

DAMPSKIBS P O S T E N

TIDSSKRIFT FOR DET FRIVILLIGE FARTØYVERN

Nr. 121 | 2/2021



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.



Selv om det går mot sommer har vi vinterbilde på omslaget denne gangen. På forsiden ser vi «Gamle Helgeland» slippstett ved Slipen Mekaniske i Sandnessjøen 4. februar 2021. Det gjenstår ennå mye arbeid, men eierstiftelsen håper båten kan bli ferdig denne sommeren. Foto: Trond Carlsen

Over ser vi «Gamle Oksøy», klar for jubileumstur langs kysten for å feire losvesenets 300 år. Les mer under Kysten rundt. Foto Odd Nordahl Hansen

REDAKTØR:



Georg Jensen

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

Redaksjonsgruppe

Viggo Halvdan Kristensen

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

Harald Sætre

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

Rolf Nordby

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

Morten Hesthammer

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

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

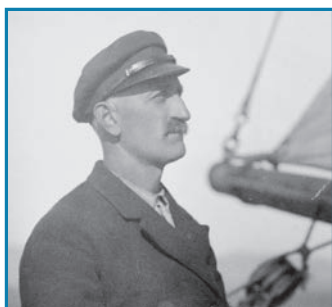
Opplag: 2100

Utforming og trykk:
Printex Trykkeri, Hamar

INNHold



6



12



20



26

- 4 **Riksantikvarens ferievaneundersøkelser**
- 5 **Sommeråpent fartøyvern**
Hvilke muligheter har vi?
- 6 **Norges første veteranbåt?**
Vengebåten som fraktet eidsvoldsmenn fra Bergen i 1814
- 8 **Posten – Norges første dampskipsrederi**
- 12 **Ein fotograf og bileta hans**
Anders P. Wallevik frå Ulvik
- 14 **Fotografiet som kildemateriale**
Bilder forklarer detaljer
- 16 **«Gamle Helgeland» – en statusrapport**
- 18 **Med håndverket i fokus**
Bruk av film som formidlingsverktøy
- 20 **Mot Stokmarknes**
Dikt av Rolf Jacobsen
- 21 **Travel sesong for «Hestmanden»**
- 22 **Då «Stord» kom heim – eit 40-års minne**
- 26 **Veteran i virksomhet**
Isbryteren «Thor III» i Drammen
- 28 **En dampskipsekspeditor krysser sitt spor**
- 32 **Vil sikra verneverdige lystbåtar**
Forprosjekt for vern av lystbåter
- 33 **Los Bendiksen forteller**
- 36 **Nye ledere ved fartøyvernentre**
- 38 **Kysten rundt**
- 39 **Verdt å lese**
- 41 **Vi trenger en Kystantikvar**
Debattinnlegg
- 43 **Foreningene bak bladet**

Nytt nummer av Dampskibsposten, ny sommersesong. Stadig lavere smittetall gir håp om at det virkelig kan bli en sesong. Selv om vårens og forsommerens arrangementer henger i en tynn tråd, er det bedre utsikter for den siste delen av sesongen. Det har vi fortjent, etter et så langt avbrudd i vårt frivillige arbeid for å sikre en viktig del av våre kulturminner. Måtte stoffet i denne Dampskibsposten styrke oss i troen på at det er viktig arbeid vi driver med.



En gammel båt ved en kai er alltid en attraksjon. Om båten ikke er i fart kan kanskje folk komme om bord og bli vist rundt. En minimumsløsning kan være en informasjonsplakat på brovingen eller på rekka. Her har Harald Sætre fotografert «Stord I» i Odda for noen år siden.

Riksantikvarens ferievaneundersøkelse

Turistsesongen i fjor ble spesiell. Koronaen hindret utenlandsreiser, vi måtte i stedet være turister i eget land. Statistisk Sentralbyrå har funnet ut at i juli, august og september foretok nordmenn 5,8 millioner feriereiser i Norge, mer enn dobbelt så mange som året før. Hvordan gikk nå det?

Ved Georg Jensen

Riksantikvaren ville gjerne vite hva folk syntes om norgesferie. Hun spurte meningsmålingsfirmaet Norstat. De spurte igjen tusen turister, om hvor de hadde reist, hva de hadde sett og mye annet, og ikke minst om de var fornøyde med ferien. Resultatet av undersøkelsen fikk vi i begynnelsen av mars, med oppslag i aviser, på radio og i fjernsyn, og selvfølgelig på Riksantikvarens hjemmesider.

Undersøkelsen viste at 73 prosent av de ferierende var godt fornøyde. Og kulturminner spiller en viktig rolle: 57 prosent av dem som har besøkt kulturminner var svært fornøyde, og 27 prosent av de yngste ferierende i undersøkelsen sa at de har fått økt interesse for kulturminner.

I et av radioinnslagene hvor undersøkelsen ble presentert nevnte en av medarbeiderne aktuelle kulturminner som reisemål, et av eksemplene hennes var veteranfartøyer. La den lille uttalelsen inspirere oss. Vi har kulturminner, vi har noe å vise frem. Det er jo også det som er målet vårt, å vise frem fartøyene, la dem fortelle viktige historier om vår fortid, for å styrke vår fremtid. Det er derfor vi får oppmerksomhet og offentlig støtte. Det forplikter, vi må vise frem resultatet av vårt arbeid.

Hvordan kan så dette gjøres? Om sommeren er alle borteist, da er det ingen virksomhet, sier de som ikke har fullført sine prosjekter. Nå som vi ikke seiler er det ingen om bord, sier de som har koronalandligge. Likevel, et fartøy ved kai kan være en attraksjon som folk ser på med glede når de går forbi. Med noen enkle grep kan attraksjonsverdien og interessen hos folk på kaia økes.

Vet det lokale turistkontor nok om båten? Kan de informere om muligheter til å komme om bord, om tidspunkter for omvisning, om ikke nede i en trang innredning, så i alle fall på dekk. La informasjon fra dere til turistkontoret være første ledd i arbeidet.

Kan tilbudet vårt gjøres bedre eller bredere? Kan vi finne samarbeidspartnere, slik at vi kan dele på både arbeidsoppgaver og interesse fra både fastboende og turister?

Kommende sommer, i alle fall deler av den, vil kanskje bli en reprise på fjorårets korona-sesong. Det vil også bety en sterk markedsføring av Norge som vårt nærmeste ferieland. Det kan gi muligheter, de må vi utnytte.

Sommeråpent fartøyvern

I år ligger det an til norgesferie for de fleste av oss. Det må vi fartøyvernere benytte oss av. De fartøyvernere som har størst mulighet for det er fartøyvernssentrene. Det er da også påpekt flere steder i dette nummeret, som Bredalsholmen gjør det her. Det de viser frem er i stor grad «våre» båter, og teknikker og arbeidsoperasjoner de bruker for å restaurere «våre» båter. Da viser de også den nære sammenhengen mellom fartøyvernssentrene og de frivillige.

Ved Svein Vik Såghus, Bredalsholmen dokk og fartøyvernssenter

Bredalsholmen Dokk og Fartøyvernssenter satser på publikumsbesøk sommeren 2021. Bredalsholmen er et unikt kulturminne i nasjonal målestokk med autentiske verftsinnretninger - som tørrdokka fra 1876. Anlegget vil være fredet av Riksantikvaren innen året. Fartøyvernssenteret har fra tidlig på 1990-tallet opparbeidet seg håndverkkompetanse knyttet til istandsetting av klinkede jern og stålskip. I fremtiden vil det gamle verftet også tilrettelegges for å ta imot besøkende. Kommende sesong vil det være åpent hver dag i juli.

Kaiplass for vernede fartøy

Skal du på tokt langs sørlandskysten i sommer? Fartøyvernssenteret stiller kaifronten sin til rådighet for den vernede flåten. Så langt det er mulig vil det ryddes plass for forhåndsanmeldte anløp. Ta kontakt om det er behov for et stopp eller hvis du ser en anledning til å vise frem fartøyet ditt i nye omgivelser.

Ta rutebåten

«Høllen» og «Gamle Oksøy» vil begge gå i rute i Kristian-

sandsskjærgården i sommer, og begge vil ha anløp på Bredalsholmen. Tilbudet er kommet i stand i et samarbeid med henholdsvis Bragdøya Kystlag og Lindesnes Fyrmuseum. Avgangstidene vil komme opp på fartøyvernssenterets hjemmesider www.bredalsholmen.no. Like ved anløpskai for rutebåten er det gjestebrygge for besøkende som ankommer i egen båt. Forøvrig er Bredalsholmen landfast, så landeveien med buss eller bil er et godt alternativ.

Nyt dagen

Som besøkende kan du bli med ansatte ved fartøyvernssenteret på en omvisning og oppleve det gamle håndverket i praksis. Verftet byr også på utstillinger og aktiviteter som kan engasjere både store og små, og det er lagt til rette for en bryggesleng mellom skip og småbåter. Et serveringssted er under oppbygging og skal kunne tilby forfriskninger så vel som noe å spise.

På en holme på Sørlandet kan et verftsbesøk naturligvis kombineres med noen timer i sol og i sjø. Bredalsholmen har flotte svaberg ut mot fjorden.



Bredalsholmen stiller fortøyningsplass til rådighet for vernede skip som ønsker et opphold langs Sørlandskysten i sommer. Bildet er fra Grunnlovskonvoien i 2014. I bakgrunnen ser vi «Aril» som hjelper «Rogaland» på plass. Foto: Svein Vik Såghus.

Eidsvoldsbåten – Norges første veteranbåt?

Vengebåten eidsvoldsmennene fra Bergen brukte på sin viktige reise i 1814 ble bevart frem til 1940, da den ble ødelagt i brann. Senere er det bygget en kopi. Hvorfor ble originalen tatt vare på, hvorfor ble det bygget en kopi? Kan historiefortelling være årsaken? I så fall, er Eidsvoldsbåten Norges første veteranbåt?

Ved Øyvind Konglevoll

Vengebåter var stasbåter som ble brukt av geistlige og andre embedsmenn når de skulle på reise for å utøve sine embedsplikter. Slike båter med årer eller seil som framdrift, gjerne med et lite hus akter, var trolig den mest komfortable og raskeste måten å komme fram på sjøen med før dampskipene kom. Folk langs kysten og i fjordene hadde gjerne som plikt å stille som roere.

«Vår» vengebåt ble bygd omkring 1770 til futen T. W. Nagel på Svanøy like sør for Florø. Nagel døde i 1788 og enken ble i 1791 gift med hoffagent Janson på Damsgård Hovedgård i Bergen. Båten fulgte med og kom i denne slektens eie.

I 1814 var vanlig reisevei fra Bergen til Østlandet inn Sognefjorden med båt, og fra Lærdal med hesteskyss over Filefjell. Bergensrepresentantene som skulle til grunnlovsforsamlingen på Eidsvoll fikk benytte Jansons vengebåt til ferden. Ferden er godt og til dels fornøylig beskrevet i børsforstander Fredrik Meltzers dagbok. Eidsvollsmannen Meltzer er kjent som den som kom med forslag til det som i dag er det norske flagget. Det ble etter sigende så enkelt til at Meltzers sønn satt og lekte med fargeblyanter, og tegnet et blått kors inne i det hvite korset i Dannebrog. Dermed var det norske flagg skapt. Sammen med Meltzer var Peter Motzfeldt, Jens Rolfsen, Jonas Rein og Wilhelm Frimann Koren Christie, alle med gater oppkalt etter seg i Bergen. Båten var bemannet med ti roere, styrmann og to tjenere. Med på ferden fulgte to bagasjebåter bemannet med fire og fem mann.

Ferden i 1814 begynte med en avskjedsfest 25. mars kl. 09:00, der de drakk vin etc. frem til kl. 11:45. Så om de var helt edrue når ferden mot Lærdal startet kan man jo spekulere i. Første overnatting skjedde allerede i Alverstraumen. De var innom Skjerjehamn, men der var det usle forhold, (De av oss som har vært i Skjerjehamn med veteranskip vet at det er helt andre forhold der i dag) så de dro videre til Sygnefest ved innløpet til Sognefjorden og overnattet der. Neste overnatting var på Kvamsøy i nærheten av Balestrand. De var fremme i Lærdal 28. mars, så ferden tok vel tre døgn. Det står lite eller ingenting om selve ferden hva angår roing eller seiling, men uansett er det imponerende å greie ferden på tre døgn med overnatting. Bergen Kystlag har gjort turen

to ganger med flere rolag til å bytte på, og det har holdt hardt å holde tidsskjemaet fra 1814.

Båten ble etter ferden kalt både Eidsvoldsbåten og Christiebåten. I 1895 ble båten testamentert til Bergens Museum, og den sto utstilt på den store Bergensutstillingen i 1895.

Det var planer om å plassere båten i en båthall som skulle bygges ved museet Gamle Bergen. I mellomtiden ble båten lagret i et skur på Marineholmen. 24. februar 1940 kl. 15:30 tok det fyr i naboskuret, og det utviklet seg raskt til en storbrann som krevde full utrykning av brannvesenet med syv brannbiler og tre sjødampsprøyter, blant dem «Sjødampsprøite 1». Etter to timer var brannen under kontroll, men da var skuret og den originale Eidsvoldsbåten totalt ødelagt.

Heldigvis hadde Bernard Færøyvik, kjent for oppmåling av norske tradisjonsbåter, kort tid før brannen målt opp og tegnet båten, og en modell av båten er utstilt på Bergen Sjøfartsmuseum.

Originalen hadde en lengde på 9,64 m, bredden var 2,65 m og dybden 0,74 m, pluss en kjøll på 12 cm. Det var en riktig stasbåt med et lite hus eller veng bak for øvrigheten, gallionsfigur og et langt baugspyd. Båten var utstyrt med fem par årer og bak vengen satt rormannen.

Tegningene og modellen la grunnlag for at Bergen Kystlags kursvirksomhet vinteren 1992 – 1993 fikk bygget en replika av båten, med Nils Olav Solbakken som innleid båtbygger.

Båten ble døpt «Enigheden» av daværende byantikvar Siri Myrvoll, og gitt i gave til Bergen kommunes kulturavdeling, mens Bergen Kystlag har hatt ansvar for vedlikehold og drift. Laget har hatt stor glede av båten, og den har deltatt på en rekke arrangement og anledninger. Blant annet var båten utleid til innspillingen av filmen «Jeg er Dina» på Kjerringøy, og fraktet fram og tilbake til Bodø som dekkslast på «Harald Jarl», mens «Faxen» slepte båten til Kjerringøy. To ganger var båten til Kjerringøy i forbindelse med filmen, og blant dem som var om bord var Maria Bonnevie og Gerard Depardieu. Depardieu fikk servert både gammelost og portvin om bord. Også «Lofoten» og «Nordstjernen» har hatt «Enigheden» som dekkslast, både i forbindelse med Kystens Landsstevner i Trondheim og på Bud, samt ved det store grunnlovsstevnet i Oslo i 2014. Da Vågan kommune fylte 1000 år sendte



Vengebåten underveis til Lærdal i 2014, like etter avgang fra Vågen og ved passering Eivindvik. Foto: Bergen Kystlag



Bergen kommune båten til Svolvær for å ro Bergens daværende ordfører i havnebassenget. Roerne kom fra Bergen Kystlag.

Også ved den store veteranbåtfestivalen i Brest har «Enigheden» deltatt. De som har vært til stede ved åpningsparadene på Nordsteam og Fjordsteam i Bergen har kunne nyte synet av «Enigheden» i spissen for veteranflåten inn Vågen. Det er stor stas når båten kommer roende med 5 par årer i takt, stort splittflagg akter, havguden Triton som gallionsfigur og Bergens byflagg ytterst på baugspydet.

Det mest spesielle er kanskje gjentakelse av roferden til Lærdal, som Bergen Kystlag har gjennomført to ganger,

første gang i 1999, så til grunnlovsjubileet i 2014. Da startet ferden 25. mars klokken 11:45. Samme festivitas som i 1814, men denne gang drakk vi mindre vin. Glemmes må heller ikke roferden fra Dalen, ned hele Telemarkskanalen, ned Skienselva, ut Frierfjorden og langs Vestfoldkysten til Landsstevnet i Sandefjord i 2004.

Frode Bjørø har sydd råseilet til båten, og den er en skikkelig skarpseiler. Under ferden i 2014 ble det målt bortimot ni knop i nærheten av Eivindvik.

Bergen Kystlag holder til i Elsesro ved Gamle Bergen, så «Enigheden» har nå fått tilhold der det var planen den originale «Eidsvoldsbåten» skulle plasseres for 100 år siden.



«Skibladner» med postflagget på hekken. Motivet er omtrent det samme nå som det var i 1856.
Foto via Skibladnerkontoret.

Posten – Norges første dampskipsrederi

Hvordan begynte det, dette med postflagget som så mange av våre veteranfartøyer fører på hekken? Det startet som et viktig samfunnsoppdrag, utført av staten for snart 200 år siden. Samfunnsutviklingen førte til langt bredere oppgaver og at andre aktører kom inn. Aktører vi fortsatt kan spore i skorsteinsmerkene på våre veteraner. På den måten kan vi si at fartøyvern ikke bare er gamle båters, det er hele nasjonens historie.

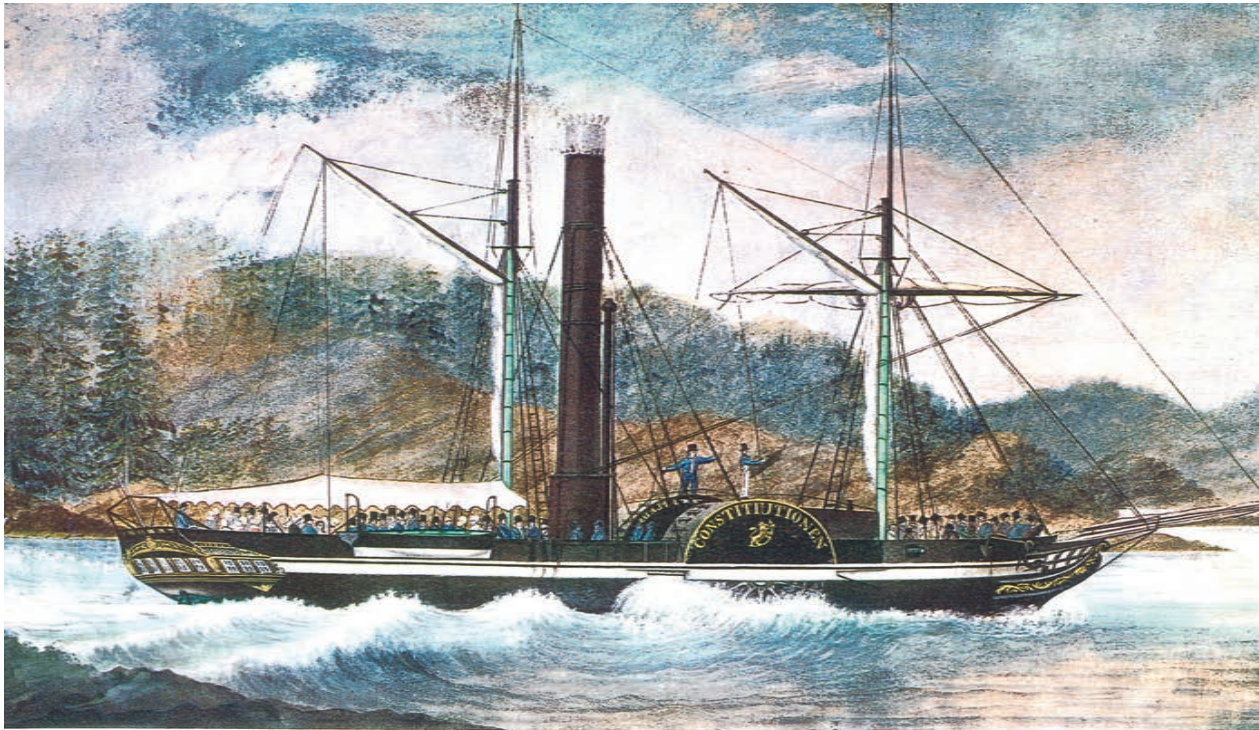
Ved Rolf Nordby

Den 17. mai 1829 hadde et stort antall byborgere samlet seg på Akersneset i Christiania. Dette var kun 15 år etter at Norge hadde fått sin egen grunnlov, nettopp på denne dato. Kongen i Stockholm, Carl XIV Johan, mislikte sterkt et hvert tilløp til markering eller feiring av 17. mai, noe han anså som en underkjennelse av hans kongerett i Norge. Han hadde nedlagt et forbud mot feiring i 1826.

Så en jublende folkemengde, som attpåtil sang «For Norge, kæmpers fødeland», gjorde ordensmakten, med politiet i byen og militæret på Akershus, lettere nervøse denne dagen.

Det var heller ikke beroligende at rabulisten Henrik Wergeland sto oppe på festningsvullen, iført sin beste studentuniform og ropte Leve konstitusjonen. Den påfølgende brudulje, med den svenske stattholder von Platens bruk av militærmakt mot byens borgere, selveste Torgslaget på Stortorget foran domkirken, Wergelands ødelagte studentfrakk som følge av et sabelrapp over ryggen, innføring av norske stattholdere og tillatelse til feiring av 17. mai fra 1833, er kjent historie.

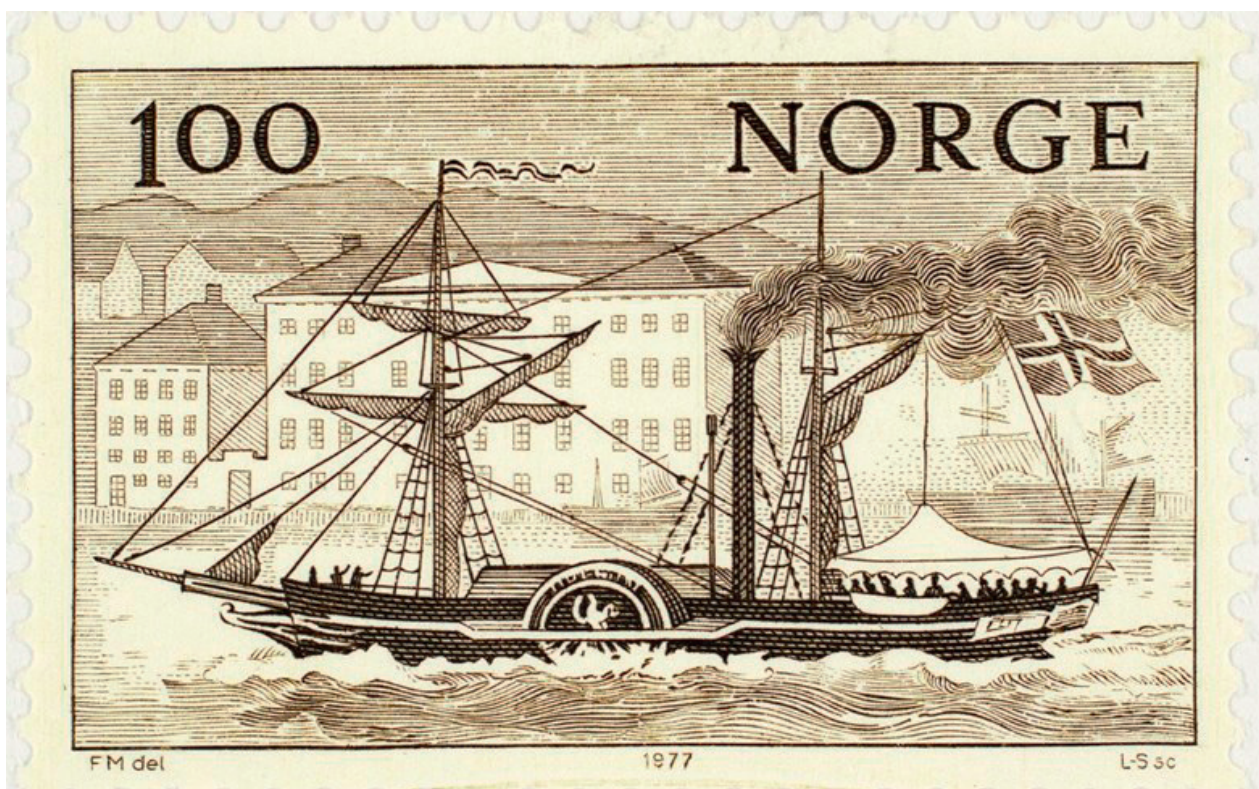
Tildragelsen på Akersneset var altså et viktig steg i den konstitusjonelle trappen som endte med Norge som



Damp Fartøyet Constitutionens Første Reyse igjennem Langaarsund til Kragerø i 1827

Et dampskip på norskekysten var en sensasjon i 1827, en minneverdig historisk begivenhet i 1977. Her er «Constitutionen» brukt for å markere de to. Bildet over er en akvarell med påskriften: «Damp Fartøyet Constitutionens Første Reyse igjennem Langaarsund til Kragerø i 1827 Tegnet af A. Appel Chr.sand 1827». Bildet tilhører Norsk Maritimt Museum.

Under ser vi et frimerke fra 1977, et av fire i en serie som skulle vise kystfartens utvikling. Forbildet for motivet er antagelig et litografi fra billedverket Norge fremstillet i Tegninger, utgitt av Chr. Tønsberg i 1848. Det viser «Prins Carl» eller «Constitutionen» på Arendal havn. På frimerket er fartøyet snudd 180 grader og flyttet slik at det passerer Kallevig-gården. Det rene norske flagget var Norges handelsflagg (bare på de korte distanser) fra 1821 til 1844, da «sildesalaten» kom. Det året kom også post- og tollflaggene, med etatenes merke i midten.





Her er den nye tid kommet. Postkontoret er ikke lenger på et av Postens dampskibe, men på «Stord I». Av luemerket ser vi at postfunksjonær Jostein Bruntveit ikke er en del av mannskapet, men ansatt i Posten. Foto Harald Sætre

helt selvstendig nasjon i 1905. Men var det Leve konstitusjonen eller Leve «Constitutionen» den gode Wergeland ropte? Samme ord, men ulik betydning, en grunnlov og et skip. Og det var kanskje ingen tilfeldighet at Norges første dampskip anløp Christiania akkurat den 17. mai. 1829. På denne tiden var et anløp av en slik fantastisk teknisk nyvinning som et dampskip en begivenhet som trakk mye folk ned til bryggene. Underholdningstilbudene i byen ellers var ikke så mange.

Eier av skipet var Det Norske Postvesen, som derved ble Norges første dampskipsrederi. Dette statseide rederiet ble det største og viktigste dampskipsrederi i landet i mer enn 40 år, frem til omkring 1870. Fra da av overtok private rederier selve driften av skipene, mens posten ble en meget viktig aktør og samarbeidspartner for en vesentlig del av skipsfarten, spesielt innenriksfarten. Frakt av post, og behandling av post ombord utgjorde en stor del av drift og inntekter for lokale rederier langs hele kysten. Det å være postbåt, med postkontor om bord og rett til å føre postflagg ga høy status.

Verdens kanskje mest berømte luksuskip hadde betegnelsen RMS «Titanic» - Royal Mail Ship «Titanic». Altså samme status som de fleste passasjerbåtene vi i dag har i den verneverdige flåten – uten ytterligere skjebnemessig sammenligning.

Innen fartøyvernet og i kystkulturen liker vi å betegne båten som nasjonsbygger. Dette gjelder i like stort monn for posten og postvesenet. Allerede Perserriket hadde 500 før Kristus et organisert postvesen. Behovet for å sende meldinger, brev, forordninger og annet har vært der i alle samfunn opp gjennom historien. Da statsmaktene og nasjonene etablerte seg sterkere i Europa etter renessansen ble

det etter behov opprettet egne postvesen i de fleste land.

I Norge fikk vi eget postvesen i 1647. Det var den initiativrike og aktive stattholder Hannibal Sehested som sørget for dette. Samme mann som etablerte den første kjørevei i Norge, mellom Drammen og Vestfossen, med ridevei videre til Kongsberg. Så selv om Posten helt fra begynnelsen av hadde som prinsipp at post skulle gå over land, var nok båten ofte det mest praktiske og raskeste alternativ. Landet manglet rett og slett veier. Likevel økte postmengden raskt i takt med utbygging av transportmulighetene. I 1806 ble det sendt mer enn 350 000 brev fra den relativt lille befolkningen i våre byer og ladesteder. Behovet for rask og effektiv postgang var der.

Etter 1814 oppsto et litt pussig problem for Posten. Tidligere hadde post til Danmark og ellers til Europa gått greit med egne bud gjennom Sverige til København. Men etter at vi hadde gått over fra dansk til svensk «overherredømme», spente søta bror ben for denne praktiske ordningen ved å kreve at denne posten skulle fraktes av det svenske postverket. Med adskillig forsinkelse som resultat.

Men det nye norske byråkratiet lærte raskt, man satte ned en komite for å løse problemet.

Resultatet av komitearbeidet var at man etablerte en sjøveis transportrute for post og passasjerer mellom Fredriksvern (Stavern) og Fredrikshavn. Til formålet ble det anskaffet fem dekksbåter fra marineverftet på Fredriksvern. Fra 1821 gikk de i rute til Danmark to ganger i uken. Disse postbåtene var blant de første som førte det nye norske flagget i rødt, hvitt og blått, som ble innført som Norges handelsflagg fra juli samme år.

Denne sjøpostruten ble ingen suksess. Underskudd i driften, stadige forsinkelser og forlis gjorde det tydelig at det

trengtes bedre farkoster. Verdens første dampskip var tatt i bruk i USA i 1807, og dampskipsruter ble raskt etter tatt i bruk også i Europa, spesielt England (1812), men også Sverige (1817) var tidlig på banen/vannet. I fattige Norge tok det litt lenger tid, men den unge nasjonen var nysgjerrig på ny vitenskap og teknisk utvikling. Anskaffelse av dampskip ble luftet allerede i 1816, men det ble med avisen og diskusjoner om dette skulle være en statlig eller privat oppgave. Ikke ulikt dagens politiske diskusjoner om privatisering.

Det ble i første omgang en statlig oppgave. I januar 1825 begynte finansdepartementet å legge planer for dampdrevne postskip. Som sedvanlig ble det mye diskusjon om finansiering og lønnsomhet. Men selv om lønnsomheten kunne bli marginal eller i minus, fikk departementet gjennomslag for argumentet om at anskaffelse av dampskip ville bli viktig for hele infrastrukturen i Norge og gi positive ringvirkninger for hele samfunnet. Egen inntjening var ikke alt, det offentlige hadde også ansvar for samfunnsnyten. Vedtak om anskaffelse av to hjuldampere ble fattet i statsråd høsten samme år.

Kapteinløytnant Ole Wilhelm Erichsen, senere norsk marineminister, ble sendt til England for å forestå kjøp og bygging av to slike skip. Hvert skip hadde behov for to dampmaskiner. To av dem, på 30 hestekrefter, ble bygget i Birmingham, mens de to andre på 40 hestekrefter ble bygget i London. Skipene ble bygget i Dover, det ene ble slept til London der maskinene ble satt inn. Den første prøveturen ble fortatt på Themsen den 18. september 1826 med skipet som senere fikk navnet «Constitutionen». Jomfruturen gikk til Dover, der det andre skipet, «Prinds Carl», ble hentet og slept til London for montering av maskiner. Erichsen sørget også for at norske smedvenner fikk følge med på arbeidet med dampmaskinene. Slik kunne ny kunnskap og kompetanse overføres til Norge.

I desember 1826 kom «Constitutionen» til Norge, og i februar 1827 kom «Prinds Carl» etter. Alle kostnadene inkludert kom disse to skipene på ca. 97 000 speciedaler. En budsjett-overskridelse på mer enn 100 %. En slik budsjettsprekke er vel ikke helt ukjent i våre dager heller, men at prisen på skipene utgjorde 3,7% av de samlede statsutgiftene dette året, viser hvilken stor satsning som ble lagt i disse dampskipene.

Norges første dampskip, «Constitutionen» kom altså til Norge to år før Wergelands provokasjon fra festningsvollen. Men det var da ikke ukjent for skipet å provosere i den konstitusjonelle striden mellom Stortinget og kongemaken i Stockholm. Stortinget hevdet under het debatt i 1827 at departementets vedtak om kjøp av dampskipene ikke var gyldig. Det var Stortinget, og ikke kongen, som hadde bevilgende myndighet til å disponere statkassen. Enden på visa ble riksrettssak mot finansminister Jonas Collett, uten at han ble dømt. Men Stortinget fastslo bestemt at kongen hadde overskredet sin myndighet, og gikk ut fra at noe lignende ikke ville skje i fremtiden.

Man kan trygt fastslå at «Constitutionen» bærer sitt navn med rette!

Det man videre kan fastslå er at begge de nye dampskipene ble en suksess. Først og fremst med hensyn til regularitet, lite med tanke på økonomisk gevinst. «Constitutionen» ble satt i rute for passasjerer og post mellom Christiania og Christiansand, med anløp i nær alle byer og ladesteder underveis. Skipet brukte to og et halvt døgn på turen, en vei.



Slik ser det ut utenfor postkontoret på «Børøysund». Ingen tvil om at her bor postmannen. Foto: Morten Maarud

I Fredriksvern korresponderte «Constitutionen» med «Prinds Carl», som var satt inn i rute til København via Göteborg. Her var reisetiden også to og et halvt døgn, noe som ga en tidsmessig bra innsparing fremfor å sende posten over land fra Christiania via Göteborg til København.

Den neste utvidelsen av Postens dampskipstrafikk skjedde først i 1838. Og igjen tok staten på seg spanderbuksene og satset på et underskuddsforetagende. Begrunnelsen var de positive samfunnsmessige ringvirkninger. Denne gangen var det Nord-Norge som skulle prioriteres. «Prinds Gustav», en to fot større kopi av «Constitutionen» ble kjøpt inn fra England og satt i trafikk mellom Trondheim og Hammerfest. Skipet brukte 3 uker på hele turen og kom til å revolusjonere både postgang og samferdsel i Nord-Norge.

Deretter gikk det slag i slag. «Nordcap» ble satt i fart mellom Kristiansand og Trondheim, dermed var det sammenhengende dampskipsfart fra Kristiania til Hammerfest – i sommermånedene.

Utviklingen førte til at Posten i 1858 hadde syv egne dampskip, dessuten tre til fire leid fra marinen.

Også i innlandet kom det postbåter, med «Dronningen» og «Skibladner» i fart mellom Eidsvoll og Lillehammer. Sistnevnte er jo fremdeles i drift, som Norges eldste postdampskip. Bør oppleves!

Fra 1870-årene gikk selve driften av postskipene som nevnt mer og mer over til private rederier.

Postens ærerike og nasjonsbyggende virksomhet som dampskipsrederi tok slutt. Men fortsatte på mange andre områder.

For de som ønsker å vite mer om Postens spennende historie gjennom i nærmere 275 år, vil vi anbefale en tur til biblioteket for å låne «Alltid underveis» av Finn Erhard Johannessen og Lars Thue, samt «Den postale reisetjenesten 1838-1991» av Anne Sætren. Denne artikkelen er basert på disse bøkene.

En hjertelig takk for svært nyttige tips og råd til museums-konsulent Siri Hjertenes ved Norges Postmuseum på Maihaugen. Et museum som med hell kan kombineres med en tur på «Skibladner».



Galeas «Svanhild» for god bør. Ei daglegdags hending for ein sjømann, men slett ikkje noko daglegdags motiv for ein vanleg fotograf. Så var d  Anders Wallevik slett ingen vanleg fotograf.

Ein fotograf og bileta hans

Anders P. Wallevik var ein mann med fleire yrke. Det som har gjeve han mest ry, er virket som fotograf. Dei andre yrkene gav ham ein innsikt som gjev bileta hans ei særleg verdi. Som jakteskipper, alltid med apparatet klart i kahytta, var han når på motiva og fekk med seg ei mengd hendingar og detaljar. Han kjende kystfarten og gjorde bileta til gode motiv i samtida og verdfull dokumentasjon i ettertid.

Ved Håkon Brattespe, Hardanger og Voss museum

Anders P. Wallevik var fødd i Vallavik i 1874 som den eldste av 10 søsken. Vallavik var på den tida ein veglaus gard i Ulvik, tett ved der Hardangerbrua no landar på nordsida av fjorden. Faren Paul eigde jaktene «Valina» og «Haabet» og han tok i 1875 til med landhandel. Vallavik vart stoppestad for dampskip og poststad. Tidleg m tte odelsguten Anders l ra seg til   klara seg på sjøen.

Faren døydde berre 48 år gamal og d  tok Anders over garden. Garden var liten og tungdriven så Anders måtte ha fleire bein   stå på. I eit lotteri vann han eit enkelt kamera. På Brakanes hotel i Ulvik kom han i kontakt med omreisande prospektkort-fotografar, som han fekk litt opplæring av. Det

viste seg fort at han hadde evner for faget. Han tok til   reisa rundt for   fotografera i bryllaup og gravferder.

D  Anders tok til   fotografera like etter 1900 var det glasplater som vart brukt som negativ. Glasplatene var såkalla t rrplater som var gjort ljossensitive fr  fabrikken. Det var ikkje nødvendig   framkalla dei med det same. Anders hadde ikkje mørkerom, så han brukte den gamle t mra r ykstova på garden til mørkerom. Elektrisitet kom ikkje til Vallavik f r i 1958, så til m rkeromslampe brukte han ei parafinlampe med raudfarga glaskolbe. Anders brukte store glasplater, for det meste 13 x 18 til negativar. Dette saman med stativ og eit godt kamera gjorde resultatet framifrå.

Anders hadde ikkje høve til å ta noko utdanning som fotograf, men rett etter andre verdskrigen var han i Berlin i eit halvt år og fekk opplæring hjå ein tysk fotograf. Sjølv sa han at han hadde lært det meste av Ludvig Davik si store lærebok i fotografi.

Anders hadde overteke «Haabet» etter faren og med den dreiv han lokal fraktefart, men han segla og til Nord-Noreg og kjøpte opp fisk som han salta og tørka for vidare sal. På sine turar hadde han alltid med seg kameraet. Han fotograferte andre båtar dei møtte. Han dokumenterte oppkjøp og tørking av fisk, før dei segla sørover med last.

Sjølv om dampbåtane trafikkerte fjordane, var det framleis mange seglfartøy på fjorden då Anders overtok «Haabet». Om vårane var han ute ved kysten og tok del i sildefisket. Han leigde ut Haabet til losjifartøy i sildefisket. Det var på ein av desse turane han fann kona si, Marta Gautesen frå Røvær. Dei gifta seg i 1905 og fekk 9 barn. Når Anders var ute og segla var det kona som måtte driva gard, ta seg av barna og driva butikk og post.

Jakta «Haabet» var i dårleg stand, og ombygginga frå 1880 viste seg ikkje å vera god nok. Det ville ikkje svara seg å reparera ho. Mange andre var no gått over til damp- eller motorbåtar, men Anders segla med Haabet fram til 1920. I 1923 bestemte Anders seg for å byggja ny seglskute. Han ville ikkje gie seg. Han var oppvaksen med seglskute, og damp- og motorbåt var dyrt å byggja.

Han hogde tømmer i eigen skog og fløyta den inn til saga i Ulvik. Ved Hjeltneslandet vart båten bygd. Skuta han bygde var den to-mastra 75 fot lange seglkutteren «Vallevik». Båtbyggjar var Lars Hauge frå Hatlestrand. Med denne båten var han heilt til Vardø for å kjøpa fisk. Fisken vart salta i båten og så segla dei til Bolga på Helgelandskysten, der det var tørkeplass. Medan fisken tørka hende det at dei reiste nordover att etter meir fisk. Når all fisken var tørka og komen om bord, segla dei til Bergen for å selja han.

I 1927 havarerte seglkutteren «Vallevik» i Selsøysundet i Rødøy på Helgelandskysten. Men båten vart berga og slept til Bodø for reparasjon. 10 år seinare måtte Anders innsjå at tida for seglskuter var over og han selde båten. Anders vart den siste frå Hardanger som segla til Nord-Noreg for å kjøpa fisk til tørking. Seinare overtok sønene båten og sette motor i den og bygde styrehus.

Så lenge Anders levde var det fjorden som var vegen i Vallavik, bilvegen kom ikkje før i 1978. Med fotosamlinga si har Anders P. Wallevik dokumentert korleis det var på den tida då fjorden var vegen og korleis livet var på gardane langs fjordane. Men han tok også foto av det nye som var teke til å koma. Det var vegbygging langs fjordane og opp Måbødalen. Han fotograferte turistbåtar og marinefartøy.

Fotosamlinga etter Anders P. Wallevik er på vel 3000 glasplater. Samlinga har kome til Hardanger Folkemuseum på Utne i fleire omgangar i perioden 1994-2000. Mesteparten av platene kom frå fotograf Halldor Vik (1918-1995) i 1994. Resten leverte Gunvald Wallevik til museet i 2000. Det aller meste av negativane er glasplater, men det finst og litt negativ film.

Dei 2377 første fotoa i samlinga er kopierte slik at vi har dei i album. Frå 1-700 er dei i formatet 13x18 og for resten 18x24. Dette arbeidet var det Halldor Vik som sto for. Korleis platene kom til Lofthus er litt uklart. Men det er sikkert at Hardanger Historielag var involvert. Sigurd E.



Skipper på eiga skute. Til rors på «Vallevik».

Undeland (1903-1984) frå Ulvik var styremedlem i Hardanger Historielag på den tida platene vart transporterte til Lofthus for kopiering og Historielaget betalte for kopiering. Historielaget plasserte dei første albumane med kopiar på Hardanger folkemuseum i 1977.

Det folde ingen opplysingar med fotosamlinga då den kom til museet, så Hardanger Folkemuseum har jobba mykje for å samla inn opplysingar om samlinga. Album med foto har vore lagt ut på bibliotek, aldersheimar og andre stader. Ulvik herad har også samla mykje opplysingar om fotosamlinga.

Alle glasplater og negativ er registrert i PRIMUS og publisert på DigitaltMuseum. Alt er scanna i god kvalitet slik at dersom publikum sender inn bestilling kan vi senda filene med ein gong.

«Svanhild» vart bygd som Hardanger-jakt i Surnadal i 1889. Omkring 1925 vart skuta rigga om til galeas, med to master. Då vart segla mindre og lettare å handtere. Ho fekk motor på midten av 1930-talet og heldt fram i fraktefart heilt til 1976. Seinare vart skuta restaurert og rigga på nytt, og var på jordomsegling i tre år frå 1983. Seinare er ho restaurert og rigga på nytt av den nye eigaren, ei stifting i Florø, der ho no lev opp til mottoet Vern gjennom bruk.



Walleviks egen kutter «Vallevik» på fiskeoppkjøp i Nord-Norge. Et enormt spenn i motivkretsen, fra et bilde som dette til familiebegivenheter i hjembygda.

Fotografiet som kilde- materiale

I forrige nummer hadde vi en artikkel om galeasen «Søblomsten». Den skal restaureres og rigges slik at den blir slik den har vært. Men hvordan har den vært? Et fartøy har vært så mye, fra et flott nybygg, til et som endres for å tilpasses nye behov, og som ofte ender som en gammel holk. Det har «vært» alle etappene. Hvordan ser de ut, og hvor går skillene. Det kan fotografier fortelle.

Ved Morten Hesthammer

Alle som er involvert i fartøyvern er opptatt av fartøyets historie, og det å finne et gammelt bilde av fartøyet vi er opptatt av er som å få en gavepakke fra fortiden. Hva kan bildet fortelle?

Ved Hardanger Fartøyvernssenter har vi det siste året laget noen teknisk historiske rapporter, THD'er, på oppdrag fra Riksantikvaren. Målet med rapportene er å dokumentere fartøyets utvikling fra skapelsen av og fram til dagens stand. Vi leiter i arkiver, gamle aviser, bøker, protokoller, regnskap, osv., for å se hva disse kildene kan fortelle. Vi intervjuer informanter og ser hva vi kan finne av fotografier. Fotografiene

lyver ikke, og de husker ikke feil. Men den som tolker bildene kan ta feil. Hva ser vi klart og hva tror vi at vi ser?

For øyeblikket er fartøyvernkonsulent Håvard Gjerde og rigger/reipslager Sarah Sjøgreen i gang med å lage en THD for galeas «Søblomsten». Fartøyet som entusiaster i Vestnes har hentet «hjem» fra Røyrvik. For videre arbeid utføres på «Søblomsten» er det nå et krav fra Riksantikvaren, og dermed også fra fylket, om at man har både en THD og en restaureringsplan på plass. Man vil unngå at perioder i fartøyets liv blandes sammen, og at løsninger som ikke hører hjemme i verneperioden blir brukt. Noe tilpasning

til dagens krav må det likevel bli for sertifiserte fartøy.

Før jul skreiv Håvard et grovutkast til en THD om Søblomsten. Denne hvilte tungt på den dokumentasjon som båtbygger Eirik Wahl, og museet i Røyrvik, hadde skaffet fram på 1990-tallet. Wahl var ansatt ved museet og sto for restaureringa fram til arbeidet stoppet opp av økonomiske grunner på 2000-tallet. «Søblomsten» var da tilbakeført fra krysser til det jakteskroget den opprinnelig hadde. Nå går Håvard og Sarah dypere inn på detaljer i deksarrangement og rigg. Vi kjenner til 5 bilder som viser «Søblomsten», ett av dem er tatt av Anders Paulson Wallevik.

Walleviks foto skiller seg ut fra de andre ved at «Søblomsten» er under seil. Det er ikke uvanlig at vi finner bilder av fartøy som er under seil fra denne tidsperioden, men dette bildet er tatt ganske tett på. Wallevik har stått på dekk og fotografert idet hans eget fartøy passerer «Søblomsten». På denne tiden fotograferte man gjerne med lang lukketid, men her må Wallevik ha gjort noe annet. Bildet er nemlig flott og klart. Hadde han brukt lang lukkertid ville «Søblomsten» sett ut som et spøkelsesskip på fotografiet fordi den er under bevegelse. Seila er satt, og vi får et innblikk i galeas-seiling på en godværsdag. For dem som er opptatt av detaljer i seil og rigg er et slikt bilde uvurderlig.

Fotografiet av «Søblomsten» viser blant annet hvordan seilet er festet til bommen, og at halsen har en lang stropp som får seilet til å stå ganske langt fra selve bommen. Kun en av de to reveskinklene er innskåret, maste-ringene varierer i størrelse osv. Vi har fått tilsendt en høyoppløselig utgave av fotografiet fra Håkon Brattespe ved Hardanger Folkemuseum, og Sarah har zoomet seg inn på det tauet som går gjen-

nom enden av råa, dvs. tauet som går ned til dekk, gjennom råa og opp i en blokk høyt oppe i masta. Dette tauet brukes til å hale opp hjørnet av breifokka, altså det store råseilet, når det skal brukes. Når man zoomer inn, trer en kjetting fram i det partiet som går gjennom råa. Det samme har vi også sett på jakten «Gjøa», så kanskje er det ikke så uvanlig. Det spesielle er heller at vi ikke har oppdaget det tidligere. Nå som vi har sett det på to av disse jaktene/galeasene vil vi selvsagt være oppmerksomme på at det er noe vi bør kikke etter på andre fartøy også. Det er dette som er så spennende ved disse gamle fotografiene. Detaljer som ikke er tegnet inn eller skrevet ned noe sted kan dukke opp. Det trengs bare et trenet øye for å se det.

De som er interessert i å finne Wallevik sine bilder på digitaltmuseum.no kan søke på Wallevik, og i dette tilfelle legges til galeas. Da dukker det opp bilde av både «Søblomsten», «Svanhild» og «Norden II», som alle er en del av den vernede flåten. Kanskje var det nettopp dette Edvard Hoem søkte på da han skulle finne et blikkfang til boka «Felemakaren». På framsida av denne boka er det galeas «Petrus» som viser seg fram under seil, og bildet er tatt av Wallevik. Det første bildet som dukker opp er i ganske dårlig oppløsning, men blar man til bilde 2 er dette i bedre kvalitet. Grunnen er at bilde 1 er skannet fra et papirbilde, mens bilde 2 er fra en glassplate. Vil man ha enda bedre oppløsning tar man kontakt med Håkon på Hardanger Folkemuseum.

Det spiller ingen rolle om fotografen heter Wallevik, Knudsen eller Ludvigsen. Gode fotografier kan spille en stor rolle i arbeidet med å sette i stand vår flytende kulturarv, og det er om å gjøre å få bildene fram til «bilde-tyderen» i tide.



«Søblomsten». Så nær på, så skarpt, og med så mange detaljer. Dette viser Anders Walleviks kvaliteter som fotograf og den verdien bildene hans har som dokumentasjonsmateriale.



«Helgeland» i sin opprinnelige utgave fotografert ved Sandnessjøen sommeren 1970. Foto: Per Lillegaard, Sandnessjøen. Bildet tilhører Helgeland Museum i Mosjøen.

«Gamle Helgeland» - en statusrapport

For to år siden utga Trond Carlsen en bok i grønt omslag. Et naturlig farvevalg, siden tittelen var De grønne båten, historien om båtene som tilhørte Det Helgelandske Dampskibsselskab. Et av fartøyene som omtales er «Helgeland», selskapets flaggskip i en årrekke. Historien om denne skuta ligner de som kan fortelles om andre veteranbåter: Opp- og nedturer, og ny, men på ingen måte trygg tilværelse som veteranbåt.

Ved Trond Carlsen

«Helgeland» ble bygd på Stord verft i 1954 for fart i lokalrutene på Helgeland. Dette var oppgavene helt til 1977. Det året ble båten solgt til et partsrederi i Harstad, og ble brukt som bruksvaktskip under Lofotfisket og som kystvaktskip i frem til 2003.

Våren 2004 ble båten kjøpt tilbake til Sandnessjøen av en gjeng båtentusiaster. Den ble tilbakeført til Helgelandskes opprinnelige farger, og fikk tilføyelsen «Gamle» foran navnet. Nå ble det fart igjen i sommersesongene med turistturer, betalte selskaps- og firmaturer som hovedgeskjeft. Båten var også og se i Lofoten om vintrene på de årlige verdensmesterskapene i skreifiske. En stund hadde «Gamle Helgeland» en avtale med Sandnessjøen videregående skole og Nordland fylkeskommune, der den ble brukt i maritim opplæring ved skolen. Dette varte til i august 2015. Siden den tid har båten ligget uvirksom ved kai, og forfallet ble etter hvert tydelig for det blotte øye.

Økonomien hadde vært anstrengt i flere år, og dyre pålegg fra Sjøfartsdirektoratet, manglende sertifisering og andre tekniske forhold som måtte utbedres var hovedgrunnene til stillstanden. I et intervju i sandnessjøavisen «Helgelands Blad» 12. november 2018 fortalte Johnny Andersen i Stiftelsen Gamle Helgeland at de trengte ca. 1,5 millioner kroner for å få båten sertifisert til sommersesongen 2019.

Men pengene lot vente på seg, og i april 2019 vedtok stiftelsen, som i dag eier båten, avvikling og salg av «Gamle Helgeland». Stiftelsen hadde flere ganger søkt om midler fra Riksantikvarens støtteordninger, men ikke nådd opp. Kassen var tom.

Siden da er mye skjedd. Penger er blitt bevilget og framtidsutsiktene for båten er blitt mye bedre. Kulturdepartementet har bevilget kr. 600 000,- til vedlikehold. Beløpet blir betalt ut når utbedringene er gjort. Hos Riksantikvaren har stiftelsen fått lovnad på kr. 1 200 000,-, men heller ikke her blir pen-



Arbeidet med å få løs propellen var svært vanskelig, da propellakslingen var rustet fast i hylsa. Foto: Trond Carlsen

gene utbetalt før arbeidene er ferdige. Kulturminnefondet har bevilget kr. 630 000,-, UNI-fondet har bevilget kr. 400 000,- og Bjørg Stemland og Bjørnar Olaisens private stiftelse har gitt kr. 150 000,- til oppgradering av båten. I tillegg har stiftelsen fått utbetalt kr. 1 000 000,- av Sparebank1-stiftelsen. Til sammen nesten fire millioner.

«Slipen Mekaniske i Sandnessjøen er en fantastisk samarbeidspartner», sier Johnny Andersen. «Gamle Helgeland» blir tatt opp på slip for utbedringer når verkstedbedriften har ledig kapasitet. Stiftelsen er avhengig av tilbud fra Slipen Mekaniske for å få ut penger. Pengene utbetales som før nevnt etter at arbeidene er fullført.

På grunn av at båten har ligget flere år ved kai uten utvendig vedlikehold, er tæringen på stålplatene i skroget kommet svært langt. Det viste seg at kaiområdet der båten hadde vært fortøyd, hadde hatt til dels mye jordfeil som hadde påført skroget store rust- og tæringsskader. Flere plater måtte dermed skiftes. Ved tykkelsesmåling av stålet i skutebunnen, utført av firmaet «Testpartner AS», ble det oppdaget flere områder som ikke var innafor kravene til ståltykkelse. Kravene går ut på at det skal være mindre enn 20 % reduksjon av opprinnelig ståltykkelse. «Gamle Helgeland»



Her blir stålplater i baugen skiftet ut. Foto: Trond Carlsen

var oppe på slipp fra 28. januar til 18. februar og fikk skiftet flere plater i skroget. Roret og propellakslingen ble demontert. Akslingen var en stor utfordring å demontere, da den rett og slett hadde rustet fast i propellhylsa. Arbeidene er ikke ferdige, og ventes å bli slutført i juni i år. Tanktoppene må muligens også skiftes. Vinduene i styrehuset må skiftes, det samme må ventilasjonssystemet om bord. Det utvendige tre-dekket på båten er også i så dårlig forfatning at det må erstattes med et helt nytt dekk.

Mye arbeid innabords er i gang nå, og stiftelsens primære mål er å få «Gamle Helgeland» i trafikk kommende høst. Veteranbåtfestivalen «Fjordsteam» skal arrangeres i Bergen sommeren 2022. Kanskje blir «Gamle Helgeland» en av båtene som seiler inn Vågen 4. august. Det er jo lov å håpe.



En elev fra Sandnessjøen videregående skole, maritime fag, arbeidet under dørken. Foto utlånt av Johnny Andersen



Godt samarbeid mellom håndverker og formidler er viktig når man skal formidle fagkunnskap. Øystein Rytter Andersen demonstrerer driving på dekk av på «Fremad II» mens Silje Ensby dokumenterer. Foto: Geir Madsen

Med håndverket i fokus

Når vi skal restaurere, reparere og vedlikeholde våre gamle veteraner må vi bruke tids-riktige metoder og materialer. For formidlingen av båtene har vi derimot ingen slike bindinger. Her kan vi bruke den mest moderne teknologi, slik de gjør ved Hardanger fartøyvernssenter.

Ved Silje Ensby, Hardanger fartøyvernssenter

Båtbyggerne på Hardanger fartøyvernssenter har sine verktøy, og jeg som filmskaper har mine. Når vi slår oss sammen blir det virkelig spennende! I jobben min på Hardanger fartøyvernssenter, får jeg være flue på veggen i verkstedene. Med meg har jeg videokameraet, og på Facebook sitter det et stort publikum som venter på neste video av håndverkene i arbeid.

Det er interessant å se hvordan noe blir laget - særlig noe du aldri har sett før, og kanskje ikke visste at fantes engang. Som at noen fortsatt kan slå hampe tau for hånd på en reperbane, eller går i skogen for å finne krumvokste emner til en klinkbygd båt. Det er særlig mange som lar seg fascinere av arbeidet på slippet - en gjeng unge håndverkere, som restaurerer store historiske trefartøy, med en blanding av gamle og moderne verktøy. Fartøyvern er spennende når du får være med inn i verkstedet!

Komprimert kunnskap

Over de siste 5 årene har Hardanger Fartøyvernssenter fått svært mange følgere på Facebook, og svimlende mange videovisninger. Det kan virke som et paradoks at noe som er så smalt, kan treffe så bredt. Samtidig er det nettopp det unike ved arbeidet som gjør det fascinerende for så mange å se på. Det som foregår på slippet i Norheimsund er et sjeldent syn, både i Norge og internasjonalt.

De fleste ser videoene på mobiltelefon, og bestemmer seg i løpet av de første par sekundene om de er interessert i å se videre. Det er ingen tid til sommel, og derfor klippes videoene med hard hånd. En bieffekt er nok at det ser lekende lett ut. En times jobb blir fort unnagjort på fem sekunder, og fire år på slippet for «Fremad II» ble til slutt til en 12 minutter lang video. Men de korte videoene er tettepakket, og formidler likevel mye på kort tid. Folk ser hvor mye arbeid

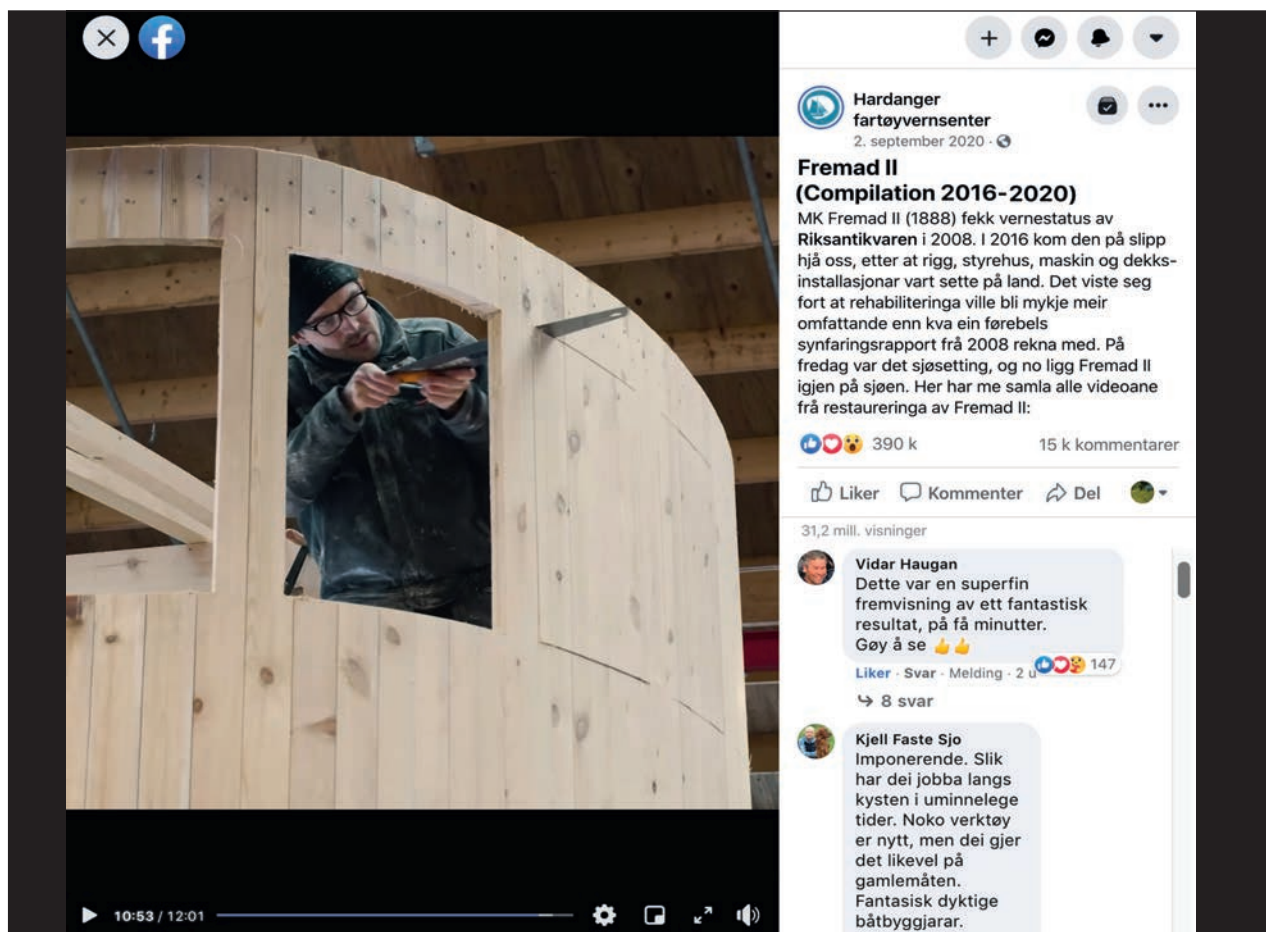
som blir lagt ned i å ta vare på fartøya. Kanskje får de en større forståelse for hvorfor det er verdt å ta vare på både båtene og kunnskapen som trengs for å sette dem i stand.

Vekker nysgjerrighet

Hvis vi skal bevare fortidas kunnskap og kulturminner, må vi treffe flere enn de som allerede er i veteranbåtmiljøet. Med videoene har vi nådd ut til mange som ikke har et forhold til historien eller båtene i bruk, men som opplever gleden av å forstå hvordan noe blir lagd; av få et innblikk i et yrke eller en prosess langt fra sitt eget liv og hverdag.

For noen blir fartøyvern en levevei, eller en viktig hobby. For andre blir det kanskje bare et museumsbesøk som inviterer til ettertanke, eller en videovisning som gir en ny forståelse. En stor underskog av nysgjerrige og interesserte følgere gjør at fartøyvernets ildsjeler kan få større gjennomslag og gehør for sitt engasjement og virke.

På fartøyvernssenteret står arbeidet aldri stille. Det jobbes parallelt på flere store vernede fartøy i tillegg til flere private oppdrag. Det er full aktivitet i smia, på reperbanen, i småbåtverkstedet og i det nybygde rigggerverkstedet. Som dokumentarist og formidler, er det bare tida og veien.



En 12 minutter lang video av restaureringen av «Fremad II» har over 35 millioner visninger på Facebook.



Skipssmed Seppe Lehembre lagde i 2020 en ny port til fartøyvernssenteret, av gamle togs Skinner. Videoen av prosessen har over 10 millioner visninger.



Videoene lar oss være med på deler av arbeidet som ikke kan ses ved et besøk på fartøyvernssenteret. Her er småbåtbygger Peter Helland-Hansen på skogstur på jakt etter emner.

Mot Stokmarknes

*Det stamper en skute i hav tilknes
mot Stokmarknes.*

*Og bølgene kommer som skudd og skred,
og baugen går opp og baugen ned
mot Stokmarknes.*

*Det skotter en gubbe med sno om kind
mot Svartsundtind.*

*Han tenker hvor mange mil han er
fra Henningsvær.*

*Med dunk og med dunk og med stempelstøy
går ekkoet frem under Sommarøy,
mot Stokmarknes.*

*En dunkende skute med last av fisk
til tønner og dunker og kremmers disk
i Stokmarknes.*

*Og mennene snakker et muntert sprog,
de snakker om gjenter de hadde kjær
i Henningsvær
og Honningsvåg.*

*Men nu går det hjem i hav tilknes
mot Stokmarknes.*

Dikt av Rolf Jacobsen (1907 – 1994).

Fra diktsamlingen Fjerntog, 1951.



«Hestmanden» i leia, tvers av øya Hestmona (Hestmanden). Litografi av Karl Erik Harr. Inngår i Kunstmappen fra Norsk Veteranskibsklub.

Travel sesong for «Hestmanden»

Ved Gro Eikeland, Vest-Agder-museet



«Hestmanden» i storfilm

Filmselskapet Mer Film er i gang med å produsere den første spillefilmen som skildrer krigsseilernes dramatiske skjebne under andre verdenskrig. «Hestmanden», som driftes av Vest-Agder-museet i samarbeid med D/S Hestmandens Venner, skal spille en av filmens «hovedroller».

Fortellingen om krigsseilerne er den viktigste historien om nordmenns innsats under andre verdenskrig som fremdeles ikke er fortalt på film, sier regissør og manusforfatter Gunnar Vikene. Filmen «Krigsseileren» er basert på virkelige hendelser og blir en av de største norske filmproduksjonene noensinne. Både filmens fortelling og produksjon har en sterk forankring i Bergen og kyst-Norge, hvor filmen forteller den utrolige historien om helt vanlige nordmenn som ofret alt for vår frihet under andre verdenskrig. Krigsseilernes innsats var faktisk helt avgjørende for at de allierte vant krigen.

Mer Film sier de er svært glade for samarbeidet og opplever det som helt avgjørende for filmens suksess at de kan få filme på et skip som faktisk er et originalt skip fra tidsperioden, mens selskapets produksjonsteam sier de er veldig heldige som får filme om bord på «Hestmanden».

Vi skal lage en storfilm av ypperste internasjonale kvalitet med en sannferdig fortelling om krigsseilerens skjebne. Det er en dramatisk fortelling som man ikke har sett lignende til på norsk film tidligere, sier produsent Maria Ekerhovd i Mer Film. Vi gleder oss til samarbeidet med Vest-Agder-museet og «Hestmanden» – Norsk krigsseilmuseum og ser frem til både å lage filmen og å jobbe sammen i etterkant med formidling av «Krigsseileren».

Vest-Agder-museet og D/S Hestmandens Venner er svært glade for mulighetene som samarbeidet med Mer Film gir i formidlingen av krigsseilernes historie. Etter planen skal filmopptakene foregå på lokasjon i Bergen i juli måned.

«Hestmanden» til Nord-Norge

«Hestmanden» er hele Norges krigsseilmuseum. Som museum skal skipet nå endelig få vise seg frem, ikke på så mange steder som opprinnelig planlagt, men likevel, skuta skal etter planen til Nord-Norge. 27. juli, etter at filmopptakene i Bergen er ferdige, settes kursen nordover. Første planlagte stopp blir Sandnessjøen, et viktig sted i «Hestmandens» historie. Deretter anløper skipet sin gamle hjemmehavn Stokmarknes, før ankomst til Tromsø. Det arbeides for flere anløp nedover langs kysten, med besøk i flere av de større byene. Spesielt planlegges det for formidling av krigsseilerhistorien til skoleklasser underveis; det er viktig å videreføre



Det er et omfattende arbeid å ruste ut et fartøy til langferd, mange store og små oppgaver må planlegges og gjennomføres. På hoveddekket er fire av de gamle lugarene bygget opp på nytt. Original innredning er benyttet i størst mulig grad. Foto: Vest-Agder-museet

disse historiene til yngre generasjoner. Pandemien gjør planleggingen utfordrende, men både mannskap og vi som ellers arbeider med skipet er forsiktige optimister. Målet er at «Hestmanden» kan legge ut på seilas langs norskekysten, for første gang for egen maskin siden 1964.

Endelig ser det ut som om «Hestmanden» nå kan gjenoppta farten i hjemlige farvann – mange er de som har ventet i årevis på den begivenheten!



Mykje folk var møtt fram da «Stord» kom til Leirvik. Foto: Hans Kr. Bukholm

Då «Stord» kom heim – eit 40-års minne

Truleg var «Stord I» det første, større veteranbåtprosjektet i Hordaland. Det har opp gjennom åra vore interesse for å ta vare på ein dampdriven fjordabåt, mellom andre «Oster» på 1960-talet og «Fanaraaken» tidleg på 1970-talet, men ingen av dei lukkast. Då losjiskipet «O. T. Moe», (ex «Stord») kom for sal, såg ein at dette truleg var den siste sjansen til å ta vare ein av dei tradisjonelle fjordabåtane frå dampbåttida.

Ved Harald Sætre

Utover på 1950-talet vart dei fleste dampskipa langs kysten tekne ut av drift, deira tid var over. Nokre blei ombygde til anna bruk, men dei fleste vart hogne opp. Nye og meir effektive motorskip overtok laste- og passasjertrafikken. Men «Stord» overlevde som rutebåt like til 1969. Det takka vera eit prøveprosjektet som eigar av båten, Hardanger Sunnhordlandske Dampskipsselskap (HSD), ville prøva like etter krigen. På den tida var det vanskeleg å få løyve å byggja nye fartøy. HSD kjøpte inn ei rekkje Paxman Ricardo dieselmotorar frå England med tanke på å motorisera nokre av dei største dampdrivne rutebåtane til selskapet. «Stord», bygd i 1913, var første båt som fekk to dieselmotorar. Men det blei med denne eine båten, denne motoriseringa vart ikkje heilt vellukka. Men vi kan trygt seie at dette prøveprosjektet med dieselmotorane redda den opphævelege dampbåten frå 1913 frå spikardøden like etter krigen.

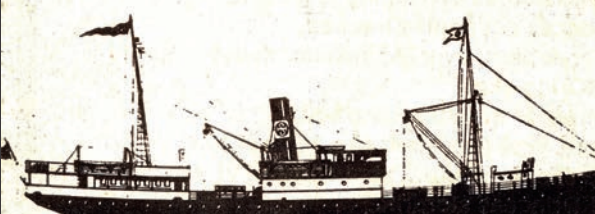
Etter at tida som rutebåt var over i 1969, hamna gamle «Stord», under namnet «O. T. Moe», som losjiskip i Grøn-

lia i Oslo. Eigar var Oslo Kreds av Det Blå Kors. Etter ti år var gamle «Stord» igjen for sal. Norsk Veteranskipsklub i Oslo hadde ei tid hatt kontakt med Blå Kors med tanke på kjøp. Då det vart kjent at båten ikkje lenger skulle nyttast som losjiskip, vart tanken om bevaring aktuell. Eigaren stilte seg positiv til planane, og veteranskipsklubben i Oslo fekk lovnad om å få overta «O. T. Moe» for kr. 80 000 kroner.

Tanken til Norsk Veteranskipsklub var at gamle «Stord» skulle drivast som passasjerbåt på Oslofjorden på same måte som «Børøysund». Men det var enkelte av medlemmne som helst såg at båten kom tilbake til Vestlandet og sitt gamle ruteområde, men under forutsetning at det på Vestlandet vart danna eit eige lag som kunne overta båten. Ein av pådrivarane var Arne Drage, opphaveleg frå Tørvikbygd i Hardanger.

Hausten 1980 blei det skipa eit eige lag med base i Bergen og på Stord, Foreninga Fjordabåten som året etter endra namnet til Veteranskipslaget Fjordabåten med Jostein Osnes frå Stord som formann i styret. På generalforsamling i oktober 1980 gjorde Norsk Veteranskipsklub endeleg vedtak om å selja «O. T. Moe», som nå fekk navnet «Stord», til det nyskipa laget på Vestlandet. Ei pengegåve frå Odfjell Westfal-Larsen Tankers A/S & Co i Bergen sette laget i stand til å overta båten for same beløp som Veteranskipsklubben hadde betalt. Det kan i den samanheng nemnast at HSD i 1969 selde båten for 105 000 kroner.

Men før endeleg avtale vart underteikna, måtte «Stord» i dokk slik at ein også fekk kontrollere tilstanden på skroget under vasslina. Dette skjedde ved Nyland Verft i mai 1981. Rapporten frå Veritas var positiv, og med det var avtalen om kjøp på plass. Då det var klart at det nyskipa laget skulle overta «Stord» så vart det utover sommaren 1981 arrangert



Gamle «Stord»

«Stord» er nå den eneste av de tradisjonelle fjordabåtene som kan bevares her på Vestlandet.

«Stord» er bygget på Laxevaag i 1913, 465 brutto reg. tonn, og gikk i rute mellom Bergen og Hardanger/Sunnhordland i nesten 60 år. Vi har nå en siste sjanse til å overta den her vest.

Folkemøte for bevaring av gamle «Stord» i auditoriet, Stord Lærarskule på Rommetveit tirsdag 2.9.80 kl. 19.30 og i kantinen i HSD-bygget i Strandgaten 191, 9. etg. torsdag 4.9.80 kl. 19.30.

**Vi trenger din hjelp.
MØT OPP!!!**

Annonser i Bergens Tidende om folkemøter. Avisene i Bergen og ellers i distriktet syntre stor interesse for arbeidet med å bevare «Stord». Veteranskipslaget Fjordabåten var på den tida avhengige av media for å få fram kva vi held på med, ikkje minst at det var behov for støtte både med praktisk arbeid og pengar. Og det var ikkje vanskeleg å få fram budskapet i media. Dersom det gjekk ei stund før avisene hørde noko, så ringde dei laget og spurde om det var noko nytt.



Dugnad i dokka i Oslo. Starten på årelang arbeidsinnsats for medlemne i laget. Foto: Harry Mehammer



Så tok kvardagen til. Dei mangla ikkje optimisme og tru på resultatet, dei som tok til med dugnadsarbeid om bord. Her er det den eine Paxman Ricardomotoren som vert heist i land ved Stord Verft. Foto Harald Sætre.

dugnadsturar frå Stord til Oslo for å klargjera båten for slep, mellom anna måtte botnen høgtrykkspylast og smørjast. Under arbeidet i dokken fekk dugnadsgruppa god hjelp og støtte frå Nyland Verft, som mellom anna stilte utstyr og kran til disposisjon.

Då båten var ferdig i dokk, skulle det ta noko tid før slepet vestover kunne starta. Det skuldast mellom anna formalia og godkjenning frå Sjøfartstilsynet. Styret hadde først håpa på leilighetsslep med ein frakte- eller fiskebåt. Men kravet frå Sjøfartstilsynet var ikkje til å koma forbi, og ein måtte nytta ordinær slepebåt, noko som kosta laget 25 000 kroner. I slutten av august kunne endeleg slepet ta til. I Tønsberg var det eit opphald med skifte av slepebåt, og tid til å måla namnet «Stord» på styrbord side, den sida som ville vende til kai på Leirvik. No var det «Haabas» som overtok. Under heile turen langs Sørlandskysten hadde ein fint vær, og slepet gjekk utan uhell av noko slag.

Laurdag 29. august, etter eit og eit halvt døger under slep var båten framme på Leirvik. Det var i beste handletida, med mykje folk og musikkorps på kaien. Utover ettermiddagen var det mange som nytta høve til å ta ein tur om bord for å ta båten nærare i augnesyn. Også NRK i Bergen hadde ein radioreportar om bord som rapporterte direkte frå heim-

komsten. Den siste del av slepeturen, frå Leirvik til oppleggsplassen ved Stord Verft AS, var det kaptein Einar Nilsen og MS «Kadet» som hadde ansvaret for.

Utover hausten og vinteren starta dugnadsarbeidet. Det første oppgåva var å få på land utstyr som ikkje skulle brukast i det vidare restaureringsarbeid, bl.a. måtte septiktankane frå oslotida skjerast opp og fjernast, ikkje nett den mest populære oppgåva. Dei gamle dieselmotorane frå 1949, som stod i «sju steinar» og som det ikkje var håp for, og alt utstyret i maskinrommet blei teke på land. Det meste av arbeidet vart utført som dugnadsarbeid av medlemmene i Sunnhordland og frå Bergen.

Enno var det ikkje bestemt om båten skulle ha dampmaskin eller dieselmotor. Etter mange og lange diskusjonar, bestemte eit ekstraordinært årsmøte våren 1982 at Stord skulle ha dampmaskin. Og maskina, ja ein heil båt med utstyr, fann laget på andre sida av Nordsjøen. I Maryport på den engelske vestkysten lå C 609 (F), ein britisk kysttankbåt opphavelig bygd for den britiske marinen i 1942. Den tilhørte brødrene Billie og Amos Treloar, som hadde planar om eit maritimt museum. Tingingar om kjøp førde fram, og eit viktig punkt i avtalen var at seljarane skulle levere båten ved kai i Bergen. I juni 1983 vart båten vist fram i Bergen, og

etter det kunne demontering av utstyr starta. Maskin, kjele, innerskorstein og mykje anna utstyr kom til «Stord», medan lysmaskina og generatoren kom til «Børøysund». Laget forsøkte fleire gonger å selja skroget, men utan resultat. Det vart til slutt overteke utan kostnad av Solund Mek. Verkstad.

Ikkje før i 1984 skjedde den formelle omregistreringa i Skipsregisteret, frå «O. T. Moe» til «Stord I». Laget ville helst ha namnet uten cittalet, men det var oppteke på ei HSD - ferje.



Den nyinnkjøpte tankbåten på prøve- og visningstur for medlemmer og presse på Byfjorden i Bergen, med ein snartur innom Vågen. Foto: Harald Sætre.

RYFYLKE TREBÅTBYGGJERI



HANDVERK OG TRADISJON

ALVDAL SKURLAG

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

Alvdal Skurlag leverer jevnlig til Hardanger fartøyvernsenter 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



«Thor III» i åpent vann. Foto via Erik Steen

Veteran i virksomhet

Skipshistorien viser at kommersielle skip ofte lever farlig når de kommer i 30-årene. Da er det ofte skipskirkegården neste, eller – unntaksvis – en stor ombygging hvor skipene tilpasses nye formål. Tilsvarende livsløp er også vanlig for bygninger.

Ved Kjartan Kvernsveen

Drammensfjorden er velsignet med et av unntakene som bekrefter regelen – isbryteren «Thor III». Han (vi holder på hankjønnsformen) ble bygget i Ålesund ved A. M. Liaaen og sjøsatt i 1960 – seilte rett til Drammen og har vært der siden. «Thor III» er «still going strong» i sitt 61. år. Stadig med originalmotoren intakt. Men ikke lenger med originalmannskapet.

Isbrytere skiller seg fra kommersielle skip ved at antall oppdrag er en direkte funksjon av vær og temperaturforhold. «Thor III» var som isbrytere flest bygget for også å kunne brukes til slepeoppdrag, og ble da også brukt til både sleping, berging og assistanse. Han har også vært på utenlandstur – helt til England. Da slepte han to brannskadede båter til Haugesund for reparasjon.

Sidepropeller og annen teknisk utrustning på potensielle slepekunder har gjort slepebåt overflødig, de senere årene er det kun isbryting som er oppdraget. Vinteren 2020/21 hadde han 38 driftsdøgn. På sine gamle dager har han også meldt seg inn i en passende pensjonistforening, Norsk Forening for Fartøyvern.

«Thor III» og snebrøyting

Før det ble farlig kunne kommunen tømme sne ut i Drammenselven. Artikkelforfatteren husker fra sin barndom at når Drammenselven var frosset, ble snehaugene etter hvert så store at kommunens lastebiler ikke fikk tømt mer. Da ringte de etter «Thor III» som tok rennafart og kjørte baugen inn i snehaugene slik at de løsnet og kom i drift nedover elven. På den måten ble det plass til mer sne.

Bemanning

Opprinnelig bemanning var skipper, styrmann, maskinsjef, 1. maskinist, matros og kokk(stuert). Dagens normalbemanning er skipper, maskinsjef og matros. Men Drammen Havn bemanner ikke båten selv. Det oppdraget har rederiet Buksér og Berging AS hatt siden slutten av 60-tallet.

«Thor III» bemannes av en fin miks av vikarer fra Buksér og Bergings øvrige taubåter og av spreke pensjonister, det skjer ennå at skipet selv er yngst på skiftet. «Thor III» er en populær arbeidsplass. For eldre sjøfolk er det «back to basic», med arbeidsforhold lignende det de selv har opplevd.

Yngre skippere og maskinfolk må bygge kompetanse ombord før de slippes løs på egenhånd. Alt er ikke knapper og tastetrykk, det krever flere manuelle handlinger og en større grad av faktisk tilstedeværelse enn hva yngre mennesker kanskje er vant til. Men kunnskapen kommer med interesse og engasjement. Akkurat som på andre livsområder.

Avtaler rundt driften

Fra 2009 har Kystverket hatt ansvar for isbryting i hovedledene, Drammensfjorden er en slik hovedled og Drammen havn er en Stamnetthavn. Før den tid – nærmere bestemt fra da «Thor I» – Drammens første isbryter ble levert i 1889 – hadde Drammen Havn selv ansvar for isbrytingen.

Havnevesenet understreker behovet for å ha en operativ isbryter tilgjengelig – selv om det kan gå år mellom hver gang det er bruk for den. I dag er rutinen at Havnevesenet rapporterer isforholdene til Kystverket – som så sender ut navigasjonsvarsel. Kystverket og Drammen havn avgjør sammen når det er behov for å bryte is.

Kystverket har avtale med Buksér og Berging om isbryting i Drammensfjorden. Buksér og Berging har igjen avtale

med Drammen Havn om leie av «Thor III» til dette formålet. Selskapet gir også praktisk bistand i forbindelse med drift og vedlikehold. Isbryteren skal blant annet ha femårsklassing i 2021, selskapet står for alt det tekniske og praktiske i den forbindelse, herunder dokking. Buksér og Berging står også for ettersyn av skipet når det ligger ved kai, tørning og testkjøring av maskin, prøveturer osv. For Drammen havn blir dette et økonomisk nullsumspill: Inntektene på å leie ut «Thor III» går med til drift og vedlikehold.

Fifteen minutes of fame

«Thor III» har fått en del medieoppmerksomhet i løpet av sitt liv. Senest sist vinter kom Dagsrevyen om bord. Da skipet fylte 60 år i 2020 hadde en av lokalavisene en artikkel om jubilanten, som ellers har vært stjerne i flere innslag på fjernsyn og i aviser. Ikke rart, siden få 60-åringer er så spreke at de fremdeles kan drive med tungt arbeid som isbryting.

Takk til Ivar Vannebo, assisterende havnedirektør i Drammen Havn, og til Erik Steen, maskinsjef i Buksér og Berging AS og på «Styrbjørn». Begge har bidratt til artikkelen.



«Thor III» i gang med isbryting i Drammensfjorden sist vinter, sett fra en drone. Foto: Tomas Østberg Jacobsen



Svein triller landgangen bort til rekkeporten for siste gang. Foto: Viggo Kristensen

En dampskipsekspeditor krysser sitt spor

Hva ville lokalbåtene vært uten dampskipsekspeditorer? De var like viktige som fortøyningene, der de på hvert anløpssted holdt orden på det som skulle på land og om bord, både av last og passasjerer. Her forteller en av dem om sin virksomhet.

Ved Viggo Kristensen

Som så mange ganger før trillet han landgangen bort til porten i rekka. Men nå var det ikke svenske turister om bord som spent fulgte med på alt som skjedde på kaia. Det var heller ikke last som skulle losses og last som skulle om bord. Ingen passasjerer skulle i land. Den gamle lokalbåten «Skogøy» ligger nå så stille og fredelig ved kai i Narvik. Her er ingen båtsmann om bord som svinger lastekroken mot ham. Ingen skipper som står i styrehusvinduet og kontrollerer at alt går skikkelig for seg. Nå sto den staute gamle dampskipsekspeditoren på dekket for første gang på borti-mot 40 år. Den gamle lokalbåten som en gang var en viktig del av livet hans, er for lenge siden blitt til et kjært minne.

Nå skulle han vekke minnene til live. Den spreke 89-åringen skulle fortelle om sitt liv som en av de mange dampskipsekspeditorer langs seilingsruten til «Skogøy».

En livskraftig bygd

Svein Michaelsen ble født i 1932. Hans far drev butikk og dampskipsekspedisjon i Bogen i Ofoten. Familien startet handelsvirksomhet i 1918. Ofoten Dampskipsselskap ble dannet i 1912 og det var dermed rutetrafikk med dampskip på Ofotfjorden allerede da Michaelsen og sønn startet opp med handel. Byen Narvik innerst inne i Ofotfjorden hadde vokst fra intet til Nord-Norges største by i løpet av



«Skogøy» forlater Narvik i 1983, for siste gang, trodde man da. På dekkshuset forut kan man skimte nokken på den hydrauliske vinsjen. Foto via Viggo Kristensen

10 år. I 1926 kom den første «Skogøy» til Ofoten Dampskipsselskap. Båten var oppkalt etter en øy i Bogenbukta. Bogen var et livskraftig samfunn en times seilas fra Narvik. I mange år ble det drevet gruvedrift her med over 400 ansatte. Utover i det forrige århundre ble det mange industriableringer i bygda. Det førte til en livlig båttrafikk inn til Bogen.

«Tirpitz» og oppgangstider

Men det var ikke bare små og fredelige lokalbåter som anløp Bogen. I 1942 kom verdenskrigen til bygda. Svein husker godt da det gigantiske tyske slagskipet «Tirpitz» ankret opp i bukta. Også store krigsskip som «Scharnhorst» og «Admiral Hipper» lå i lang tid oppankret i Bogen. Det ble anlagt ubåtnett som stengte for all båttrafikk inn til bygda. Dette førte til at trafikken med lokalbåter opphørte. Nærmeste anløpssted var nå nabobygda Liland. «Tirpitz» lå i Bogen helt til det gikk et stort snøskred like ved akterfortøyningen til skipet. Svein forteller at tyskerne feilaktig trodde at det var bygdas befolkning som hadde utløst skredet. «Tirpitz» ble kort tid etter seilt opp til Kåfjord utenfor Alta. Men det var ikke bare problemer med de tyske gjestene. Om bord i Tirpitz hadde de et fenomenalt janitsjar-orkester, forteller Svein. På godværsdager kunne plutselig det tyske orkesteret komme marsjerende inn til bygda. Der holdt de konsert til glede både for de tyske soldatene og for bygdas innbyggere.

Den tyske marinen bygde en stor marinebase i Bogen.

Det ble bygget flere verksteder som var utstyrt med topp moderne maskiner. Det ble også anlagt en stor flytedokk som vedlikeholdt ubåter og jagere. Da freden kom ble det startet opp flere bedrifter i de tyske verkstedene. En bedrift produserte hydrauliske vinsjer, en annen linespell til fiskeflåten. Tyskerne bygde også et stort jernstøperi. Her ble det etter krigen blant annet produsert bremseskiver til malmvognene som fraktet jernmalm fra Kiruna til Narvik. Alt som ble produsert i Bogen ble fraktet ut til markedet med båt.

Den nye «Skogøy» var en revolusjon

Svein forteller at da den nye «Skogøy» kom i 1953 var båten en revolusjon. Folk stimlet sammen på kaien for å se det nye samferdselsvidunderet. Det var tre klasser om bord. Den flotte spisesalongen var for passasjerer på første klasse. Tredje klasse var i skarpen helt forut ved kjettingkassa. Også blant mannskapet var det klare skiller. Offiserene hadde egen messe midtskips, mens mannskapet hadde messen i det lille dekkshuset på fordekket. Alt var nytt og flott om bord. Men lasting og lossing foregikk på en litt gammeldags måte med en elektrisk vinsj. I Bogen var det på denne tiden en fabrikk som laget hydrauliske vinsjer. Og kommentarene haglet fra de vinsj-kyndige Bogen-væringene. De mente at en sånn flott båt måtte ha en hydraulisk vinsj. Det førte da også til at den elektriske vinsjen etter kort tid ble erstattet av en ny og flott hydraulisk vinsj som ble plassert oppå dekkshuset på fordekket.



15-milerne var Bergenskes tre godsbåter «Uranus», «Ursa» og «Ara». Alle ble bygget i 1955 for fart på norskekysten. Lasteevnen 1400 tonn og lengden 250 fot. Kranene var også en del av det nye, raske og moderne. Her ser vi «Ursa» i Karmsundet. Bildet er fra Opedalssamlingen i Norsk Skipsfartshistorisk Selskap, via Dag Bakka.

Ny kai, ny styrmann og en engelskmann

Svein hadde en dyktig medarbeider som het Olav Jakobsen. Det var som regel så mye lasting og lossing at de måtte være to mann på kaia. I bygda var det en trevarefabrikk som produserte vinduer og dører. På 1950-tallet foregikk gjenreisningen av Finnmark for fullt, og mange av vinduene og dørene til gjenreisningshusene ble laget i Bogen. Trevarene ble lastet om bord i «Skogøy» og som regel plassert på fordekket som dekkslast. Det kunne være så mye last som skulle fraktes ut til Svolvær at lastingen kunne ta opptil en og en halv time. Dette var kritisk for «Skogøy» som måtte være i Svolvær slik at passasjerer rakk nord- eller sørgående hurtigrute. Derfor var det viktig at man ikke brukte lang tid på knuter når lasten skulle heises om bord. Svein fikk beskjed om å lære seg en engelskmann. Han lærte seg den geniale knuten og dermed gikk lastingen raskere.

Under krigen ble kaien i bygda ramponert av tyskerne. Det måtte store reparasjoner til før kaien igjen kunne ta imot lokalbåten. Men den nye kaien skulle ikke få noe langt liv. En av styrmennene ombord i «Skogøy» skulle legge til kaien, men han var ikke vant med den omkastbare propellen. Det tar litt tid før båten begynner å gå akterover etter at ordren «Full fart akterover» er gitt til maskinistene. Springen var festet til kaien mens båten var i sig forover. Og båten fortsatte å sige fremover. Svein og hans medarbeider sto på kaien begynte å ane hvordan dette ville gå. Det var bare å springe for livet. «Skogøy» rev med seg halve kaien på sin ukontrollerte ferd mot fjæresteinene. Men ferden stoppet før båten brakket i fjæra. Det var bare å ringe bygdas snekkerverksted igjen.



Slik ser en engelskmann ut, også kjent som nakkestikk. Bilde fra Store norske leksikon, i en artikkel av Johan Jørgen Petersen.

15-milern

«15-milern» var skip som seilte langs norskekysten. Og som navnet tilsier så gikk båtene med en fart på 15 mil (15 knop). Disse båtene var ofte innom Bogen. «15-milern» anløp de stedene hvor det var last, og de kunne komme til alle døgnets tider. Mannskapet ombord ringte til Bodø radio og ba dem om å kontakte ekspeditøren når de var en halv time



«Tirpitz» i opplag i Bogen, fotografert 26. juli 1942. U-båt-nettet synes godt. Foto via William Hakvaag ved Krigsmuseet i Svolvær.

unna. Men av og til glemte Bodø å gi beskjeden videre. Det hendte flere ganger at Svein måtte springe i pyjamas og støvler ned til kaien når han så «15-milern» komme.

Svein forteller at en gang skulle en lastebil laste jernplater om bord i en «15-miler». Platene skulle heises med lastebilkranen om bord i båten. Men noen hadde regnet fryktelig feil. Det var altfor tung last for lastebilkranen. Det endte med at hele lastebilen tippet over og havnet i sjøen. Det samme gjorde sjåføren. Men like i forkant av ulykken var det kommet pålegg om at alle kaier skulle ha en redningsstige i tilfelle noen falt i havet. Sjåføren kunne derfor klatre opp stigen og inn i varmegua på kaia.

Ekspeditøren og båtsmannen om bord i «Skogøy» måtte håndtere store godsmengder. Særlig var linespellene tunge saker, de veide 900 kg. Da var det viktig at ekspeditøren håndterte hivet på en forsvarlig måte.

Det var ikke så mye fokus på HMS for 60 - 70 år siden. Det fikk en kollega av Svein erfare. Lastepallen kom i begynnelsen av 1950-tallet. De holdt på å losse «Skogøy» og skulle sette en tungt lastet palle ned på kaien. Da fikk Sveins kollega hjørnet av pallen oppå tåa. Mannen hadde kun kalosjer og hossalæsta på føttene. Men lossingen og lastingen ble gjort ferdig før hardhausen kastet seg på sykkelen og syklet en mil til doktoren. Etter å ha fått beskjed av doktoren om at tåa nok var knust, syklet han hjem igjen.

Fribillett og fraflytting

Som dampskipsekspeditor hadde Svein fribillett med lokalbåtene og hurtigruten. Det kom godt med da han fant sin kone nede i Trondheim. Begge to gikk på handelsgymnasi-

um i begynnelsen av 1950-tallet. Det ble mange turer mellom trønder-hovedstaden og Bogen. Til Svolvær gikk reisen med «Skogøy» og fra Svolvær til Trondheim med hurtigruten.

Av og til var det nødvendig med en tur inn til Narvik. Svein kan fortelle at ikke alle lokalbåtene var like flotte som Skogøy. Særlig var en av Ofoten Dampskipsselskaps båter alt annet enn luksuriøs. «Fykan» het båten og var en gang for lenge siden bygget for den russiske tsaren. Men det var for et halvt århundre siden. Nå var båten blitt en illeluktende hålk. Pumplukten kombinert med rulling og stamping gjorde at selv den mest sjøsterke ble sjøsyk. Folk hang over rekken og matet krabbene fra Narvik helt til Bogen.

Det at sjøreisen ofte var svært ubehagelig gjorde nok sitt til at veinettet ble utbygget. I 1983 var det slutt for lokalbåtruten mellom Narvik og Svolvær. Riktignok ble det satt inn en hurtigbåt i ruten, men etter noen år forsvant også den. Skal man til Svolvær i dag så må man enten kjøre bil eller ta buss. Alt godset som før ble fraktet med «Skogøy» blir i dag fraktet med trailere. Dampskipsekspeditøren forsvant med lokalbåten. Og bygda Bogen ser ut til å lide samme skjebne. Nesten all industri er forsvunnet. Skolen er nedlagt. Fraflytting preger den en gang så livskraftige bygda. Betegnende nok har også Svein og hans kone flyttet fra bygda. Nå nyter paret livet på sine gamle dager i en moderne leilighet i Narvik. Selv om den siste «15-milern» for lenge siden er hugget opp og «Skogøy» ikke lenger går i rute til Svolvær, så har i hvert fall den gamle dampskipsekspeditøren utsikt til malmåtene på havna, og den spreke 89-åringen kan kose seg med gode minner fra et langt og godt liv den gang det var livskraftige bygder i Norge..

Vil sikra verneverdige lystbåtar

Riksantikvaren (RA) har starta arbeidet med å sikra kulturhistoria til dei norske lystbåtane. Det første steget på vegen er «lystbåtprosjektet». Rapporten frå forprosjektet vart levert frå Hardanger fartøyvernssenter til Riksantikvaren i midten av januar.

Ved Lars A. Oma, Hardanger Fartøyvernssenter

Målet med forprosjektet, som er initiert av RA, er å skaffe ei oversikt over «fritidsbåt-området», og kartlegge dei ulike hovudtypar fartøy fritidsbåt-kategorien kan delast inn i. Forprosjektet kan bli starten på eit større prosjekt der ein mellom anna har som mål å utarbeide kriterier for vurdering av verneverdi. Deretter ventar arbeidet med å kartlegge kva som konkret finst av verneverdige båtar, frå rundt 1870 og fram mot vår tid.

I forprosjektet er lystbåt-kategorien delt opp i to underkategoriar: Seglande lystbåtar (segl som hovudframdrift) og motoriserte lystbåtar (motor som hovudframdrift). Under desse to hovudkategoriane openberrar det seg mange ulike båt-typar, som forprosjektet har prøvd å belysa.

Riksantikvaren har berre ei avgrensing i dette arbeidet: Lystbåtprosjektet skal berre omfatte båtar som er bygde for fritidsbruk. Bruksbåtar som har vore nytta som fritidsbåtar vert ikkje omfatta av prosjektet.

Elles er det ikkje sett avgrensingar når det gjeld konstruksjon, storleik, alder eller byggemateriale. Med andre ord, det er eit omfattande arbeid.

I vernearbeidet for lystbåtflåten reiser det seg ei rekkje spørsmål; mellom anna kva rolle musea skal ha, og grenseoppgangen mellom vern av båtar som flytande kulturminne og vern gjennom bruk og vern av båtar som museumsgjenstandar. Er det meningsfullt å operere med ei slik grense, og kor bør den gå? Og kan båtar som er bevart i museumsmagasin sjåast på som ein del av det samla fartøyvernet?

Det er ei kjensgjerning at fleire store norskbygde lystbåtar er selde ut av landet dei siste åra. Mange meiner det hastar å få ei oversikt over det som er igjen av verneverdige norske lystbåtar.

Om dette vil munne ut i ein eigen verneplan for lystbåtar, eller verneområdet vert teken inn i eksisterande planar, vil tida vise.

Arbeidet med forprosjektet er utført av Lars Arvid Oma, dokumentasjonskonsulent ved Hardanger og Voss museum, avdeling Hardanger fartøyvernssenter, i samarbeid med kystkulturkonservator Cathrine C. Arnesen frå MIA-Museene i Akershus, avdeling Oslofjordmuseet.



Her ser vi et knippe meterbåter, regattabåter bygget etter en internasjonal målregel fra omkring 1900 og femti år fremover. Metertallet var resultatet ved utregning av en formel der båtens data ble lagt inn. De største var 15-metere, videre nedover var de vanligste regattaklasser 12-, 10-, 6- og 5,5 metere. Den siste var olympisk regattaklasse frem til 1968. Begrepet 12-meter oppfattes ofte som det mest luksuriøse innen seilssport. Slike båter er smykker, mange av dem er nå i fare for å bli solgt til utlandet. Det er altså et krevende arbeid Riksantikvaren nå har foran seg, mange hensyn skal veies mot hverandre. Det haster, men noen rask løsning kan ikke forventes. Bildetekst ved redaktøren, foto via Peter Ennals.



Slik travelhet kunne det være på kaia før avgang. Her ligger «Kommandøren» og «Gudvangen», ved Nykirkealmenningen. Foto: K. Knudsen billedsamling

Los Bendiksens memoarer

I Dampskibsposten nummer 118 trykket vi første del av «Minner fra sjømannslivet» av Mathias Bendiksen fra Bergen. Her kommer andre del. Bendiksen startet sin sjømannskarriere i 1908, som dekksgutt i Fylkesbåtane i Sogn og Fjordane, og endte som rutelos i samme rederi i 1950. Minnene ble utgitt i bokform i 1962. Denne gang er første turen til Sogn tema.

Neste tur ble til Sogn, som også var nytt for meg. Men var dialekten og tonefallet rart i Nordfjord, fortøner det seg ikke likere for meg i Sognefjorden heller. De buldret noe forferdelig, syntes jeg. Og så fort de snakket – nei dette greidde jeg ikke å følge med i. Til å begynne med gikk det meg forbi meget som var uforståelig for en bygutt, men det lærtes fort.

Så kom for første gang den store dagen da jeg skulle opp i bestikken til kapteinen og få min første lønning, samt skrive under på papir for mottagelsen av pengene. Jeg var temmelig skitten på hendene etter all lampesoten, og dette bemerket kaptein Lund med følgende replikk: - Du får så mange penger nå at du må spandere på en mark grønnsepe på nevene dine!

Tonen var temmelig barsk, syntes jeg, og kastet et forskrekket blikk på ham, og da kom dette lune og koselige smilet hans igjen og slettet ut all barskheden.

Ja, jeg fikk en god slump penger, syntes jeg, 25 kroner måneden i hyre og 35 kroner i kostpenger. Vi holdt oss nemlig kosten selv i den tiden. Dette ble til sammen en helt fyrstelig gasje mot å gå som løpergutt i Bergen for 15 kroner

måneden og på egen kost. Nei, dette ble bedre og bedre, og å si opp og gå i land fra en slik jobb ville jo være den rene galskapen. Så tanken på å si opp ble mere og mere fjern, og til slutt tørket den helt bort. Det fikk gå med sjøsyken og sjøredselen som det ville, jeg måtte nok lide litt for pengene, syntes jeg. Men sjøsyken ble jeg plaget med i hele tre år før jeg ble kvitt den.

Jeg begynte nå å bli fortrolig med reiselivet, og likte det etter hvert som tiden gikk og jeg fikk bedre grep om arbeidet. Reise fra sted til sted, en snarvei hjemom når vi var i Bergen og så på ny tur igjen, god mat og rikelig med frisk luft når jeg var oppe på dekk. Derimot var det helst av noe ubestemmelig kvalitet nede i lugaren, hvor vi var syv mann som holdt til.

Men tilbake til kaptein Lund. Det var en sjelden personlighet. Aldri bante han eller skjelte på oss mannskapet ut fra kommandobroen eller dekket så passasjerene hørte på. Rolig og konsist kom hans kommandoordrer, samme hvor galt det gikk. Men så han noe som ergret ham og som trengte en korreks, gikk han inn i bestikken og noterte det



Mathias Bendiksen var flere ganger inne på tanken å slutte med sjømannslivet, og heller få seg arbeid i land. Men så fikk han tilbud om stilling som båtsmann om bord i «Framnæs». Etter å ha tenkt seg om, slo han til. «Framnæs» var en eldre og mindre båt enn «Firda». På sin første tur, som gikk til Førdefjorden, fikk han i oppgave å lose sammen med kapteinen på broen. Her ligger «Framnæs» ved tollboden i Bergen i 1920. Bildet er utlånt av Atle Raubotn.

ned på en lapp. Når vi så mottok månedslønnen, trakk han lappen fram, og da fikk vi vite det. Men når han hadde sagt sin hjertens mening og vi hadde lovet bot og bedring, så lød ordren: - Gå og fortsett arbeidet ditt og synd ikke mere!

Han kunne også være temmelig spydig mang en gang. Her er et eksempel. Vi hadde gjort oss enige, mannskapet, om at vi måtte få et lufterør ned til lugaren vår, for det fantes der ikke. Da vi sendte en deputasjon av sted stod kapteinen påkledt, klar til å gå i land. Han hadde visstnok hastverk også, så han ble litt ergerlig over å bli heftet. Men han hørte rolig på hva vi hadde å si, og svarte at vi får se på det. Men så kom det ganske tørt: - Skal det være et rør som fører frisk luft ned, eller skal det være et rør som trekker skittlukten opp? Dermed gikk gamlingen, og vi ble ham svar skyldig.

I en episode som står levende for meg opptrådte kaptein Lund med stor verdighet. Det var et opptrinn mellom førstemaskinisten og restauratøren vår. Førstemaskinisten var en rask og utilnærmelig person, og alle om bord holdt seg på tilbørlig avstand fra ham. Så hendte det at vi kom til Bergen 17. mai kl. 8 om morgenen og måtte gå i rute allerede kl. 14 om ettermiddagen. Det ergret oss i høy grad alle sammen, så humøret stod langt under null hos alle mann da vi gikk fra Bergen. Vi hadde praktisk talt ingen passasjerer med, og lite av last. Tjenestepersonalet hadde etter endt middagsservering og oppvask tatt seg en vel fortjent middagshvil. Kl. 5.30 ringte førstemesteren etter kaffen sin. Han ringte en gang til. Å nei der kom ingen med kaffe til ham. Han ringte en tredje gang, men med samme resultat. Han tørnet da ut og gikk akterover, traff restauratøren i salonggangen og spurte: - Hvordan går det med kaffen min?

Restauratøren svarte at nå skal du få kaffe øyeblikkelig. Hertil svarte førstemester at «jeg skal gi deg kaffe, din slaur», og ledsaget det med et slag i ansiktet. Restauratøren tok flukten inn i salongen og trev i farten med seg en feiekost som

forsvarsvåpen, hoppet opp på et av bordene og begynte å fekte vilt med feiekosten slik at førstemesteren ikke kom ham inn på livet. Men han var ikke rådløs. Han fikk tak i hjørnet av bordteppet og dro det til seg med det resultat at restauratøren datt på enden og ramlet ned på dørken.

Hvordan det videre hadde utviklet seg er ikke godt å si, men nå opptrådte kaptein Lund på skueplassen, heldigvis, og blåste av kampen med den bemerkning at «jeg trodde det var voksne folk jeg hadde om bord og ikke gutter.» Resultatet av kampen var for førstemesteren vedkommende et par knuste briller og for restauratøren noen klor i ansiktet og et forstuet bakparti. Men hadde ikke kaptein Lund kommet i rette øyeblikk, er jeg sikker på at kampen hadde fått et mer dramatisk utfall. Men en ting er sikkert: Det var en glimrende 17. mai-underholdning for oss matroser som hadde vakt, og vi tok ikke parti for noen av partene. Og førstemesterens oppsyn da han gikk ut av salongen med knuste briller og bare innfatning på nesen, var noe vi lo av i ukesvis fremover. Det var et syn som vanskelig lar seg beskrive.

Kosten holdt vi oss selv den gangen idet at vi fikk kostpengene utbetalt, så det skapte ingen friksjoner mellom oss mannskapene og restauratøren som det gjorde senere da vi ble innlemmet i skipets husholdning. Vi levde godt for en krone dagen i den tiden. Middagsmaten hadde vi felles, og en av oss forestod innkjøpene for en måned ad gangen. Brød og smør kjøpte vi hver for oss, og kjøtt og fisk kjøpte vi billig inne i fjordene. Potetene ble ikke alltid så dyre heller, for når vi hadde losset en potetlast i Bergen ble der alltid en slomp poteter liggende igjen i rommet, såpass at vi hadde nok til en tur og kanskje to også. For sogningene brukte ikke førsteklases sekker, de både revnet og sprakk, og ofte gikk mulebandet av. Senere mistet vi dette privilegium med utbetaling av kostpengene og ble innlemmet i skipets husholdning, hvilket ikke alltid ble til vårt beste.

Som dekksgutt hadde jeg til stadighet jobben i forvinsjen under lasting og lossing i Bergen. Dette var en meget krevende jobb som fordret den ytterste aktpågivenhet og oppmerksomhet sammen med godt handlag. Og de karene som stod i luken var temmelig sære og nøye på det, og jo eldre de var, jo grettere var de, og det ble sendt opp både eder og forbannelse til den stakkers dekksgutten for den minste unøyaktighet, ja i grovere tilfeller også løfte om juling. Det sistnevnte kom heldigvis sjelden til utførelse, men en gang var det på nære nippen. Båtsmannen som var den øverstkommanderende av dekksmannskapet hadde alltid forluken under lasting i Bergen, og den som vi da hadde, må jeg si jeg hadde den største respekt for. Han var grei nok, men temmelig sær og gretten mot meg. Det skulle ikke meget til før han var etter meg. Det var ofte jeg så det hvite i øynene hans når ikke alt gikk på tommen og han var misfornøyd med vinsjingen min.

Så en dag gikk det riktig galt. En kasse som inneholdt raffinade ble firt en centimeter for langt ned med den følge at den tok lukekarmen, falt av hivet og gikk i rommet og knustes så all raffinaden ble strødd utover. Da får jeg se båtsmannen komme opp trappen til bakken til meg, og hans ansiktsuttrykk lovet ikke godt. Dermed slapp jeg vinsjen og sprang fram på baugen med den faste beslutning at hvis han ville gi meg juling, så sprang jeg overbord. Jeg var nemlig flink til å svømme, så jeg hadde ingen betenkeligheter av den grunn. Men da båtsmannen ble klar over dette, stoppet han halvveis framme på bakken, ristet på hodet og spurte om jeg var blitt helt galen. Jeg svarte at kom han nærmere, så sprang jeg overbord. Dermed gjorde han helomvending og gikk ned til luken igjen. Jeg gikk tilbake til vinsjen, og begge fortsatte som om intet hadde hendt. Jeg fryktet et oppgjør når vi ble ferdige ut på natten, men det ble det heldigvis ikke noe av.

Vi to ble senere kolleger idet vi ble loser begge to, og vi kom meget godt ut av det med hverandre, men denne episoden ble aldri nevnt med et ord mellom oss.

Etter hvert som tiden gikk fikk jeg mer og mer trening i vinsjarbeidet og klarte til slutt å tilfredsstille de mest fordringsfulle lukemenn. Særlig vanskelig var innlasting av kreatur og hester. Enkelte av hestene sprellet noe aldeles forferdelig når de skulle tas ombord, og da gjaldt det det å fire de ned gjennom luken i rette øyeblikk så ikke noen av føttene ble hengende igjen på lukekarmen eller at de skulle slå hodet mot lukekarmen og få slått i stykker tennene sine, for det var kostbare dyr og dersom de kom til skade, fikk selskapet svi med erstatninger.

Resten av vinteren og våren gikk uten noen usedvanlige hendelser som jeg kan huske nå. Dette året, 1908, skulle selskapet feire sitt 50 års jubileum, og det var noe vi så frem til med store forventninger. Kontorsjef J. O. Ervik hadde vært administrerende direktør denne vinteren etter avdøde Ove Holm, og denne våren fikk vi vår nye direktør, T. Holst, som var marinekaptein. Vi var svart spent på hvordan han ble å arbeide under. Han viste seg å være en mann med demokratiske prinsipper, så vi underordnede mannskaper hadde ingen nød av ham. Da var det gjerne litt vanskeligere for befalet, for disse lå han adskillig mere etter. Av hvilken grunn, kan jeg ikke godt bedømme, for jeg var så ung i tjenesten den gang at jeg kunne ikke ha greie på det. Forholdet mellom befalet og mannskapet var adskillig mere stivt den gang enn det er nå, så noen fortrolige samtaler eller disku-

M E R K !

Hjelp til og hald klosettet reint og i orden. Klutar, avis-papir, mat-papir, flasker o. l. må ikkje kastast i klosettet eller på golvet, men overbord.

Etter bruk må klosettskåla spylast. Trekk i hand-taket ved klosettet og hald fast til skåla er rein.

Syt for at klosettet er i den stand når De forlet det som De sjølv ynskjer å finna det.

Riss eller skriv ikkje på veggene.

Kast ikkje fyrstikker, sigarettstumpar eller anna avfall på golvet.

Vis reinsemd ombord, både av omsyn til Dykk sjølv og medpassasjerane Dykkar!

Fylkesbaatane i Sogn og Fjordane

Informasjon om renslighet var viktig på den tiden. Og havet var søppelplassen.

teringer av problemer vedkommende disse ting, forekom slett ikke.

Femtiårsjubileet skulle feires i slutten av juli måned. «Gudvangen», populært kalt «Grisen» på grunn av sine runde og fyldige former, gikk festturen rundt Askøy med direksjonen, de øverste sjefer, kontorpersonalet og alle andre innbudte representantene fra byen og landdistriktene, og den avsluttende festen ble holdt på Grand Hotel i Bergen. Festen forløp etter deltakernes utsagn meget vellykket. Det var en representant for hver stilling ombord i skipene som også var innbudt.

Senere kom turen til besetningen på skipene. Etter hvert som skipene hadde kjelesjau, som det trengtes to døgn til, ble disse halt ut fra kaien og oppankret på Vågen, og så fikk de festen. «Firda» var det tredje skipet i rekken. Til vanlig når det var fest ombord, så som jul for eksempel, spiste offiserene akterut i salongen og mannskapet forut på annen plass. Men her fikk vi et bevis på direktør Holts demokratiske sinnelag, for hans ordre var at alle mann, høy som lav i stilling, skulle spise i salongen akter, offiserene ved bordet på babord side og mannskapet ved bordet på styrbord side. Direktøren var selv ombord og påså at alt var etter hans bestemmelse og deltok på festen en times tid. Det var festlig dekket på bordene og rikelig med mat og drikkevarer så stemningen ble temmelig høy til slutt. Ordren var at det ikke skulle spares på noen ting, så det ble opp til den enkelte å passe på hvor meget han tålte. Med hensyn til det sistnevnte var det dessverre flere som forregnet seg, men det hele forløp vellykket uten noen misstemning av noen art.

75 årsjubileet ble ikke feiret, men 80 årsjubileet ble det. Men det så de fleste av oss ikke noe til, enten det nå skrev seg fra dårlig økonomi eller dårlig hjertelag. Kanskje var det begge deler i forening som gjorde utslaget. Men 100 årsjubileet i 1958, som jeg hadde den glede å få være med på, var derimot en avgjort suksess. Da var kong Olav til stede og det var store festligheter både i distriktet og i Bergen



Slik ser Bredalsholmen ut, teknisk kulturminne på innsiden, bademuligheter på utsiden. Et ypperlig feriemål. Den lille prikken ytterst i horisonten er Oksøy fyr. Foto via Bredalsholmen.

Nye ledere ved fartøyvernssentre

Fartøyvernssentrene er viktige aktører i fartøyvernet. De er profesjonelle fartøyvernere som skal være garantister for faglig standard på restaurering og vedlikehold, de skal bistå frivillige fartøyvernere på felt der frivilligheten ikke strekker til, og de skal være samarbeidspartnere for alle aktører innen fartøyvernet. To av fartøyvernssentre fikk nye ledere ved årsskiftet. Her presenterer de seg og sine anlegg.

Finn Oredalen, ny daglig leder på Bredalsholmen dokk og fartøyvernssenter

Som han selv gjorde kjent i et tidligere nummer av Dampskibsposten, sluttet Jon Helge Aas ved BDF i desember. Etter 15 år i bedriften, de siste 7 år som daglig leder, fulgte han planen om å bli pensjonist. Jon Helge har ledet verftet på en stødig og sikker måte, og sørget for stabil drift og økonomi i en uforutsigbar «bransje». Han har i alle år gjort en formidabel innsats i ulike roller, han sitter på mye verdifull kunnskap, og slipper nok ikke unna å bli brukt som «konsulent» i tida framover.

Avgangen hans var godt planlagt, ny daglig leder var ansatt i tide, klar til å starte i jobben i januar. Imidlertid trakk denne seg fra avtalen tre måneder etter ansettelsen, slik at

man likevel stod uten en etterfølger. Dermed ble det litt travelt med erstatning, og undertegnede fikk anledning til på kort varsel å tre inn i rollen.

Bakgrunnen min er sivilingeniør fra det som i sin tid het Skipsteknisk avdeling på Norges Tekniske Høyskole. Tidligere har jeg jobbet med offshore byggeprosjekter, sivil og militær skipsbygging, og de senere år i rederi med ansvar for bygging av LNG-mottak i Suez, ombygging og reparasjoner av LNG-skip etc.

Jeg har også tidligere vært innom Bredalsholmen som daglig leder, i perioden 2010 – 2013, da jeg blant annet fikk med meg levering av «Hestmanden» og «Kysten», den gang etter en lang periode med turbulens og usikkerhet.

Aktiviteter

Til tross for Koronasituasjonen har 2020 vært et bra år for Bredalsholmen. Vi har unngått smitte, og gjennomføring av prosjekter og andre aktiviteter har i hovedsak gått som planlagt. «Jøsenfjord» og «Følgefonn» ligger begge i dokka og får skiftet dårlig stål. På skoleskipet «Sørlandet» har vi deltatt med klinking og utskifting av skrogplater som et reiseoppdrag for Skude verft på Karmøy. Vi har også utført konsulenttjenester og oppfølging av reparasjonsarbeid på skroget i forbindelse med hovedklassing. På «Statsraad Lehmkuhl» har vi utført konsulenttjenester og fulgt opp arbeid på skroget i forbindelse med hovedklassing.

Vi jobber ikke kun med fartøy, også i andre sammenhenger er det etterspørsel etter Bredalsholmens kompetanse. I 2020 har vi bidratt på kjelen til et damplokomotiv som Krøderbanen holder på å restaurere. Vi skal også en tur i 2021 for rørlagging rundt kjelen.

I tillegg til restaureringsoppgaver og dokumentasjon av disse, utfører vi separate befaringer og tilstandskontroller. I 2020 har vi gjort dette for 10 fartøyer over hele landet, dessuten et i Praha.

På anlegget er vi i ferd med å installere en spesialtilpasset spanteovn. Sammen med et nybygd spanteplan vil dette gjøre det mulig å forme spant i glødende tilstand på samme vis som det opprinnelig ble utført på skipsverftene. Vi satser på at spanteovnen vil stå klar til bruk i løpet av første halvår. Restaurering av pumperom med dokkpumper pågår, og ferdigstilles i år.

Håndverk

Via Riksantikvarens fellestjenester hadde vi i 2020, i tillegg til oppgaver som tilstandskontroller, restaureringsplaner og teknisk-historisk dokumentasjon, særlig fokus på dokumentasjon og forskningsarbeid knyttet til håndverksteknikker, deriblant håndklinking. Vi arbeider også med å legge til rette for å formidle håndverkskunnskap digitalt.

Anlegg – formidling – besøk

Dokkanlegget på Bredalsholmen er fra 1876 og mottar støtte fra Riksantikvaren som teknisk- og industrielt kulturminne. Det er gjort mye for å sette anlegget i stand de senere år, og nå pågår det arbeid med restaurering av dokkas hjerte, pumperommet med dokkpumpene. Et slikt kulturminne i drift er unikt, selv her til lands, og mens 2021 fortsatt er i startfasen, ivrer vi for økt besøk til Bredalsholmen. Dampskibspostens lesere kan vite at vi vil strekke oss langt for å rydde kaiplass til deres fartøy, enten besøket gjelder verftsarbeid eller bare et sommeropphold på Sørlandet. For andre besøk, enten land- eller sjøverts, anbefales det å ta kontakt, eller sjekke våre åpningstider i sommer når den tid nærmer seg.

Vi ønsker å utvikle Bredalsholmen videre som kystkulturinstitusjon, og formidling vil være en prioritert oppgave i tiden vi har foran oss.

Åsmund Kristiansen, ny direktør ved Hardanger og Voss museum

Etter ti år som avdelingsleder ved Fartøyvernavdelinga i Hardanger og Voss museum er jeg fra 1. januar direktør for det konsoliderte museet.

I 2006 ble det gjennomført en museumsreform i Norge.



Ved Hardanger fartøyvernssenter kan besøkende se håndverkere i virksomhet, fagfolk innen de nesten utdødde fagene som er nødvendige for å drive fartøyvern. Her er smeden i arbeid. Foto: Hardanger fartøyvernssenter.

Det innebar at de fleste museer som hadde statlig og/eller fylkeskommunal støtte ble slått sammen til større enheter. I Hardanger og Voss ble åtte enheter slått sammen.

Hardanger fartøyvernssenter, der jeg har jobbet fast siden 1997, var en av avdelingene i det nye konsoliderte museet. I perioden fra 1997 til 2010 var jeg hovedsakelig fartøyvern-konsulent og drev bl.a. med dokumentasjon før, under og etter restaureringsoppdragene som ble gjennomført ved fartøyvernssenteret. Jeg må også nevne at jeg kom til Norheimsund i 1988 som sivilarbeider og jobbet et halvt år ved det som den gang het Stiftinga Hardangerjakt. Den gang var det restaureringa av «Mathilde» som sto i fokus. Videre fikk jeg læreplass i trebåtbyggerfaget året etter og tok fagbrev i 1992. Deretter jobbet jeg tre år ved Rissa Kystmuseum (nå Museet Kystens Arv) i Trøndelag, studerte etnologi og tok hovedfag i 1997.

Etter ti år som avdelingsleder for fartøyvernarbeidet hadde jeg ikke noe spesielt behov for å prøve noe nytt, jeg har trivdes godt i jobben. Vi har et godt og kompetent kollegium og treffer mange hyggelige mennesker gjennom fartøyvernarbeidet. Men da jeg ble konstituert som direktør 1. mars 2020 fikk jeg nye utfordringer. I løpet av året har jeg sett at jeg har stor glede og interesse av å jobbe med alle temaene som Hardanger og Voss museum driver med. Og at jeg mener jeg kan bidra på noen områder.

Fartøyvern er en stor del av virksomheten til Hardanger og Voss museum, og det feltet vil jeg fortsette å følge opp. Her skjer det mye spennende. Et viktig arbeidsfelt framover er å få fram mer kunnskap på fartøyvernfeltet. Vi må fortsette å «bygge faget» gjennom systematisk dokumentasjon, artikler og forskning slik at det kan bli mulig å sette opp pensumlister ved utdanningsinstitusjonene og få flere interessert i å jobbe med den akademiske delen av faget. Dette skal selvsagt ikke gå ut over det systematiske arbeidet med å videreføre og gjenreise håndverksteknikker som gjør det mulig å restaurere og vedlikeholde de historiske fartøyene, uten at de historiske verdiene går tapt.

Kysten rundt

Hva skjer i fartøyvernmiljøet?

Register til Dampskibsposten

Har noen tenkt: Den båten sto det om i Dampskibsposten, i hvilket nummer var nå det? I en slik situasjon kan et register vært nyttig. Det har vi tenkt å gjøre noe med. Vi har laget et temaregister, der fartøyene naturlig nok er det viktigste temaet. Blant andre temaer er generelt fartøyvern, rekruttering, opplæring, historisk materiale og en rekke andre. Registeret vil ligge på Norsk Veteranskibsklubs hjemmesider.

Der vil dere finne første versjon av registeret. Foreløpig går det tilbake til 2017, flere årganger kommer senere. Det kan også være behov for å justere temainndelingen, og å legge inn datatekniske finesser og søkemuligheter. Likevel, dette er et første forsøk, laget av noviser, ikke nerder, innen datateknologi. Mottoet har vært at det beste ikke må bli det godes fiende.

Hvordan registeret bør forbedres må dere lesere gi anvisning om. Hva er feil, hva savner dere, hvor er det inkonsekvenser, hva kan gjøres enklere? Gi beskjed til redaktøren. Foreløpig kan han stå for forbedringsarbeidet, men han overlater det gjerne til en med entusiasme og ferdigheter. Målet må hele tiden være å utnytte stoffet i tidligere utgaver av Dampskibsposten, og dermed øke nytten av bladet i vårt fartøyvernarbeid.

«Styrbjørn» til verft i Sverige

Rolf Nordby

I begynnelsen av mai 2021 vil «Styrbjørn» bli slept fra Oslo til Gotenius Varv i Göteborg. Det er omfattende rustskader på båtdekket aktenfor styrhuset, og både skorsteinen og stålet i båtdekket må byttes ut i sin helhet. Mens båten er på verksted vil det også bli gjennomført en 5-årsklassing.

Leif Olav Jensen med sin slepebåt T/B «Skrubben» har gitt en meget gunstig pris for slepet. «Styrbjørn» kunne meget vel ha seilt til Göteborg for egen maskin, men med store utgifter til kull. Siden båten skal slepes har dugnadsgjengen i Oslo kunnet demontere utstyr som skal beholdes. Det gjelder styremaskin, vanntank, daviter og noe annet. Utstyret er lagret om bord slik at verkstedet kan remontere det til slutt. Det er spart betydelige utgifter med en slik egeninnsats.

Slep er også gunstig siden det mannskapet som følger

slepet om bord på T/B «Skrubben» slipper koronakarantene både i Sverige og i Norge. Når slepet ankommer Göteborg vil mannskapet kaste trosser over til verftet, fortøye, og så returnere direkte til Norge. Uten å ha satt noen som helst fot på svensk jord. Praktisk løsning i disse dager!

«Styrbjørn» bli liggende ved Gotenius Varv over sommeren, og vi regner med å kunne hente båten i løpet av september. Da må det da være slutt på alle disse reiserestriksjonene?



Her er maskinsjef Jørgen Dihle i ferd med å skru løs den store lenseposten. Den er en del av bergingsutrustningen på «Styrbjørn». Ved lensing av en havarist kan inntil 16 lense-slanget skrues på stussene som til vanlig er dekket av hettene vi kan skimte på utsiden av lenseposten. Den store sirkulasjonspumpen for hovedmaskinen står for lensingen. Foto Bjørnar Olsen.



Nedrigging av stillas og utstyr, like før avgang frå Ornes. Torkel Reed Herstad langer på land og Erlend Gran tek imot. Foto via Tor Bjørgaas.

Reparasjoner på «Oster»

Ved Tor Johannes Bjørgaas

I Lustrafjorden, nesten så langt inn i Sognefjorden det går av å koma, ligg Ornes Båtbyggeri. Her har «Oster» vore sidan 9. august ifjor og fram til 30. mars i år.

Avtalen lydde på reparasjon av råteskader på styrehuset sine berande konstruksjonar og å fornye panelet på fronten og sidene. Imidlertid så viste det seg, at det var råte i promenadedekket og i båtdekket. Dette auka arbeidsomfanget betraktelig, men båtbyggeriet hadde kapasitet til å ordne opp i dette også. Tidsrama og budsjettet sprakk, men i desse pandemitidene kunne «Oster» like gjerne bli reparert som å liggje i opplag. Auken i kostnaden låg innanfor det NHVL kunne tåle og den 30. mars kunne «Oster» setja kursen mot den heimlege Osterfjorden. «Oster» tek seg godt ut med nytt båt- og promenadedekk, samt nytt brupanel av malmfuru.

Øyvind Hatlevoll og karane hans ved båtbyggeriet fortener ein stor takk for vel utført tømmermannsarbeid på «Oster».

Ornes Båtbyggeri starta som eit tradisjonelt småbåtbyggeri i 1975. Slikt arbeid driv dei framleis med, men har utvida kompetanse og utstyr slik at no kan dei 10 karane der vedlikehalde, bygge om og reparere båtar i tre, stål, aluminium og plast. I oppvarma båthall kan dei ta inn båtar opp til 50 fot og 30 tonn, medan slippshallen har plass for båtar opp til 30 meter og 100 tonn.

«Gamle Oksøy» på langtur

Er det en reise som virkelig fortjener betegnelsen Kysten rundt, er det den «Gamle Oksøy» ut på til sommeren. Da skal lostjenesten feire sitt 300-års jubileum, det som av kjente årsaker er utsatt til i år. Første transportetappe starter ved Bredalsholmen 22. mai, med planlagt ankomst i Vardø en uke senere. Der starter selve jubileumsreisen 29. mai med åpen båt, losutstilling, musikk, mat og spennende gjester. Tilsvarende arrangementer blir det i 24 nye havner, hver dag frem til 21. juni, da første etappe avsluttes ved Viksøy losstasjon. Denne viktige stasjonen dekker innseilingen til Bergen, der den ligger på nordsiden av Korsfjorden, tvers overfor Marstein fyr.

Jubileumsreisen fortsetter etter ferien. Fredag 20. august åpner den nye losstasjonen på Hvasser med musikkorps og bryggedans, foredrag og servering. Reisen går så videre langs kysten. Nå fra øst mot vest, for så å svinge nordover ved etatens eget museum på Lindesnes.

Gjennom 300 år har losskøyta og losen vært det første møte med Norge, både for fremmede som kom til en ukjent kyst og dem som vendte hjem fra reise. Det fortjener en markering, som denne som Kystverkmusea og Kystverket nå arrangerer.

Det mangler ennå en del detaljer i programmene, på los 300 på internett vil det komme fortløpende oppdateringer.

Verdt å lese

Informasjon til nytte og glede

Viktig standardlitteratur

Her omtaler vi to bøker, *Kravellbygging i Norge* fra 2008 og *Flytende kulturminner, en innføring i fartøyvern* fra 1998. Ikke helt nye, men antagelig de grundigste og nyttigste bøkene om fagfeltet for oss fartøyvernere. De fortjener derfor å bli trukket frem, slik at nye i bransjen kan få del i all den kunnskap og erfaring bøkene formidler.

Ved Georg Jensen

Kravellbygging i Norge

Kravellbygging er like internasjonal som klinkbygging er nordisk. Den oppsto i Middelhavsområdet, bredte seg nordover og kom til Norge på 1500-tallet. Den byggemåten var brukt på norske treskuter som for 150 år siden seilte på alle hav, og dominerende på fiske- og fraktestartøyer på norskekysten de siste 150 år. Denne siste avgrensningen i bruksområde og tid gjelder også for boka, hovedsakelig på grunn av kildetilfang, både i form av autentiske fartøyer og båtbyggere med erfaring. Avgrensningen har også sammenheng med bokas nytteverdi. Om lag tre fjerdedeler av våre vernede fartøyer er kravellbygde trefartøyer. Skal vi kunne verne dem, restaurere og vedlikeholde dem trenger vi kunnskapen denne boka kan gi oss.

Boka er utgitt av Hardanger Fartøyvernssenter og Norsk Sjøfartsmuseum og er skrevet av fire kjente fartøyvernere som også ofte har bidratt i Dampskibsposten, Torstein Arisholm, Morten Hesthammer, Åsmund Kristiansen og Tom Rasmussen. Materialet er resultatet av mange års innsamling og systematisering av kunnskap om fagfeltet, utført både av forfatterne og ved andre fagmiljøer. Et eksempel er at Håndverksregisteret på Maihaugen i 1994 bestilte en båt ved Bremsnes båtbyggeri på Averøya for å kunne dokumenterte hele byggeprosessen.

Boka har kapitler om formgiving av skrogene, organisering av byggearbeidet, verktøy, materialer og alt som inngikk i et ferdig fartøy, fra kjøp til mastekule. Lokale varianter av alle disse leddene er også beskrevet.

Også denne boka kan kjøpes ved Hardanger fartøyvernssenter. Prisen er 425 kroner pluss eventuell forsendelse.



Flytende kulturminner, en innføring i fartøyvern

Boka er utgitt av Riksantikvaren, og i forordet skriver daværende Riksantikvar Nils Marstein at boka ikke nødvendigvis er etatens uttalte mål og prinsipper. Målet er å samle inn, redigere og utgi noe av den kunnskap som finnes i fartøyvernmiljøene rundt om i Norge. De 12 forfatterne av de til sammen 21 artiklene er av de fremste fagfolk innen fartøyvern i Norge (foruten en fra Danmark), noen med dyp teoretisk bakgrunn, andre med praktisk erfaring, enten maritim eller håndverksmessig. Dessuten er det i forordet henvisning til en rekke andre fagfolk som har bidratt.

Mange av våre fartøyer må i større eller mindre grad bygges på nytt, ved at vi erstatter eller reparerer det som ikke lenger er brukbart. Bytt likt med likt sier Riksantikvaren. Hvordan finner vi da noe som er likt med det som er borte, eller hvordan er prosessen med å sette inn det som mangler i en komplisert konstruksjon? Slike spørsmål kan boka langt på vei gi svar på. Like viktig er at vi lærer om alle detaljene som er viktige på et fartøy, og hvorfor de er viktige. Vi lærer noe om bestillerkompetanse, som er viktig enten det er frivillige eller profesjonelle som gjør arbeidet med materialer og teknikker som for en stor del for lengst er gått ut av vanlig bruk.

Hardanger fartøyvernssenter har fremdeles en del eksemplarer for salg. Prisen er 100 kroner pluss eventuell forsendelse.

Vi trenger en Kystantikvar

Hvem skal forvalte offentlig myndighet og offentlig støtte? Om det skal være i Oslo, i fylkene eller i kommunene diskuteres innen de fleste fagfelt. Riksantikvarens fagmyndighet innen fartøyvern er nå overført til fylkene. Er det en god ordning? Her kommer en mening fra Bergen.

Ved Øyvind Konglevoll

For noen tiår siden var fartøyvern og kystkultur lite påaktet og hadde lav status. Takket være pionerene på 1970 og -80 tallet har disse feltene fått økt status og ressurser.

Etter hvert som engasjementet rundt fartøyvern og kystkultur økte, fikk Riksantikvaren også økt bemanning og egen fartøyvernavdeling til å ta seg av feltet, og ikke minst behandle søknader. Men dessverre, selv etter mange års sterkt engasjement er ressursene alt for små i forhold til behovet.

Flytting av fartøyvernet fra Riksantikvaren til fylkene er det blandete følelser rundt, både skepsis og forventninger. Mens noen fylker fra før har sterkt fokus på fartøyvern, vil andre fylker bry seg i mindre grad. Dette vil trolig føre til en forskjell som vil merkes fra fylke til fylke. Mens Riksantikvarens fartøyvernavdeling har bygget opp en betydelig fagkompetanse, vil dette mangle ute i flere av regionene. Det vil for mange bli spørsmål om hvor man henvender seg med faglige spørsmål, direkte til Riksantikvaren eller til fylket? Og hvordan blir fordelingen av midler, blir det matematisk ut fra antall vernede og fredete fartøyer i de enkelte fylkene, eller blir det etter behov, som varierer lokalt fra år til år?

I Vestland fylke er det ikke noe særlig jubel å merke etter at fordeling av fartøyvernmidler er blitt kjent. Det ble søkt om tilskudd for 50 millioner og delt ut 10 millioner. 20% av omsøkt beløp betyr svelt i hjel. Fylkeskommunen uttaler selv at for Vestland fylke, tidligere Hordaland og Sogn og Fjordane, er det for dette året 3 millioner kroner mindre til fordeling enn for 2020. Så hva var vitsen? Når prioriterte fartøyer ved fartøyvernssentrene har fått sitt er det bare smuler igjen. Det er nå blitt fylkenes oppgave å spre årlig misnøye i stedet for Riksantikvaren. Skjeen må over i en annen hånd.

Derfor lanseres tanken om å få en Kystantikvar med ansvar for kystkultur og fartøyvern. Jeg med flere tror dette vil kunne gi økt prestisje og økte ressurser til feltet, og virkelig gi det et løft. Tilstrekkelig med midler bør settes av til ansettelse av kompetent personale og til fordeling av tilskuddsmidler til kystkultur og fartøyvern. Kan hende bør også de 3 skoleskipene under samme paraplyen, med økte ressurser for dette.

Hvis det er noe dette landet til de grader trenger, er det at aktivitet og arbeidsplasser flytter ut av Oslo, hovedstaden hvor boligpresset gjør det urimelig dyrt å få tak over hodet. Kystantikvaren bør derfor flyttes ut av Oslo, som er en utkant på Norskekysten. For meg som bergenser vil det selvfølgelig være naturlig å peke på Bergen i Vestland fylke. Det ligger sentralt til på kysten og med gode kommunikasjoner til resten av landet. I tillegg til en sterk maritim næring, er her også et av Norges største fartøyvernsmiljøer, og et område der også Forbundet Kysten står sterkt med flere aktive kystlag. Det er i dette området Fjordsteam er utviklet til en festival som man ikke har sett make til tidligere, og som vekker oppsikt både innen og utenlands. I Bergen arrangeres den årlige Torgdagen i juni som er en folkefest med massiv mønstring av både kystkultur og fartøyvern.

I Bergen planlegges det også å etablere Bergen Nasjonale Veteranbåthavn med «Statsraad Lehmkuhl» og fjordabåtene på Vågen, og kystkulturen fordelt på Bergen Kystkultursenter i Sandviken, og Bergen Kystlag lenger ute i Elsero.

Her vil Kystantikvaren med lokaliteter i umiddelbar nærhet til havnen være mye mer i sitt rette element enn i en sidegate i Oslo. Noen vil gjerne hevde at det er nok å etablere bare Riksantikvarens fartøyvernavdeling utenfor Oslo. Jeg tror det blir et for fåtallig og snevert faglig miljø. Det bør bli et større fag og arbeidsmiljø enn bare de som i dag er ansatt hos Riksantikvaren. Etablert som en egen etat /direktorat vil man få langt mer oppmerksomhet i Bergen enn Riksantikvarens fartøyvernavdeling har i Oslo. Det naturlige vil da også være at både kystkultur, fartøyvern og skoleskipene samles i ett departement, ikke som i dag i tre.

Målet med etablering av en Kystantikvar utenfor Oslo må være at det følger økt status og ikke minst økte ressurser med, som får positive ringvirkninger i hele landet, ikke bare i Bergen om det ble lokaliseringsstedet. For poenget med forslaget er selvfølgelig ikke at vestlandske fartøyer skal fordeles, men at fartøyvernet og kystkulturen i hele landet skal få et løft.



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 Veteranskippet Rogaland

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

Skogøys Venner

v/ Narvik Havn KF, Fagernesveien 2, 8514 Narvik

Stiftelsen D/S Stord I

v/ Atle Tørnes, tornes.atle@gmail.com

Veteranskibslaget Fjordabåten

Postboks 1740, Nordnes, 5816 Bergen
www.fjordabaaten.no/
trond.herland@nordcap.no

Veteranbåtlaget Sjødampsprøite 1

Postboks 109 Sentrum, 5804 Bergen
post@bbhistorielag.com

Atløys Venner

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

Stiftelsen Gamle Helgeland

Postboks 137, 8800 Sandnessjøen
post@gamlehelgeland.no

Vennelaget Faun

v/ Eilert Munch Lund,
 Nærnestangen 52C, 3478 Nærnes
www.myfaun.no/eml@eml.no

Nattrutens Venner (MS Sandnes)

v/ Oluf Simonsen
www.mssandnes.no/nattrutens-venner

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»

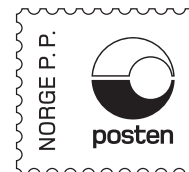
Oplandske Dampskibsselskap

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

