeflåten og en del passasjerfartøyer har blitt fredet, men arbeidet har stoppet opp. Riksantikvaren har ikke hatt kapasitet til å fortsette fredningsarbeidet. Strategien framover er fortsatt å sikre et representativt utvalg fartøyer gjennom fredning, men når det gjelder tiltakene som foreslås, er det ingen tegn til flere ansatte innen dette feltet på statlig nivå. Skal man få fortgang på fredningsarbeidet, trengs det flere ansatte i forvaltningen.

4. Regional kulturminneforvaltning. Delegering av fartøyvernet til fylkeskommunene har vært planlagt lenge, og 2021 blir det første året hvor økonomiske midler og faglig oppfølging av fartøyene skal skje fra regionalt nivå. Opprinnelig var det meningen at Riksantikvaren skulle beholde et hovedansvar for de fredete fartøyene, men nå er også disse overført til fylkeskommunene. Det er foreløpig mangelfull kompetanse i det regionale systemet, men dette kan helt sikkert bli bra på litt lengre sikt. Spørsmålet er om ikke Riksantikvaren burde ha beholdt ansvaret for de fredete fartøyene – i alle fall i en overgangsfase. Hvordan dette nye forvaltningssystemet vil fungere i praksis, blir interessant å se framover.

5. Sektorrettet arbeid. Dette er et viktig område, og det er enighet om at alle offentlige instanser har et sektorovergripende miljøansvar, og kulturminnevernet inngår jo i dette ansvaret. I praksis har det vist seg at dette er vanskelig materie, og skal man komme videre, må dette løftes høyere politisk.

6. Kunnskap og kompetanse. Det er alltid et behov for økt kunnskap og kompetanse. Planen har en del forslag til tiltak, men dette virker også helt uforpliktende. Fartøyvernssentrene har en nøkkelfunksjon når det gjelder kunnskap og kompetanse, men de er også avhengig av økonomiske og menneskelige ressurser for å øke kompetanse- og kunnskapsnivået i fartøyvernet. I tillegg kreves det ressurser for å spre dette til frivillige aktører, båtbyggerier og verft.

7. Register. Her har de vernede og fredete fartøyene blitt lagt inn i den nasjonale kultminnedatabasen Askeladden. Dette er positivt, men krever kontinuerlig oppfølging. I hvilken grad museenes små og store båter samt private åpne båter av kulturhistorisk interesse også skal legges inn i Askeladden, er ikke avklart.

8. Små og åpne båter. Allerede i 2007 fikk Forbundet KYSTEN i oppdrag av Miljøverndepartementet å se hvordan hensynet til små, åpne båter best kan ivaretas. Forbundet konkluderte med at alt av båter måtte inkluderes i en framtidig verneplan uansett størrelse og uansett om det var med eller uten dekk. Riksantikvaren er ikke uenig, men har påpekt en del utfordringer med dette. Forbundet KYSTEN skal innen utgangen av 2023 utrede og produsere et forslag til problemstillinger, disposisjon, føringer og tema for en verneplan for små og åpne båter. Dette skal gi Riksantikvaren et grunnlag for å lage en verneplan for denne kategorien. Det er viktig at dette gjøres på en skikkelig måte, men prosjektet bør ha et realistisk tidsperspektiv og finansiering. I siste nummer av KYSTEN anslår Forbundet at behovet er rundt 50 årsverk, men i Riksantikvarens verneplan er dette ikke konkretisert.

9. Fartøyvernssentrene, verft og båtbyggerier. Fartøyvernssentrene har vært gjenstand for diskusjon helt siden de ble opprettet på 1990-tallet. En evaluering av sentrene ble utført for noen få år siden, og på bakgrunn av denne har Riksantikvaren utformet en strategi som går ut på at fartøyvernssentrene skal sikre at håndverk innen antikvarisk vedlikehold og istandsetting bevares i et langsiktig perspektiv. Videre skal Riksantikvaren og fartøyvernssentrene gjøre



relevant kunnskap lettere tilgjengelig for andre håndverkere slik at flere aktører kan utføre antikvarisk arbeid på verneflåten. Det åpnes med andre ord opp for et tettere samarbeid mellom ordinære båtbyggerier/verft og fartøyvernssentrene. Dette er positivt, men ikke alltid like lett å få til i praksis.

Konklusjon

Den nye Verneplan for flytende kulturminner (2020–2023) er et dokument som egentlig ikke bidrar med verken nye perspektiver eller ambisjoner. Mye av det som ble trukket opp som viktige prioriteringer i 2010-planen har ikke blitt tilstrekkelig utført, og det virker heller ikke som om det er et mål i de nærmeste årene. Mye av årsaken til det har nok vært mangel på saksbehandlere med fartøyvernkompetanse hos Riksantikvaren. Det har vært et gjennomgående problem så lenge Riksantikvaren har hatt ansvaret for det offentlige fartøyvernet. Det har trolig også vært brukt forholdsmessig mye tid og ressurser på å planlegge delegeringen av fartøyvernet til regionalt nivå, og dette har trolig gått på bekostning av andre oppgaver.

Verdt å lese, verdt å se

Informasjon til nytte og glede

Skrift og tale er ikke lenger våre eneste formidlingskanaler. Nå kan vi få nesten all verdens informasjon på en skjerm. Riksantikvaren er også med, med serien Riksantikvartimen. Vi kan glede oss over at det første temaet var frivillig fartøyvern.

Omtale ved Kjartan Kvernsveen

En doktorgrad på én time - av og med Erik Småland

Erik Småland er seniorrådgiver hos Riksantikvaren og snakker om feltet han har skrevet doktorgrad om: Fartøyvern, den historiske bakgrunnen, omfanget og de frivilliges motivasjon.

Erik Småland brukte mange år på doktoravhandlingen sin. Sluttproduktet er et vakkert illustrert dokument på 352 sider – med relativt liten skrift. Det ble omtalt i forrige nummer av Dampskibsposten. Et omfattende dokument å gå løs på. I Riksantikvartimen bruker Erik Småland en snau time på å presentere avhandlingen. Formen er et coronatilpasset foredrag eller klasseromsundervisning; Erik snakker mot kamera, fotografier og figurer som illustrerer poengene hans er i fokus. Denne timen foran skjermen gir mye tilbake. Her et subjektivt utvalg smakebiter:

Erik gir et kjøpt oppriss av norgeshistorien slik denne lenge ble vinklet og fremstilt, med bondekulturen i fokus. Begrepene kystkultur og fartøyvern oppstod først på 1970-tallet, da disse feltene begynte å kreve plass innenfor det norske kulturbegrepet.

Eldre fartøyverninitiativer hadde som formål å sikre historisk interessante skip for så å overlate dem til museer for landsatt oppbevaring - museer som ofte viste seg lite interessert i eller lite egnet til å ta vare på skip. Porlarskipet «Fram» er et unntak. Det er bevart, men satt på land som enhver annen museumsgjenstand. Vendepunktet kom i 1964 da en gjeng unge frivillige uten maritim kompetanse etablerte en permanent organisasjon – NVSK – som selv gikk inn for å bevare «Børøysund» for ettertiden og selv vise det frem gjennom drift. Dette skal ikke bli et museum, men et levende skip, var mottoet.

Erik mener at initiativtakernes manglende maritime kompetanse var en forutsetning for å lykkes med å redde «Børøysund» – de hadde ingen prestisje å miste. Et samtidig forsøk på å redde «Oster» feilet. Her hadde initiativtakerne maritim kompetanse - og prestisje å miste. Den originale «Oster» gikk tapt for vernesaken, den rekonstruerte «Oster» ble en del av verneflåten flere tiår senere.

Det tradisjonelle kulturminnevernet (byggningsvern og arkeologi) oppstod i samspill med akademiske fag og var en slags bevaring av fagenes historie. Fartøyvern og kystkultur er annerledes. Det oppstod mer som en folkebevegelse - her var det ikke noe akademia å rekruttere fra.

Verdien av den frivillige innsatsen på den delen av verneflåten som mottar tilskudd tilsvarende 40 millioner kroner, litt mindre enn de statlige tilskuddene. For hele verneflåten anslås verdien av den frivillige innsatsen til 90 millioner.

Statistikken viser at den frivillige innsatsen i Norge synker med stigende alder. Innen fartøyvernet er dette motsatt, der er det flest aktive frivillige i de eldre aldersgruppene. Småland forklarer dette med at yngre årskull ofte er engasjert i skolekorps, idrettslag og annet hvor egne barn er med, og at det frivillige engasjementet faller bort når barna slutter. Innen Fartøyvernet er det motsatt: Man engasjeres i noe selv både er interessert i og har tid til; og den tiden får man ofte først når barna er blitt ganske store – eller er helt ute av redet.

Du finner programmet på Youtube under Riksantikvartimen: Det frivillige fartøyvernet.

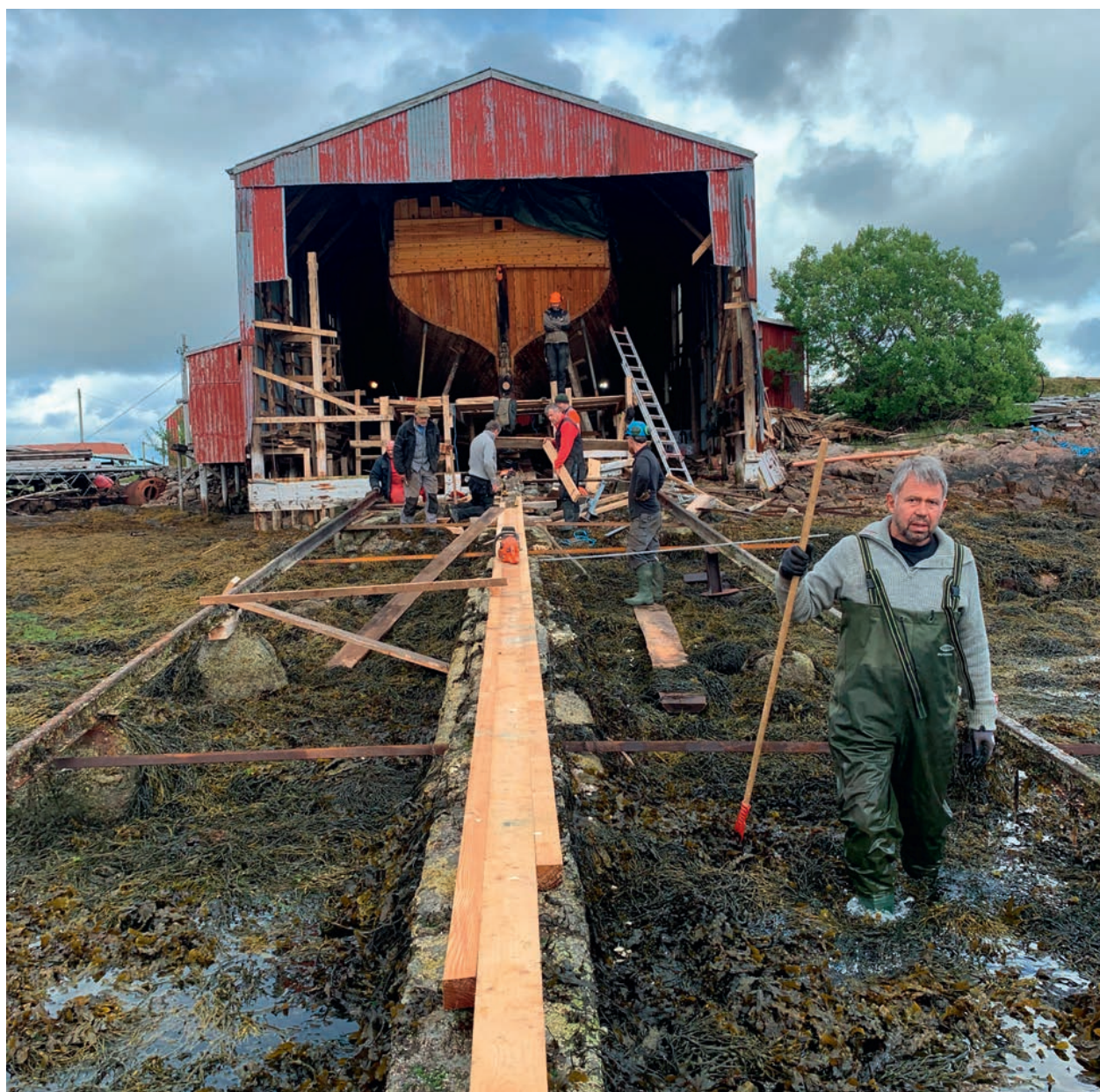


La «Stord I» vise den frivillige innsatsen. Restaurert fra 1981 til 1987. Noen uker etter at den var ferdig brant den. Restaureringsgjengen gjorde som Terje Vigen, de stured en dag eller to, så rysted de sorgen af. I 2005 seilte skuta igjen for egen maskin. Foto: Harald Sætre

«Søblomsten» endelig tilbake på Vestnes

Både i aktivt virke og som veteran har «Søblomsten» hatt en omvekslende tilværelse. Det har hun til felles med mange av våre verneprosjekter. Nå er prosjektet «kommet hjem», og kursen for veien videre er lagt.

Ved Morten Hesthammer (første del) og Peter Brennvik



Utbedring av slippen. I forgrunnen Robert Vik. Foto: Peter Brennvik

I 1864 lot Lars Jensen Hammeraas galeasen «Søblomsten» gli ut på sjøen i det som i dag er sentrum av Vestnes. Det samme fartøyet har nå kommet tilbake til utgangspunktet, og står omkring 100 meter lengre nord enn der den var bygd. I løpet av de 156 årene som har gått har det selvsagt vært litt av en reise den nesten 77 fots lange «Søblomsten» har vært gjennom.

Handelsborger Lars Andreas Bakke fra Ålesund bestilte galeasen og satte den i klippfiskfart, til havner både i Midelhavet og Østersjøen. 17 år seinere oppløses Bakkes rederi, og «Søblomsten» selges til et partrederi i Kristiansund. Eiere kommer og går, og «Søblomsten» får hjemmehavner fra Kristiansund til Bodø. Den 26. februar 1923 rapporterer Helligland Blad at Svolvær elektrisitetsverk har installert elektrisk lys på «Søblomsten», «til bruk under fiskearbeidet om kveldene».

I 1941 overtar Sigvard Fossaa i Rørvik fartøyet og han ser til at «Søblomsten» ombygges ved Rudolph Sørli sitt båtbyggeri i Ottersøy, like sør for Rørvik. Fartøyet forandrer ikke bare fasongen i akterskipet slik at det kan montere en to-cylindra 100 hk Union om bord. Selve speilet på jakteskroget fjernes, og Sørli snører inn akterenden med en krysserhekk videre akterover. I tillegg legges stavnen framover, slik moten var for krysserne. Den «nye» krysseren, som ble satt i fraktestart langs norskekysten, måler nå 85,1 fot.

I 1983 klarte ikke John Hausberg å holde igjen, og «Søblomsten» endte på Sotra i lag med den tallrike Hausberg-flåten. Planen hans var å restaurere «Søblomsten», men med flere andre prosjekter som krevde tilsyn og pleie, ble «Søblomsten» liggende i opplag fram til den ble solgt til det nydannede laget Stiftelsen «Søblomsten» i 1990. Stiftelsen forsøkte å finne fotfeste i skipsbygger-kommunen Vestnes, men folk der hadde sett kasserte og utslitte fartøy før og var heller lunkne. Det endte dermed opp med at «Søblomsten» fant sin havn i Rørvik ca. 50 år etter at Sigvard Fossaa fikk den dit og bygde den om til krysser. Nå var planen om å fjerne den påklistede krysserhekk, og gjenskape det like flotte jaktespeilet.

Båtbygger Eirik Wahl og Kystmuseet i Rørvik gjorde en grundig dokumentasjon, og i årene fra 1992 til 2000 gjorde de skrog og dekk mer eller mindre treferdig. En flott prestasjon, som dessverre ikke fortsatte. Museet ble nå opptatt med å bygge det flotte museumsbygget Norveg, og penger og folk ble sluset over dit. Det falt tungt for båtbyggeren, som da forlot prosjektet, og fram til 2020 sto «Søblomsten» ensom og forlatt i naustet ved Haltvikholmen. Noen sporadiske forsøk på å skaffe midler til videre satsing foregikk også i denne perioden, men ingen bladde opp de nødvendige kronene.

I koronaåret 2020 fantes det få trefartøy igjen i Vestnes, og deler av den lunkne befolkningen var borte. Peter Westnes Brennvik, som både er leder for Båtbyggarmuseet, utdannet båtbygger og lokal klarte å skape entusiasme, i lag med andre innfødte, for å få «Søblomsten» hjem. Oppunder 30 år på jernbaneskiner i Rørvik fikk være nok.

Båtbyggarmuseet er et sjølstendig museum i Vestnes kommune som knytter aktiviteten sin til formidling av båtbyggerhistorien i Vestnes, Tresfjord, Helland og Tomrefjord. Museet er ikke underlagt et regionmuseum og baserer aktiviteten sin på frivillig arbeid.

Ideen og arbeidet for å få fartøyet hjem

I september 2019 holdt Morten Hesthammer fra Hardanger

Skipsbyggeren Lars Jensen Hammeraas

Båtbyggerhistorien i Vestnes er sterkt knytta til personen Lars Jensen Hammeraas. Han var en husmann som flytta fra Huse i Kvinnherad til Romsdalen i 1852, 32 år gammel. I 1857 bosette han seg på Helland i Vestnes. Helland er i dag kommunesenteret og det er også der Båtbyggarmuseet har sin eiendom, på samme sted som Hammeraas dreiv verftet sitt i Hellandbukta. Færingar og småbåtar var ikkje noe for Hammeraas, han skulle bygge skip med industriell tankegang. Han har hatt ei avgjørende rolle i utviklinga av skipsindustrien i Romsdalen. Særlig når det gjelder bygging av fartøy til frakt og fiske. Hammeraas lærte Vestnesinger og bygge fartøy.

Ekert Stenødegård, Salthamar og Bolsø er alle verft som ble starta opp av folk som hadde gått i lære hos Hammeraas. Mest kjent er trolig Hammeraas for bygginga av det største treskipet som noen gang er bygd i landet. Fullriggeren «Herman Lehmkuhl» på 220 fot ble bygd i årene 1873 - 1875 for Lehmkuhl-familien i Bergen. Galeasen «Søblomsten» er i dag det eneste fartøyet som er igjen etter den ruvende pioneren Lars J. Hammeraas. Slik sett representerer «Søblomsten» en sær høy kulturhistorisk verneverdi på flere plan. Tidlig på 1900-tallet var det om lag 90 forskjellige bedrifter som dreiv båtbygging innenfor det som i dag er Vestnes kommune. Seinere ble det flere båtfabrikker som leverte blant annet notbåter, doryer, sjarker og snekker. Noen prøvde seg på plastbåter, men uten hell. De store verfta la om til stål og disse eksisterer den dag i dag. Nå finnes det fire verft i kommunen. Det største, Vard Langstein, lager noen av de mest avanserte fartøya i verden. Lars Jensen Hammeras ante nok ikke hva han satte i gang da han startet med skipsbygging i Hellandbukta.



«Søblomsten» i klippfiskbyen Kristiansund.
Foto via Nordlandsmuseet

Fartøyvernssenter foredrag ved Båtbyggarmuseet. Temaet var «Bygginga av bankskøyta «Storeggen» av Ålesund». Etter dette inspirerende foredraget ble ideen om å høre hvordan det sto til med restaureringa av «Søblomsten» i Rørvik lagt. Peter Brennvik tok neste dag kontakt med Sigmund Alsaker som hadde vært prosjektleder i stiftelsen «Søblomsten». Etter flere lengre og hyggelige samtaler ble vi enige om å starte forhandlinger om overtakelse av prosjektet. I februar 2020 reiste en delegasjon fra Båtbyggarmuseet til Rørvik med mål om å få i havn en avtale. Robert Vik, Stein Bergheim og Peter Brennvik var representanter fra Båtbyggarmuseet. Morten Hesthammer fra Hardanger Fartøyvernssenter ble med for å vurdere arbeidet som var utført. Vi reiste heim til Vestnes med avtale om overtakelse og at fartøyet skulle flyttes til Vestnes i løpet av september 2020. Vi hadde seks måneder på oss til å flytte en halvferdig galeas på 78 fot og 50 tonn, uten å ha finansiering.

Vi organiserte oss i ei prosjektgruppe som bestod av personer med bakgrunn fra skipsindustrien og næringslivet i Vestnes. Dette var folk som var vant til å gjennomføre større prosjekter. Sigbjørn Akselvoll, som har vært direktør på verftet Langstein i en mannsalder, samla aleine inn 600 000 kroner fra bedrifter i Tomrefjord og Vestnes, mens det næringspolitiske samarbeidet Gassror bidro med 450 000 kroner.

Arbeidet med sjøsetting, og flytting

I begynnelsen av september reiste et mannskap på 12 personer til Rørvik. Dette var folk fra skipsindustrien og handverkere med ulike bakgrunn. De tre regionsmuseene i Møre og Romsdal stilte med hver sin person, i tillegg fikk laget med

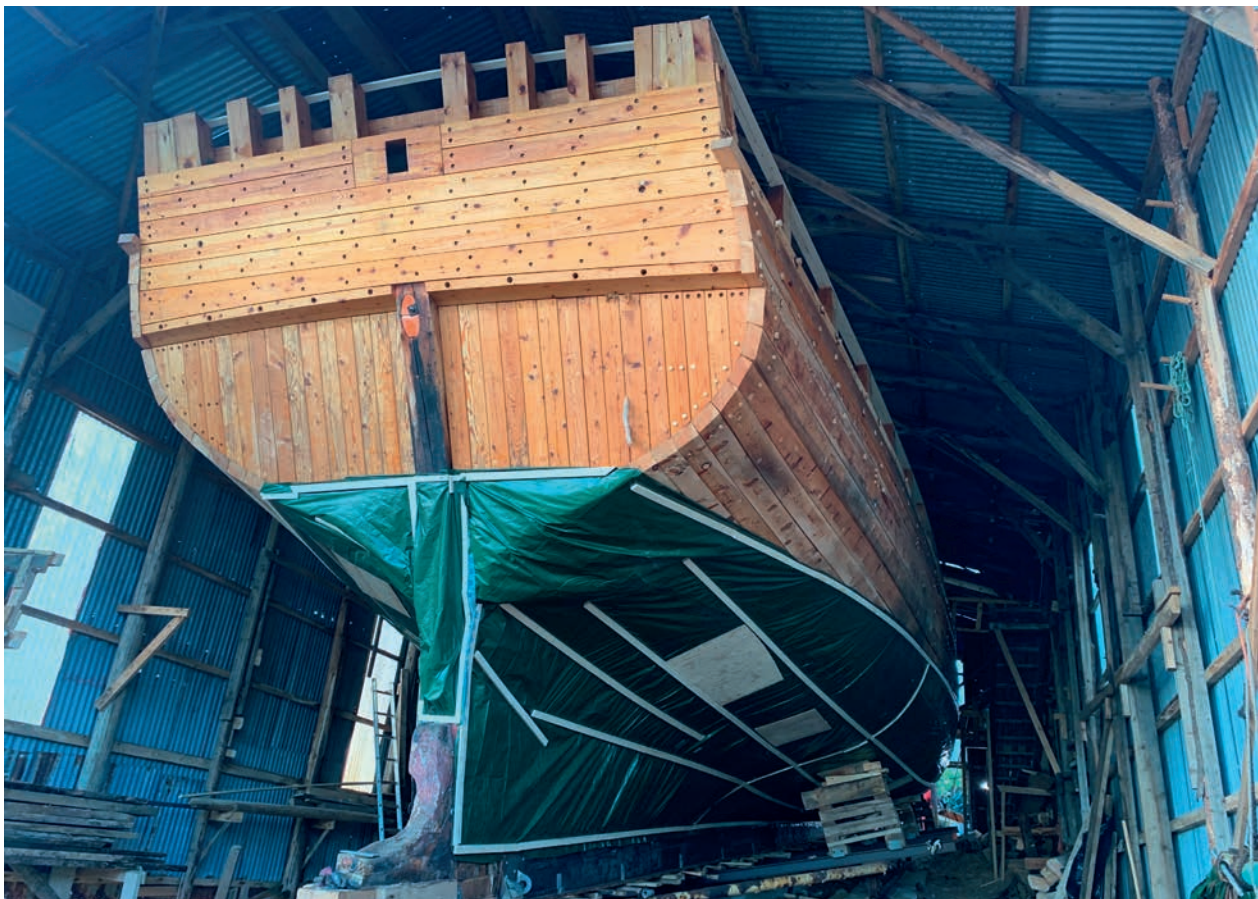
en kokk som sørget for gode måltider morgen og kveld. «Søblomsten» stod i et falleferdig skur på Hatvikholmen utenfor Rørvik. Alt materiell og verktøy vi hadde med ble fraktet over til holmen med en oppdrettsbåt, som også heiste materiellet på land. Slippskuret ble bygd midlertidig i 1992, så både hus, slipp og vogn bar preg av å ha stått nesten urørt siden da.

Vi hadde tre hovedjobber å gjøre i Rørvik: forsterke slipp, klargjøre «Søblomsten» slik at den ville flytte og til slutt sjøsetting.

Noe av det første som måtte gjøres var å forsterke slipp. Jernbaneskinnene hang og slang, og fundamentene til skinnene var tæra vekk. Et arbeidslag starta med å bygge opp nye fundament med treverk og kiler. Slisken i midten ble skifta ut med nytt treverk og avstander og høyder mellom skinner og slisk ble nøye kontrollert. Alt dette arbeidet måtte foregå på fjære sjø.

Et annet lag startet med å rydde fartøyet og legge presenning på skroget under vannlinja. Tanken var at denne skulle holde «Søblomsten» tett under slepet fra Haltvikholmen til Rørvik Marina (10 km). Der skulle hun løftes om bord i en leker som skulle slepes hjem til Vestnes. Presenningen ble festet med klemler og spikra til skroget i vannlinja. Langs kjøll og stevn ble det i tillegg tettet med fugemasse.

Fra Mellemverftet hadde vi med slippmester Douglas Wilmot. Han hadde en plan for sjøsettingen. Vi kokte nyrefett fra storfe og tømte dette mellom slisk og slede, over dette la vi grønsåpe. Dette var en grisete og omstendelig prosess med jekking og ymse metoder for å få griseriet dit det skulle, men vi fikk det til på et vis og glatt blei det. Det var en kreativ og engasjert gjeng som holdt på i lange dager. Her må vi takke



Her er skroget tettet med presenninger, festet med leker. Foto: Peter Brennvik

værgudene, og kokken som sørget for utsøkte måltid morgen og kveld.

Da vi var klare lå vi 3 dager foran skjema, og bestemte oss da for klokkeslett og dato for sjøsetting. En halvtime før full flo skulle det skje. Det var en alvorlig og spent gjeng som møtte opp tidlig på slippet den morgenen. Det hjalp ikke at det var planlagt en høgtidelig seremoni som skulle sendes direkte på Namdalsavisa. Slippvogna var surra fast med et tau, det var funnet fram en øks, og ingen ringere enn båtbyggeren i det tidligere prosjektet, Erik Wahl, skulle få æren av å kappe tauet. Det var full stillhet i skuret da det ble gjort. Utover fødselen til egne barn var dette noen av de lengste sekundene i mitt liv. Stor jubel, sjøsettingen gikk over all forventning. Båten gikk flott på sjøen og kobla seg fra slippvogna svært elegant. En oppdrettsbåt tok raskt tak i «Søblomsten» og fikk fortøyd henne inntil skutesida, så startet slepet til Rørvik Marina.

Det som var mest spennende var om skroget kom til å ta inn vann. Skroget var jo ikke tettet på annet vis enn med de nevnte presenninger. Vi hadde lånt 3 kraftige lensepumper, men fikk heldigvis ikke bruk for noen av dem. «Søblomsten» var helt tett og etter en drøy time på sjøen ble hun igjen løfta på land. «Søblomsten» skulle nå stå noen dager på land før hun skulle løftes om bord på en leker og slepes til Vestnes. Det lokale verftet Salthammer stilte med slepebåt og leker, og sjøkaptein Jens Williksen med mannskap stod for slepet. Dette tok om lag 3 døgn.

Den lokale handelsstanden i Vestnes sørget for en folkefest med musikk, sang og talar da «Søblomsten» kom inn havneløpet på Helland. Det var sterkt å se at «Søblomsten» kom tilbake til stedet hun ble bygd av Lars J. Hammeraas i 1864.

Veien videre

«Søblomsten» står nå på en betongplate midt i Helland sentrum. Planen er at det skal reises et vernebygg over fartøyet i løpet av første halvdel av 2021. Deretter kan restaureringsarbeidet fortsette. Båtbyggarmuseet har en ambisiøs målsetting om at fartøyet skal være ferdig restaurert i 2024. Da er nemlig «Søblomsten» 160 år. Vi vet alle at det bunner i finansiering, og vi kan ikke se det som et nederlag om tidsplanen ikke holder. Jeg håper at restaureringsprosessen kan være en måte for oss å lære mest mulig om det handverket og faget som Hammeraas utøvde. Gjennom å drive kunnskapsproduksjon rundt kulturminnet øker også kulturminneverdien til «Søblomsten». Handverksforskning vil kunne bidra til å utvikle og vedlikeholde den immaterielle delen av kulturarven som vi har i selve handverket, og kunnskapen som Hammeraas tufta skipsbygginga på. Denne verdien mister vi om vi ikke tar inn over oss viktigheten av å forstå det tradisjonelle handverket og den opphavlige tilnærminga til materialframstilling og skipsbygging. Derfor er det viktig at vi i utvalgte deler av restaureringsarbeidet klarer å være tru mot de opphavlige arbeidsmåtene. Dermed får vi best mulig kunnskapsproduksjon og bevarer kulturminnet så autentisk vi kan, både gjennom materialkvaliteter og handverksprosesser. Er vi ikke tru mot kildematerialet, sitter vi fort igjen med ei kulisser som har mista store deler av formidlingspotensialet fra det opphavlige fartøyet. «Veien er målet» kan vi kalle denne perioden av prosjektet. For Vestnes og Romsdal vil jaktgaleasen «Søblomsten» bli det viktigste kulturminnet etter husmannen og skipsbyggerpioneren fra Hardanger. Samtidig blir fartøyet et symbol som understreker identiteten til Romsdal, og spesielt Vestnes som den største båtbyggerkommunen i landet.



Skuta flyter, takket være presenningen vi ser under vannlinjen. Foto: via Peter Brennvik



Dette sylskarpe bildet av «Søblomsten» tok Anders P. Wallevik fra Ulvik i 1926. Wallevik ble født i 1874 og døde i 1965. Han var gårdbruker, poståpner, telefonbestyrer og i 20 år frakteskipper. Nesten hele livet var han i tillegg fotograf. Hans utdannelse på det feltet var et halvt års læretid hos en fotograf i Berlin. Det meste av hans etterlatte fotografier og plater er nå i Hardanger og Voss museum. En stor del av dem, som dette, er av fartøyer og dermed et verdifullt kildemateriale for fartøyvernet.



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 nybygging av større seilfartøyer, seilskøyter, klassiske seil og motorfartøyer. Vi slippsetter fartøy 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



«Holvikeyekta», et enestående kulturminne. Hun har fått tak og understøttelse, men mangler fremdeles et tett bygg.
Foto: Nordfjord Folkemuseum

Å sette et fartøy på land, himmel eller helvete?

Bevaring og bruk er tilsynelatende motpoler. Det er likevel kombinasjonen av disse begrepene, bevaring gjennom bruk, som har gitt retningslinjene for fartøyvernarbeidet i Norge i de mer enn 50 årene vi har hatt frivillig fartøyvern i Norge.

Ved Morten Hesthammer, bilder via Hardanger fartøyvernssenter

I løpet av de årene vi har jobbet med fartøyvern har vi alltid hørt stemmer som har hevdet at vi driver med vandalisme. Begrunnelsen er at vi fjerner verdifullt materiale gjennom en istandsetting. Dessuten, vi som driver som profesjonelle skipstømrere innenfor fartøyvernet lærer aldri kunsten å bygge et nytt fartøy. Stemmene som har vært sterkest i sine uttalelser er småbåtbyggere, som vi kaller dem som driver med klinkbygde, åpne båter. De har stått på for å bygge kopier av båtene i stedet for å sette originalen i stand, slik at den kan bevares med alle sine spor. Fra deres ståsted er det forståelig at det blir tenkt slik. Det skal ikke det helt store huset til for å romme en mindre båt, og det er heller ikke altfor dyrt å bygge en ny båt. I alle fall ikke når man sammenligner med en istandsetting av et større fartøy.

Enig eller ei, å sette i stand et fartøy gir oss helt andre muligheter til å forske på byggedetaljer gjennom en istandsetting. Om vi kun skulle ha skannet og studert overflaten og bygd en kopi etter hva vi finner, tviler jeg på at kopien ville blitt særlig troverdig, i alle fall ikke uten lang erfaring med istandsettinger hvor man har gått grundig til verks. Men, for å komme til kjernen i denne artikkelen, hvordan går det med fartøyene som blir satt på land for godt? Er det bare å dra båtene på land dersom vi ønsker å bevare dem for ettertida? Det ønsker vi å finne et svar på og om mulig komme med en konklusjon på i løpet av denne artikkelen.

«Fram», landsatt i 1936

På Bygdøy finner vi de best kjente landsatte fartøyene i



«Gjøa» i hus, etter at arbeidet fra Hardanger Fartøyvernssenter er ferdig i 2017.

Norge, og vi holder vikingskipene som har tilbrakt flere århundrer under jorda utenfor diskusjonen. Polarskuta «Fram» har stått godt og ganske trygt på land siden 1936. Etter et langvarig forfall i årene mellom Sverdrups ekspedisjon i 1914 og 1934 måtte «Fram» gjennomgå en totalrestaurering før den kunne settes på land. Mye originalt ble bevart, men store deler av fribord og dekk ble skiftet ut, og riggen rekonstruert i sin helhet. I 1936, etter en liten visningsferd, ble fartøyet satt i hus. Huset står godt opp på land og er tett, og allikevel luftig. I løpet av 2010-tallet ble huset oppgradert, vinduene ble blokkert slik at sola ikke lenger fikk slippe inn med sine stråler, huset ble isolert og utstillingen fornyet i 2017. Å sperre ute solas UV-stråler var et bevisst valg ut over det reint formidlingsmessige, for over tid nedbrytes både treverk og annet materiale av strålene. Blant annet ble de tauene som bar vekten skiftet ut i 2017 på grunn av nedbrytingen.

Foruten småting på selve fartøyet laget man flotte effektfulle videoer på veggene, slik at man i perioder følte man var på seilas i isen i både stille og storm. Framme i baugen plasserte man store høyttalere som utstøtte lyder slik at det føltes som om isen presset mot skutesidene og skroget gjennomgikk risting. Ett år seinere flasket malingen av på utsiden av skroget der høyttalerne var plassert, og et hvitt pulver overtok flatene der malingen hadde vært. Hva var det som skjedde? Pulveret lignet på hvite saltkrystaller slik man ser der man har galvaniske strømninger. Og det er akkurat det vi mener det er, skroget er gjennomboltet med kraftige jernbolter, og på utsiden av skroget var det stålband. Det eneste som manglet var strøm i form av et annet metall, eller strøm. Magneten i den store høyttaleren var nok til å utløse denne strømningen, lutkrystaller dannet seg på utsiden, og dersom det hadde fått stått slik over flere år ville lutten løse opp treverket rundt boltene. Utrolig at det fortsatt er nok fuktighet i treverket til at noe slikt kan la seg gjøre.

«Gjøa», landsatt i 1909

I nabobygget til «Fram» kom «Gjøa» i hus i 2015. «Gjøa» hadde da hatt et langt liv på land utendørs. Først i Golden Gate Park i San Francisco fra 1909 til 1972, deretter på Bygd-

øy fra 1972 til 2015. Både i San Francisco og på Bygdøy gjennomgikk «Gjøa» omfattende istandsetting ettersom et liv på land utendørs var hardt for tre og jern. I San Francisco begynte man en istandsetting på slutten av 1930-tallet, men arbeidet stoppet opp i krigsårene, og kom først i gang igjen i 1947. Mye var da så dårlig at skroget mer eller mindre blei oppbygget, slik vi kan gjenkjenne det fra vårt hjemlige fartøyvern. Man beholdt undervannsskroget og skiftet alt fra vannlinja og opp. Siden «Gjøa» ikke skulle seile, og stod mer eller mindre som et monument i parken, ble istandsettinga gjort på enkleste vis. Spantene ble dimensjonert til halv tykkelse av det originale, og kun gjenreist i seksjoner. Noen tanke om materialautentisitet hadde man ikke, og redwood og oregon pine ble brukt. I 1972 var «Gjøa» igjen rimelig sliten da den ankom Bygdøy. Året etter gikk Djupevåg båtbyggeri i gang med en istandsetting, hvor målet var å bevare «Gjøa» på samme vis som i USA. Redwood spantene er bevart, men nå fylte man opp med tømmer mellom disse også. Ellers blei det meste av det som var skiftet ut i skroget i 1947 erstattet igjen. I årene mellom 1974, etter istandsettinga, og 2015 da «Gjøa» kom i hus, ble hun vedlikeholdt og i mange år også pakket inn vinterstid. I 2017 var Hardanger Fartøyvernssenter på Bygdøy og kompletterte skroget med isforsterkninger, deksarrangement osv., og vi kunne da se at «Gjøa» faktisk hadde klart seg ganske bra utomhus og på land gjennom de 40 årene siden istandsetting. Selvsagt var det enkelte råtne detaljer, men det så ikke ut til å være verre enn om båten skulle ha ligget 40 år på sjøen uten annen bruk enn som utstilling ved kai. Dette tilskriver vi bruk av gode materialer, og brukbart stell og vedlikehold.

Nå er det ikke slik å forstå at «Gjøa» ville stå seg videre dersom den fortsatte med å stå ute. Når råtesoppen først har fått tak er den vanskelig å få stoppet i uteklima. Inne i hus er det kontrollert klima og også «Gjøa» slipper nå unna UV-strålingen. Et trefartøy kan gjerne sammenlignes med oss mennesker. Dersom vi skal bo ute hele tiden uansett om det regner, sludder, snør eller om sola steiker, så er det ikke til å undres over at vi får både fotsopp og skrukkete hud. Vi har det tross alt mye bedre under tak, for ikke å snakke om når vi kommer i hus med kontrollert fuktighet og tem-

peratur. Bare av den grunn går også levetida opp, både for fartøyet og for oss.

Av originalmateriale er kjølsvinet, spantene og hudplankene i bunnen av «Gjøa» det som er igjen om bord. Tilstanden på originalmaterialene er for dårlige til å seile med, men gode nok til å kunne bevares på land når bunnen nå er forsterket med ishud. Vi har stor tro på at «Gjøa» vil overleve lenge i dette miljøet hvor det er lav fuktighet i lufta.

«Holvikeyekta», landsatt i 1906

I Sandane i Gloppen kommune finner vi «Holvikeyekta». Dette klinkbygde fartøyet fra 1881 ble satt på land etter siste seiltur til Bergen i 1906. Her har det stått under tak siden. Først på 2000-tallet ble det åpne bygget lukket, men da av nettinggjerd og bord med avstand. Taket har stort sett holdt seg tett, slik at båten har hatt lite kontakt med ferskvann, som skal til for at råtesoppen skal forsyne seg av treverket. Jekta var ikke ny, eller satt i stand, da den ble landsatt, men nok heller litt sliten og avdanket. Noen råteskader her og der, lange sprekker i bordene finner vi der klinknaglene rustet og sprenger treverket fra hverandre. Det er en av de store farene med landsatte fartøy som blir stående i et miljø med stor relativ fuktighet. Korrosjonen stopper ikke, og rusten som oppstår krever mer plass enn det originale jernet. Vi ser også at treverket rundt jernnaglene blir misfarget og mister sin styrke i et slikt miljø. Det har nok mange av oss sett når vi besøker naust, som er plassert rett over flomålet, med gamle robåter inni. Rundt klinknaglene dannes det gjerne et hvitt pulver og treverket blir løst og opptært. Grunnen til at dette skjer raskere når båten står på land enn ligger på sjøen er at det da har tilgang til oksygen i rikelige mengder hele tida.

Tilbake til «Holvikeyekta». Fuktig miljø er ikke det eneste som tærer på et treskrog. Litt fleipete kan vi si at en trebåt hverken tåler (fersk) vann eller sol. Når «Holvikeyekta» har stått i et åpent bygg har treverket blitt eksponert mot solas UV-stråler over lang tid, og treverket er i forvitring. Nå ser «Holvikeyekta» utrolig autentisk ut, men når vi studerer den nøyere, ser vi at det også her er blitt foretatt noen reparasjoner i løpet av tida på land. En del hudplanker er skiftet ut, og om det skyldes sterk oppsprekking eller råte som følge av vann som har drevet inn på båten eller utett tak vet jeg ikke. Slike nye skader vil vi klare å unngå ved å ha fartøyet i et helt tett bygg. Det er nok på tida å komme i et mer kontrollert klima innendørs.

At et fartøy ikke er bygd for å stå på land har blant andre «Holvikeyekta» fått merke. Når et fartøy ligger på sjøen er det et konstant vanntrykk inn mot skroget. På land får gravitasjonen en helt annen virkning. Alt som står oppreist prøver den å dra ned til bakken og flate ut. Får gravitasjonen fritt spillerom vil den da også klare det på lang sikt! På «Holvikeyekta» kunne det ses på skroget at det var i ferd med å sige. I 2004 ble det støpt en platting rundt båten, og båtbygger Einar Borgfjord reiste en hel liten skog under buken på jekta, for at den skulle ha nok støttepunkt til å stå imot gravitasjonen. Har man for få støtter vil punktene der støtene står bli værende på plass, mens alt rundt siger.

«Aarvak», landsatt i 1998, vernehus klart i 2009

I Brandal på Hareid finner vi ishavsmuseet og selfangstskuta «Aarvak». Den hadde sin siste tur på selfangst i 1981, og fikk deretter et stillere liv i Brandal. «I land råtner både skip og



«Holvikeyekta» En mektig stevn og et yndet fotomotiv.

mannskap» sies det, og «Aarvak» var intet unntak. Det store forfallet gikk i gang straks mannskapet gikk i land, og utover på 1990-tallet gikk det stadig raskere. Fartøyet blei satt på land, og her blei det stående i over 10 år før vernebygget sto ferdig reist over skuta.

Dette fartøyet har vi besøkt 3 ganger siden 1996, og sånn cirka med 10 års intervaller. Fartøyet var i rimelig god stand da det lå på sjøen, men her var helt klart ting å ta tak i. Forfallet var godt i gang! 10 og 20 år seinere var forfallet merkbart større, og de tiltakene som var foreslått, med lufting, skikkelig reingjøring innvendig (slik at ikke skit og smuss holder på fukten), og avfukter for å få treverket ned i en fuktighetsprosent hvor råtesoppen mistrives, ikke var fulgt opp i sin helhet. Utvendig treverk er delvis malt, og med stor fuktighet i treverket før malingen ble påført skapes gode forhold for råtesoppen.

En grunn til at det er så stor fuktighet i treverket så lenge etter at fartøyet ble landsatt er at huset ikke er tett. «Aarvak» står i en dokk som er bygd helt ned sjøen til, så ved stor flo står sjøen inn i den nederste delen av bygget. På solrike dager varmer solen opp det delvis glasskledte bygget og sjøen som fanges opp inne i bygget fordampes slik at det blir høy relativ luftfuktighet. Treverket suger til seg fukten, og dermed har vi en evig prosess. Soppen får derfor gode forhold og kan fortsette sin nedbryting av treverket.

Stålfartøy på land

Hardanger fartøyvernssenter jobber i all hovedsak med tre-fartøy, men også med treverk i innredninger, dekk, styrehus og andre steder på stålfartøy. Nå vet vi at det finnes stål-



«Aarvak», i mange år landsatt og nå beskyttende hus. Dette reduserer vedlikeholdsbehovet, men kan aldri fjerne det.



fartøy i Norge som står på land, men disse har vi ikke hatt nærkontakt med. Allikevel drister vi oss til å si noen ord om temaet, men altså uten å kunne referere til enkeltfartøy.

Oksygen, passende temperatur og en relativ fuktighet mellom 20 – 50% gir god grobunn for råtesopp i treverk. Råtesoppen er ikke like hissig på stål og metaller, men resultatet av de nevnte faktorer er allikevel nedbrytning, og da spesielt når salt er involvert. Det spiller liten rolle om stålet er hele plater på skutesider eller om det er bolter i et trefartøy. Det dannes rust. De gamle stålfartøyene har gjerne vært malt innvendig, og på fuktutsatte plasser ser vi at denne malingen slites bort. De være seg under lysventiler, i rennest-einer, nede i bunnen eller andre steder. Straks stålplatene er bare, kommer oksygen til og rusten begynner å tære stålet i stykker. Så langt stiller ikke stålfartøyene i noe bedre enn et trefartøy.

Også et stålfartøy har innredning hvor det er brukt treverk, og som regel er det lite lufting mellom garnering og skuteside. Treverket og rusten suger fuktighet til seg, så også her er det viktig å få fuktigheten ned til et passende nivå i fartøy og bygg. Fordelen stålfartøyet har i forhold til trefartøyet er at det er stivere i konstruksjonen, og tåler bedre svakheter og skader uten at fartøyet siger i hop.

Foreløpig konklusjon

Rundt om i landet står det fartøy og båter på land. Noen er under restaurering med håp om å komme på sjøen igjen, mens andre er plassert der for godt. Er det så lykken å plassere et fartøy på land? Tja, dersom forholdene legges til rette for det er det ingen tvil om at et fartøy vil overleve svært mye lengre i hus enn ute i friluft og på sjøen. Men da må forholdene ligge til rette for det. Taket over fartøyet må være tett, slik at det ikke tilføres stadig ny fuktighet, og bruk av vifter eller en eller flere avfuktere for å holde den relative luftfuktigheten på ca. 15%, vil gjøre at rusten bremses opp og at råtesoppen mistrives.

En ting vi opplever når trefartøyene tørkes ned til dette nivået er at treverket også krymper. Natene åpner seg, bek og drev forvitrer og faller ut, halvråttent treverk tørker og mister sin konsistens, styrken forsvinner og festemidlene mister grepet i treverket. Vi kan nesten sammenligne det med å være pasient på et sykehus over lengre tid. «Man skal være i god form for å være syk», sies det. Det er ikke uten grunn at de fleste landsatte fartøy har gjennomgått en større istandsetting i forkant av, eller i forbindelse med, en landsetting. Og heri ligger nok mye av suksessfaktoren til de fartøyene som har klart seg godt gjennom denne bevaringsformen.

Båter forteller industrihistorie

Veteranskipene våre skal fortelle en historie, som regel sin egen, men også deler av en hel nærings historie, det være seg skipsfart, fiskeri eller samferdsel. Så er det noen som ikke passer helt inn i dette mønsteret. To av dem presenterer vi her, «Hauka» og «Stangfjord». De forteller begge industrihistorie. De tilhørte begge industribedrifter som lå ved kysten, utenfor hovedveinettet, samtidig inne i en fjord, innenfor lokalbåtenes rutenett. Oppgavene ble derfor så forskjellige, både for bedriften og lokalsamfunnet. Spennvidden kunne være fra sleping til jordmorskyss, fra isbryting til henting av direktører.

Sikring av motorbåten «HAUKA»

«Hauka» har ikke vært av de mest kjent fartøyer, hverken i sin aktive tilværelse eller som veteranbåt. Bygget for allsidige oppgaver ved Salsbruket tresliperi i Foldenfjord, som skyssbåt, slepebåt og isbryter. Den ble raskt en viktig ressurs for hele det veiløse lokalsamfunnet, og kan derfor fortelle viktige historier om overgangen til vårt moderne samfunn.

Ved Astrid Wale

I løpet av noen septemberdager ble «Hauka» slept fra Norsk Sagbruksmuseum i Namsos til Sundneshavn i Inderøy innerst i Trondheimsfjorden. Torsdag 17. september ble den løftet på land og forsvarlig sikret. Nå står den klar til det nødvendige restaureringsarbeidet kan settes i gang av kreft-

er ved Midtnorsk Trebåtverksted på Inderøy. Slepet til Inderøy var et resultat av et intenst arbeid for å sikre «Hauka» sin framtid, etter at Norsk Sagbruksmuseum signaliserte at de ikke lenger ønsket å ha ansvar for fartøyet.

«Hauka» ble bygd på Moen Verft på Akland ved Risør i 1934, og det ble brukt utelukkende norsk trevirke, eik og furu. Bestiller var Salsbruket Tresliperi som var eid av firmaet Albert Collet i Oslo. Båten er 54 fot lang, 14 fot bred og 5 fot dyp. Ved levering hadde «Hauka» installert en svenskprodusert Ewell 64 hk dieselmotor. Etter krigen ble det installert en 100 hk AEC motor. I 1976 ble det igjen satt inn ny motor, en 138 hk Lister JW6.

Salsbruket lå innerst i Foldenfjorden mellom Namsos og Rørvik i Nord-Trøndelag. Det første «prøvesliperiet» stod ferdig i 1905 og var innredet i de tidligere sagbruksbygningene. Energien for å drive fabrikken hentet man fra en vann-



«Hauka» i sine glansdager. Foto via Per Kristian Rognes

turbin plassert i fossen ved fabrikken, like nedstrøms for en stor ny dam som de hadde fått bygget. Produksjonen av tremasse viste seg meget vellykket, og allerede i 1908 bygget man opp en større og mer moderne fabrikk som senere ble utvidet rundt 1930 og på 1960-tallet. På det meste sysselsatte fabrikken rundt 130 mann fordelt på 5 skift.

Helt fram til 1968 var Salsbruket uten veiforbindelse med omverdenen. «Hauka» ble derfor konstruert for å fylle flere funksjoner. Bruksbestyreren, Bjørn Hofstad, gjorde forberedelser og utkast til byggingen. Med grunnlag i Hofstad sine skisser ble den velrennomerte småbåtkonstruktør, ingeniør Richard G. Furuholmen fra Oslo, engasjert i 1933 for å konstruere en ny bruksbåt til tresliperiet. Ved skrogets konstruksjon skulle det tas spesielle hensyn for å oppnå best mulig slepe- og isbryteregenskaper, forenet med god sjødyktighet og gode fartsegenskaper, relatert til den installerte motoren. Båten skulle dessuten gis et «harmonisk utseende». Den skulle også fungere som skyssbåt for familien Collett og for firmaets ledelse. Når de kom på besøk ble de hentet av «Hauka» i Namsos, og skysset derfra til Salsbruket. Da førte «Hauka» alltid flagg. Dørk og dekk var nyskurt, messingen blankpolert, og båtens mannskap tok imot gjestene i stram giv akt, korrekt antrukket i matrosuniformer.

«Hauka» fungerte også som sykefrakt for industristedet. Ved akutte sykdomstilfelle var det ofte båt og mannskap som skilte mellom liv og død. Tre barnefødsler skjedde ombord. For det vegløse samfunnet som vokste opp rundt Salsbruket tresliperi, kom «Hauka» således til å få en langt viktigere rolle enn den opprinnelig var tiltenkt. Unntaket var årene under andre verdenskrig. I 1940 ble «Hauka» rekvirert av tyskerne og stasjonert i Rørvik, men ble levert tilbake til Salsbruket rett etter krigen. Først i 1968 fikk Salsbruket vegforbindelse til Namsos via ferje over Geisnes – Hofes.

I 1985 brant Salsbruket ned til grunnen og virksomheten ble nedlagt. «Hauka» ble solgt til skraphandler Halvor Haagenen i 1989 og i 1990-91 solgt videre til Tor Moltu. I 1993 overtok Andelslaget MB Hauka BA motorkrysseren, og i 1994 fikk «Hauka» vernestatus fra Riksantikvaren. 1. januar 2004 ble eierskapet overført til Spillum Dampsag & Høvleri, Norsk Sagbruksmuseum. Etter dette ble skroget under vannlinjen og deler av overbygg restaurert. De siste årene har

«Hauka» stått på land, uten at noe har skjedd med fartøyet. Sagbruksmuseumet har over en viss tid ønsket å finne nye eiere til fartøyet, og løsningen ble å legge båten ut for «salg». Alternativet var opphugging.

For fartøyvernet i Trøndelag ville en hugging av «Hauka» vært tragisk, og et stort tap. Spørsmålet var ikke om «Hauka» skulle berges, men hvordan. I nær dialog med fylkets fartøyvernmyndigheter, ved Frode Kristiansen, satte noen av oss fartøyvernere i gang et intenst arbeid med å finne en løsning. «Oss» var i første rekke Per Kristian Rognes, veteran i fartøyvernmiljøet og fartøyvernfaglig ansvarlig for seildampskipet «Hansteen», og Per Olav Lorentzen, daglig leder i Midtnorsk Trebåtverksted. Hele veien har det også vært en god dialog med Norsk Sagbruksmuseum, ved leder Geir Flakken.

Et viktig spørsmål var eierskapet. Løsningen ble at foreningen Nordenfjeldske Staalskibs-Union overtok eierskapet til «Hauka». Nordenfjeldske Staalskibs-Union ble opprinnelig stiftet som en paraply-organisasjon for stålfartøy med vernestatus i Midt-Norge, men har blitt utvidet til også å omfatte trefartøy (uten at navnet foreløpig er endra).

Salgssummen var på symbolske en krone. For Sagbruksmuseumet var målet å finne nye eiere som kunne ta vare på fartøyet. Noe anslag over restaureringskostnadene er foreløpig ikke gjort, men vil bli gjort i nærmeste framtid. Framdriften vil som alltid være avhengig av finansieringen. Etter ferdig restaurering skal «Hauka» ha hovedbase på Fosenskaia i Trondheim, men målet er at båten skal brukes i hele Trøndelag, både ved at den reiser rundt i fylket i tilknytning til ulike arrangementer, og at den kan lånes ut til andre steder for kortere eller lengre tidsrom. Tanken er at «Hauka» skal fungere som en flytende ambassadør for fartøyvernet i Midtnorge.

Kilde til historikk om «Hauka»: Åge Hustad (1999). *MB Hauka. Bruksbåten, skyssbåten, slepebåten, isbryteren*, Norsk Sagbruksmuseum, Spillum Dampsag, Namsos.

Astrid Wale er utdannet historiker (dr.art). Har skrevet flere bøker om blant annet lokalhistorie/kommunehistorie og teknologi- og vitenskapshistorie fra perioden 1800 til nåtid. Mangeårig aktivt medlem i Kystlaget Trondhjem og innen fartøyvern.



«Hauka» heises på land for videre arbeider. Båten står nå trygt på land og vil etter hvert komme i hus.
Foto: Per Kristian Rognes.



Montering av den originale Rubben. Foto: via Veteranbåtlaget Stangfjord.

«STANGFJORD» snart ferdig

Veteranbåtlaget Stangfjord sitt store mål er at sommaren 2021 skal «Stangfjord» gå for eigen, gjenoppbygd Wichmann-motor. I tillegg er håpet at båten får sitt eige, flytande bryggjeanlegg i Stongfjorden.

Ved Atle Vie

Veteranbåtlaget Stangfjord, stifta i 2012, har som føremål å ta vare på og driva «Stangfjord». Båten blei bygd i 1933 ved Edv. Løvfalds Skipsbyggeri i Kvinnherad for British Aluminium Company i Stongfjorden. Om bord kom ein Wichmann tosylindra semidiesel på 35-45hk.

«Stangfjord» blei i hovudsak brukt som administrasjonsbåt for aluminiumsfabrikken og elles til allsidige transportbehov for den veglause bygda. Då fabrikkjen gjekk konkurs i 1945 overtok eit nyskipa selskap, Stongfjordanleggjen A/S, båten. Seinare gjekk også dette selskapet konkurs og båten vart i 1952 overteken av Karl Kalvenes. Båten vart brukt av sonen, Lars Kalvenes som inspeksjonsbåt for Norges Silde-salslag.

Tidleg på 1970-talet fekk båten ny eigar, Odd Erik Bostrom i Bergen. Han brukte den som lystbåt. Semidieselen blei bytt ut med ein 100 HK Ford-Sabb. Då båten igjen var for sal, ynskte eigaren at den skulle koma tilbake til sitt gam-

le distrikt. I 1985 kom båten tilbake til Stongfjorden med Karl Vie som eigar. Han ville ta vare på båten som ein del av bygda si historie. Men båten var sterkt prega av forfall og det vart utført fleire reparasjonar av båtbyggjar Tveit på Svanøya. Etter ti år overtok nye eigarar, Industriminnevernet i Stongfjorden, og båten vart sett på land. Tanken var at båten skulle bli sett i stand i Sunnfjord. Dette blei det imidlertid ikkje noko av. I staden gjekk ferda i 2008 til Norheimsund der båten gjennomgjekk ei omfattande restaurering ved Hardanger Fartøyvernssenter. Mellom anna vart skrog, dekk og styrehus gjenoppbygd.

Arbeidet vart ferdig i 2016, og i strålende sommarvår vart båten slept til velkomstfest i Stongfjorden med blant anna stadfestande dåp av ordførar, flotte musikalske innslag, røykelaks og bryggjedans. Allereie i 1997 fekk «Stangfjord» status som verna skip av Riksantikvaren.

Ved Jensbua Kystkultursenter held restaureringsarbeidet fram. Mellom anna er innreiinga i mannskapslugaren, ny skylight og rekkverket bygd opp under leiing av firmaet Ove Losnegård Snikkar og Båtbyggjar. Dei neste store prosjekta er innreiing av maskinrom, salong, styrehus og bestikk, rigg og alt utstyr på dekk.

Den opphavlege Wichmann-motoren, Rubben, vart skifta ut i 1981, og var i svært dårleg forfatning då den vart funnen att i Sunnhordland i 2009. Det var store vanskar med

å finne kvalifiserte støyperi for å laga nye delar, men Nordnorsk Fartøyvernssenter har bygd opp att motoren med nye sylindrar, nye stempel og nye toppar. Han vart sett inn att i 2019 av Holmen Slipp på Atløy. Det er konstruert og vil bli lagt opp ferskvannskjøling, med eit permanent rørsystem og ekspansjonstank.

I løpet av våren 2021 skal båten gå for eiga maskin. I 2022 er tanken at den skal vera ferdig restaurert, og vil då bli brukt i distriktet til utleige og deltaking i ulike kulturarrangement. «Stangfjord» vil, saman med den nye hamna som Veteranbåtlaget har under bygging i værharde Stongfjorden, bli eit viktig bidrag for å visa historia til industribygda Stongfjorden. For å makta dette, må Veteranbåtlaget Stangfjord både få tilgang til midlar og halde oppe den sterke motivasjonen til dugnadsgjengen. Og ikkje minst at nye medlemmer kjem til.

Kjelde: Harald Sætre: «61 veteranbåtar på Vestlandet». KapAabel forlag 2018

På face-book sidene til veteranbåtlaget kan vi mellom anna lese om «Stangfjord» som bindeleddet mellom aluminiumsbygda og omverda. Båten frakta passasjerar til og frå bygda, den vart brukt som kyrkjebåt til Askvoll ved konfirmasjoner, og til sjuketransport til sjukehuset i Florø. Båten gjekk også tur-retur ved gravferder og kommunale møter. Når «Stangfjord» frakta Stongfjorden fotballag heim etter kamp, kunne ein sjå resultatet på lang avstand - ein fotball i masta!

Industribygda Stongfjorden hadde den første aluminiumsfabrikken i Nord-Europa. Her var det elektrisitet, gatelys og vassklosett som dei første i landet. Her kunne ein betale for seg med pengar. Her var også klasseskilje. «Stangfjord» har lugar nede under dekk med to inngangar. Den eine skulle funksjonærene bruke, den andre var for vanlege arbeidrarar.



Sjøsatt og klar ved kai i Norheimsund 7. juni 2016.

Norges ledende produsent av klassiske riggdetaljer tilbyr

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

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



www.veteran-rig.no



Sjøfartsfilm

EML Maritime AS

www.sjofartsfilm.no

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

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

Arbeidet med «Sjødampsprøite 1»

Fartøyvernprosjektet Sjødampsprøite 1 skjøt fart i 2020. Etter å ha lagt i Dåfjorden siden 2013, med forholdsvis lite gjort, tok Bergen Brandkorps Historielag initiativ ovenfor Bergen Kystkultsenter og fikk overta båten høsten 2019.

Ved Øyvin Konglevoll. Bilder via Veteranbåtlaget Sjødampsprøite

Samme høst ble det avtalt tur til dampmaskinsamler Johannes Servatius Strik i Rotterdam for å se etter utstyr til båten. Og der fant vi mye av det vi trengte, komplett dampmaskin, damppumpe, ankerspill, totonig dampfløyte og mye mer, og gjorde avtale om kjøp.

I desember samme år var Strik i Bergen, invitert til julebord i Nordhordland Veteranbåtlag, der han er æresmedlem. Da hadde vi gleden av å ta Strik med i veteranbrannbil til Sandviken brannstasjon som bemannet båten fra 1904 til 1956, om bord i den nye sjøsprøyten «Sjøbrand» og til slutt lunch i gamle Hovedbrandstasjonen. Dette satte Strik stor pris på, og kan hende bidro det til at vi avtalte en svært gunstig pris for alt sammen.

4. februar ble Veteranbåtlaget Sjødampsprøite 1 stiftet, og hadde ved siste årsskifte ca. 60 medlemmer.

Mesteparten av damputstyret ankom Bergen i juni, og med velvillig hjelp fra spedisjonsfirmaet Kyst1 og Padøy Transport ble dampmaskin, damppumpe og en del annet utstyr plassert i gamle Hovedbrandstasjonen, mens 6 paller med annet utstyr ble plassert på lager i Arna.

Etter sommeren ble det startet opp med oppussing og overhaling av damppumpe og dampmaskin i gamle Hovedbrandstasjonen. Damppumpen er så og si ferdig overhaldet og kjørt på luft, mens det fortsatt gjenstår noe på dampmaskinen, men før sommeren bør også denne være ferdig overhaldet.

I Dåfjorden ble båten heist på land, det ble brent åpninger i bunnen av båten så gasser fra bunkersbåttiden ble luftet ut. Innvendige skvalpeskott fra bunkerstankene er brent bort, det samme er skott mellom kjelerom og maskinrom. Toppen av casingen om bord er også brent bort. Det



Båten pakkes inn i Dåfjorden



Fra lageret i den gamle brannstasjonen. Maskin og pumpe til «Sjødampsprøite 1» står til venstre. Det øvrige utstyret har vært i bruk ved mange av de samme brannene som båten.

var veldig interessant å finne endeskottene fra kullbaksene, som fortsatt sto om bord. Dette er blant de svært viktige sporene fra sjødampsprøytetiden.

Etter landsetting ble det foretatt tykkelsesmåling av skrogplatene, med svært opplyftende resultat. Tatt i betraktning sin høye alder, fra 1866, er skroget i forbausende god stand. Det skyldes flere forhold: at båten er solid bygget, trolig i svensk stål, og at både Bergen Brannvesen som eide båten i 83 år og senere eiere har tatt godt vare på den.

Det har vært to dugnadsturer til Dåfjorden. På den første ble dieselmotor og styrehus løsnet, og sistnevnte løftet av. Dette fikk vi senere solgt til en grei pris + 3 dunker Hardangersider. På dugnadsturen i desember ble det bygget hus over fremre del av båten og dette heist på plass. Ved første anledning skal det også bygges hus over aktre del. Dieselmotoren er også fjernet fra båten. En slepebåt i Kystkultursenteret skal hugges, fra den fikk vi både styreapparat og lysventiler.

Før coronaen satte inn for fullt ble det tilbragt mye tid på Bergen Byarkiv, der det er mange meter med dokumenter fra Bergen Brannvesen. Her er funnet mye om de 3 sjødampsprøytene, men ennå ikke noen tegninger av båten som «Sjødampsprøite 1». Derimot er det mange fotografier og dokumenter som beskriver hva som ble gjort med den. Som i 1935, da den minste kjelen ble fjernet, men begge skorsteinene beholdt, av estetiske grunner. Det er til denne versjonen vi vil gjenoppbygge båten. Det har vært både liggende og stående kjeler om bord. Stående kjel er både komplisert og svært fordyrende, så vi håper vi kan bli enig med Riksantikvaren om liggende kjel.

Pressen lokalt, både NRK, Bergens Tidende og Bergensavisen har vist stor interesse for båten. Den forteller viktig bergenshistorie gjennom 83 år, blant annet om innsats på storbranner som har endret byens utseende. Alle innsatser dokumentert i brannrapporter.

«Sjødampsprøite 1» er en av fire verneverdige sjøbrannsprøyter i Norge. De andre er «Nøkk» i Stavanger, «Brannsprøyta» i Ålesund og «Sløkk» i Kristiansund. Gjennom søk på internett har vi til nå ikke kunne funnet noen andre sjødampsprøyter i hele vide verden. Så «Sjødampsprøite 1» er og blir et helt unikt fartøyvernprosjekt.



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

Kysten rundt

M/S «Lofoten» blir skoleskip

Hurtigruten og MARITIM videregående skole Sørlandet har nylig undertegnet en intensjonsavtale som innebærer at hurtigruteskipet «Lofoten» skal bli skoleskip i Kristiansand fra august 2021. Hurtigruten har sikret seg førsteretten til å leie skipet i sommerferier, og det er ønskelig å gjennomføre noen avskjedsseilaser innværende år hvis koronasituasjonen tillater det. «Lofoten»s ordinære hurtigrutedrift ble kansellert fra midten av mars 2020 og ut året. Skipet har derfor ligget i opplag i henholdsvis Hammerfest og Ålesund.

Ved Eivind Lande

En ny konsesjonsperiode for kystruten Bergen–Kirkenes ble innledet nå 1. januar og den gjelder fram til og med 2030. Rederiet Hurtigruten var i foregående konsesjonsperiode alene om å seile denne tradisjonsrike ruten og hadde 11 skip i virksomhet langs kysten. I nåværende konsesjonsperiode skal Hurtigruten ha sju skip og nykommeren Havila fire skip i fart mellom Bergen og Kirkenes. Det innebærer at Hurtigruten må finne annen virksomhet for fire av sine tidligere hurtigruteskip og «Lofoten» var av flere grunner ett av de

fire skipene som ikke skulle fortsette. I konsesjonsvilkårene fra Samferdselsdepartementet er det bl.a. krav om universell utforming på de skipene som skal operere i ruten. For «Lofoten»s del ville det kreve alt for omfattende ombygginger. Skipet har bl.a. for smale korridorer, for små toaletter, for høye dørterskler, har ikke heis eller rullestoltilpasset gangvei. Hurtigruten hadde imidlertid planer om å benytte «Lofoten» til ren cruiseferd langs norskekysten, men dette blir det nå dessverre heller ikke noe av.

«Lofoten» ble bygd i 1964 som byggenummer 547 ved Akers mek. Verksted i Oslo. Skipet representerer således norsk skipsbygging på sitt aller beste. «Lofoten» ble overlevert Vesteraalens Dampskibsselskab 27. februar 1964 – samme rederi som etablerte hurtigrutefarten i 1893. «Hestmanden» og «Børøysund» tilhørte forøvrig også dette store, tradisjonsrike, nordnorske rederiet i mange tiår.

«Lofoten» er helt spesielt skip i både norsk og internasjonal sammenheng. Skipet har sin originale Burmeister & Wain hovedmotor fra 1964 – fortsatt fullt operativ og klasset av DNV-GL. Maskinen har nå over 331 000 driftstimer, og det finnes trolig ikke noe annet skip i verden som kan vise til noe tilsvarende. Interiørene er i all hovedsak originale selv om det selvfølgelig har vært utført oppgraderinger og mindre



«Lofoten» i opplag i Ålesund. Legg merke til at styrbord anker er ute. Det viser anløpsteknikken som brukes på fartøyer uten tverrpropeller. Ankeret bremser farten og holder igjen når skuta vrir seg inn mot kaia med styrbord ror og sakte fart forover. Ankeret kan også være helt nødvendig for å komme seg fra kai igjen. Da dras baugen ut fra kai samtidig som man holder igjen på akterspringet. En nyttig ferdighet for styrmannsskoleelever. Foto: Eivind Lande

endringer om bord i skipets lange driftsfase. Skipets originale kran på fordekket er fortsatt på plass, og den har vært i daglig drift siden 1964. «Lofoten» er det siste av de klassiske hurtigruteskipene langs kysten, og ikke noe annet skip har seilt så lenge i denne tradisjonsrike ruten. Norske og utenlandske passasjerer har stått i kø for å få oppleve den unike atmosfæren om bord.

«Lofoten» kan bli et ypperlig skoleskip, og det er bare å håpe at de nye eierne tar like godt vare på skipet som det Hurtigruten har gjort – lykke til!

Nytt fra «Hestmanden»

Ved Gro Eikeland

Om bord på «Hestmanden» – Norsk krigsseilmuseum – er det stor aktivitet for tiden. For å sikre tilstrekkelig lugarkapasitet til sikkerhetsbemanningen og mannskap på opplæring under seilas, reetableres 4 lugarer på babord side på hoveddekk. Lugarene gjenoppbygges med stor grad av autenticitet og eksisterende originalmaterialer benyttes der det er mulig. På den måten vil lugarene fremstå slik de ble bygget i 1947. Hovedsakelig bygges lugarene opp i trematerialer, noe som sammen med mye treverk og annet brennbart materiale nødvendiggjør installasjon av vanntåkeanlegg i innredningen om bord. Vi håpet i det lengste å unngå et såpass inngripende tiltak på det vernede skipet, men hensyn til sikring av både mannskap, publikum og verdier medfører at vi nå får vanntåkeanlegg på plass. Dette sammen med Inergen slukkesystem i maskinrommet gjør trolig «Hestmanden» til et av de sikreste fartøyene i den verna flåten i Norge!

Videre er det verdt å nevne at det arbeides med ny utstilling om bord med tittel «Krigsseilersyndromet». Utstillingen skal åpnes nå i vår.

«Hestmanden» skulle i fjor sommer gjennomført et landsdekkende tokt som en del av markeringen av andre verdenskrigs slutt. Toktet ville vært skutas første tur for egen maskin siden 1964 og samtidig jomfrutur som Norsk krigsseilmuseum. Korona-pandemien satte en stopper for planene, og seilasen er forskjøvet til inneværende år. Usikkerheten som råder rundt utviklingen av pandemien gjør planleggingen av seilasen vanskelig, og vi kan derfor ikke konkretisere seilingsplanen nå. Hestmandens Venner og Vest-Agder-museet jobber videre sammen og håper at et verdig og sikkert tokt, både for mannskapet og publikum, kan gjennomføres.

Veteran søker ny eier

Oslo Undervannsklubb 1951 har siden 1971 eiet og drevet «Iona» som dykkerbåt. Aktiviteten i klubben er nå så lav at de leter etter en ny eier for båten.

«Iona» er en av de omtrent 80 «fjordbåter» konstruert av Richard Furuholmen og bygget for tyske myndigheter under krigen. Etter krigen ble båtene overtatt av marinen, tollvesenet og andre etater, noen ble også solgt til sivil bruk. «Iona» hørte til marinen frem til 1971 og ble hovedsakelig brukt til personelltransport mellom Drøbak og Oskarsborg. Navnet var da også «Oscarsborg».

«Iona» er en av få båter av denne typen hvor marinetidens eksteriør i hovedtrekk er bevart. Dette er en viktig grunn til at Riksantikvaren har vurdert båten som verneverdig. Den har siden 2006 ligget på land ved Promhavn Slipp på Nærnes for istandsetting. Det er gjort store arbeider på skrog, dekk og overbygg – så godt som totalfornying over vannlinjen og anslagsvis 50% under vannlinjen. Arbeidene er finansiert ved tilskudd fra Riksantikvaren, Norsk Kulturminnefond og Stiftelsen UNI. Det gjenstår fremdeles en del arbeider.

På hjemmesidene til Norsk Forening for Fartøyvern finnes flere opplysninger.



«Iona» trygt fortøyd i bøyn. Foto: Grethe Visted



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



Kulturminnefondet

Kulturminnefondets tilskuddsordninger

Kulturminnefondet har følgende muligheter til å søke støtte:



Hus og anlegg



Fartøy og båter



Rullende og bevegelige kulturminner



Fagseminar



Sikringstiltak



Formidling

Vi har ingen søknadsfrist, behandler søknader fortløpende og du søker på **kulturminnefondet.no**.

Tilskuddsordningen er et lavterskeltilbud til private eiere av verneverdige kulturminner. Også frivillige lag og organisasjoner, enten de eier kulturminnene selv eller forvalter dem på vegne av andre, kan søke.

Foreningene bak bladet

Norsk Veteranskibsklub

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

Nordhordland Veteranbåtlag

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

Nordenfjeldske Staalskibs-union

c/o Per Rognes, Schøllers gate 12
 7068 Trondheim

Jøsenfjord Rutelag AL

Postboks 3031, Hillevåg, 4095 Stavanger
Josenfjord.no/post@josenfjord.no

Veteranskibslaget Stavenes

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

Vestfoldmuseene IKS

avd. 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 Veteranskipet Rogaland

Postboks 37, Sentrum, 4001 Stavanger
www.gamlerogaland.no/post@gamlerogaland.no

Skogøys Venner

v/ Narvik Havn KF, Fagernesveien 2, 8514 Narvik

Stiftelsen D/S Stord I

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-Atloy>

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

«Søblomsten»

Båtbyggermuseet, Vestnes
 v/ Peter Brennvik, ullvott@gmail.com

«Anna Rogde»

Sør-Troms museum v/Katie Payne
 Trondenesveien 122, 9404 Harstad
annarogde@stmu.no

Mjøssamlingene

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

Venneforeningen for MS Brandbu

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

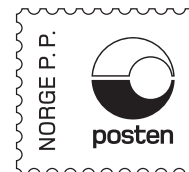
Oplandske Dampskibsselskap

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

Stiftelsen D/S Engebret Soot

Postboks 130, 1871 Ørje
www.dampbåt.no/ds.engebret.soot@gmail.com





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

Stiftelsen Bredalsholmen Dokk og Fartøyvernssenter · 4623 Kristiansand · 38 60 10 50
www.bredalsholmen.no · bredalsholmen.dokk@bredalsholmen.no

lik oss på
Facebook

