

DAMPSKIBS

P O S T E N

TIDSSKRIFT FOR DET FRIVILLIGE FARTØYVERN

Nr. 122 | 3/2021



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.



«Stord I» underveis, en stille, varm dag på fjorden, Atle Tornes til rors og Willy Storebø på bruvingen. Det er på slike dager vi samler gode sommerminner. Foto: Harald Sætre

På forsiden et glimt fra maskinrommet på «Hestmanden». Det kom en bankelyd i krysshodet på høytrykksylinderen, hva gjør man da? For utbedring ble lageret åpnet, og chims (tynne plater av messingfolie) tatt ut for å få bedre tilpasning. Et par timers jobb for maskingjengen. Her står Trygve Langfeldt inne mellom veivstengene mens Arne Rogne hjelper til i forgrunnen. Foto: Georg Jensen

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. januar 2022**

Opplag: 2400

Utforming og trykk:
Printex Trykkeri, Hamar

INNHold



12



14



26



36

- 4 Museumsskipet «Hestmanden»
- 8 Gjenoppbygging av «Hvaler»
- 12 Pilegrimsseilas med «Faxsen»
- 14 Krigsseilerregisteret
- 17 Dampkibspostens fremtid, samarbeid mellom NFF og NVSK?
- 18 Dampkibsposten – papir eller skjerm?
- 20 «Vegafjord» møtte gamle kjente
- 22 «Skogøy», lokalbåten med ni liv og ni hundre venner
- 26 Hvordan forløp sommeren
- 29 Vernebygg for Holvikejekta
- 32 Vanntåkeanlegg på «Hestmanden»
- 34 Los Bendiksen forteller
- 36 Kysten rundt
- 40 Om å restaurere eit moderne fartøy
- 41 Verdt å lese
- 43 Foreningene bak bladet

Ny utgave av Dampskibsposten, med nytt, og forhåpentligvis nyttig, lesestoff om våre veteraner. Mange begivenheter i miljøet vårt gir oss god tilgang på stoff. Ved å sende inn stoff om båtene deres, om tekniske utfordringer og løsninger, om medlemsaktiviteter og annet som inngår i arbeidet, kan dere øke verdien av bladet. Det kan derved sikre sin plass som et nyttig og nødvendig organ, både som bindeledd mellom alle oss fartøyvernere, og som talerør for vår sak overfor dem utenfor.



Ankomst til hjembyen Stokmarknes. I bakgrunnen det nye Hurtigrutemuseet som ble åpnet i august. Foto Gro Eikeland.

Museumsskipet «Hestmanden»

Etter nærmere 30 års gjenoppbygging og restaurering er «Hestmanden» i fart. Ikke som et hvilket som helst gammelt skip, men som et krigsseilermuseum. Et museum innredet om bord for å hedre dem som seilte på «Hestmanden» og mer enn 5 000 andre skip under to verdenskriger.

Ved Georg Jensen

Seilende museum finnes det ikke mange av. Liberty-skipet «Jeremiah O'Brien» i San Francisco er et av dem. En del stasjonære skip finnes, men så vidt vi vet ingen som har det smale formålet å minnes krigsseilerne. Driften av museumsskipet hviler på to parter, Hestmandens venneforening og Vestagder-museet. Viktige partnere er også Stiftelsen Hestmanden, som eier skipet, og Krigsseilerregisteret.

Etter mange års arbeid, koronanedstengning og tekniske utfordringer var skipet endelig klart til den store turen langs kysten. På første etappe, til Rubbestadneset, hadde riktig nok skipet slepebåtassistanse, men etter dokking og skifte av propell var det klart for å fortsette til Bergen. Der inntok et filmselskap båten, for å skyte scener til filmen Krigsseilerne, som skal ha premiere om et år. Etter nedpakking av filmutstyret og montering av utstillingene kunne den store reisen starte, åtte uker og anløp av 14 havner. I løpet av dis-

se ukene var nærmere 10 000 mennesker om bord. De så utstillingene på hoveddekk, så film i fremre lasterom, hørte foredrag i aktre lasterom, ble vist rundt og i maskinrommet forklart hvordan en slik maskin virker.

Blant mannskapene var det bare godord å høre, hyggelige kolleger, god mat og flott skute.

Været lengst nord var i hovedsak godt, lettskyet oppholdsvær, lite vind. Lenger syd ble det noe mer urolig, anløpet av Rørvik måtte sløyfes på grunn av mye vind, mens noen etapper lenger syd ble forskjøvet av samme grunn.

Hvilke forventninger hadder man til turen, ble de innfridd? Erfaringene fra seilasen, fra drift av museumsdelen, av skipet, altså det å drive et seilende museum tar det tid å samle. Det må vi komme tilbake til senere. Her får vi i stedet en samling bilder fra turen. Vi håper de kan gi inntrykk av hva mannskapene opplevde.



I Bodø var det i perioder kø for å komme om bord.



Hva er turtallet? Maskinist Arian Midthassel holder en fot mot den bevegelige eksenterstangen, teller hvor mange ganger den duler mot skoen i løpet av 15 sekunder, ganger med fire, og får dermed turtallet.



Maskinist Arne Rogne tenner brenneren i babord fyrgang. De tre øverste bildene er tatt av Georg Jensen.



Thorbjørn Andersen holder foredrag om Krigsseilerregisteret i Tromsø. Foto Gro Eikeland.



Det var hyggelig miljø om bord, ingen murring hos Leif Kragh og Arnt Lindland som måtte ta bakstørn. Foto Gro Eikeland.



Diskusjoner i maskinen. Maskinist Harald Ingebrigtsen, fergemaskinist fra Bodø som var med en etappe og Ronny Grindstein. Foto: Georg Jensen



Vår eminente stuert og krigshistoriker Thorbjørn Andesen i byssa. Foto Ronny Grindstein.



Filmfolkene i arbeid. Det er mye å holde styr på. Foto Georg Jensen.



Mannskapet beundrer utsikten mot Hamarøy. Foto: Georg Jensen.

Maskinsjefen

En av dem som fortjener en nærmere omtale er vår maskin-sjef, Trygve Langfeldt.

Mannskapet på «Hestmanden» sogner ikke til noen ungdomsklubb, de har alle lang yrkeserfaring, men er unge til sinns. Dette gjelder ikke minst maskinsjef Trygve Langfeldt, 92 år ung. Han har hatt «Hestmanden» som arbeidsfelt siden han begynte på Bredalsholmen i 1995. Da hadde han hatt en lang karriere som maskinist, maskinsjef, formann ved maskinverksted og yrkesskolelærer.

Sin sjømannskarriere avsluttet han som maskinsjef på MS «Surna», Thorvald Klaveness rederi. Den siste turen ble en jordomseiling som varte i et halvt år. Start i Chicago, videre med lasting og lossing langs USAs østkyst, Panamakanalen, Vestkysten, over til Japan og Øst-Asia. På en etappe hadde de med en supercargo, altså lasteierens representant, som var svigersønn av president Sukarno i Indonesia. Da de kom til Jakarta inviterte han til omvisning i de ytre deler av presidentpalasset. Presidenten selv var bortreist, så han fikk ikke gleden av å møte Trygve.

Videre gikk turen gjennom Suez-kanalen, Italia og tilbake til Chicago. Selv om han hadde kone og datter med på en tur, kan sjømannslivet vanskelig kombineres med familieliv. Han gikk derfor på land og begynte som formann i verkstedgjengen ved Kristiansands mekaniske verksted. Etter 14 år her begynte han som lærer ved maskinlinjen ved yrkesskolen, herfra har han 19 års erfaring. Det var altså en mann med bred erfaring som begynte på Bredalsholmen i 1995. Verftet fikk da tilført avgjørende kompetanse for å løse sine oppgaver innen vedlikehold av maskiner.

«Hestmanden» hadde kommet noen år før, og var det nye verftets store utfordring. Restaureringen ble den oppgaven verftet trengte for å bygge opp sin kompetanse, både på maskin- og platearbeid. Maskinrommet om bord ble Trygves arbeidsted i flere år. Maskinen ble plukket helt ned



Foto Gro Eikeland.

og bygget opp igjen. Etter rengjøring og vedlikehold kunne de aller fleste delene brukes på nytt. Den vellykkede turen i sommer har vist at det ble gjort et godt arbeid.

Trygve avsluttet sin yrkeskarriere på Bredalsholmen i 2014, altså i en alder av 85 år. Da gikk han inn som frivillig i venneforeningen. Sammen med Svein Mosby er han nesten daglig om bord. Deres hovedmotivasjon er krigsseilernes sak, å gjøre rett for tidligere tiders forsømmelser.

Trygve er ikke bare maskinist, han er sanger, musiker og et sosialt midtpunkt av rang. Han skaper stemning i enhver forsamling, underholder og forteller om sine mangfoldige opplevelser. Vi merket det etter middagene om bord. Det var han som kom med sanghefter, som ledet allsangen, som fortalte om Shantykolet i Kristiansand, om tur til sangerstevner i Tyskland, der han sang solo i en stor kirke.

En slik fagmann og inspirator trenger vi i miljøet av frivillige.



Slik ser «Hvaler» ut nå, nesten ferdig.

Gjenoppbygging av «Hvaler»

Det har i flere år vært planer om et regionalt fartøyvernssenter i Østfold. Et slikt senter trenger et miljø rundt seg. Det finnes, og et av fartøyene som inngår er «Hvaler». Vi har hørt om den i flere år, men bare som restaureringsobjekt. Da undres vi: Når blir den ferdig?

Ved Knut S. Alnæs. Alle bilder via D/S Hvalers venner

«Har dere pussa'n opp nå'a», var en kommentar fra bryggekannten da en turgåer var ute og nøy en fin høstdag på Isegran ved Fredrikstad der båten har ligget siden 2015. Isegran er for mange selve indrefiletet i Fredrikstad, både for de som har et hjerte for kystkultur, men også for mange andre av byens innbyggere som har fått øynene opp for denne historisk interessante og hyggelige øya et stenkast fra byens sentrum. På Isegran er det gjennom de siste 25-30 årene vokst frem et spennende miljø med Maritime Center Fredrikstad som den bærende faglige kommersielle kraften, i tillegg til den frivillige innsatsen som blomstrer i en rekke prosjekter av maritim karakter. Stedet er derfor blitt en vesentlig attraksjon i byen vår.

Jo, vår turgåer hadde et poeng. «Hvaler» er behørig «pusset opp», og vi er inne i slutfasen av et arbeid som fikk sin

begynnelse i 1993! Hva er så status? Den korte varianten er at vi satser på drift i 2022, ja vi mener faktisk at dette er innenfor rekkevidde. Samarbeidet med Sjøfartsdirektoratet om sertifisering er svært godt. Krengeprøve er planlagt i høst og prøvetur er tenkt gjennomført på vårparten. Vi er i god dialog med Fredrikstad kommune om et samarbeid for å fylle skipperfunksjonen, for fergeskipperne er interessert i å kjøre «Hvaler». Dugnadsgjengen starter med sikkerhetsopplæring i høst, og vi håper mannskapsbehovet kan være dekket for sesongen starter neste år. For de fleste av oss som ikke har erfaring på dette området går vi spennende tider i møte. Men når sant skal sies, vil vi jo endelig være ved målstreken, eller kall det gjerne startstreken, etter 30 års dugnadsinnsats for nettopp å ha «pussa'n opp» - og slik at den kan tas i bruk på nytt



Det skal pågangsmot til for å starte her.





Matpause for dugnadsgjengen. Slikt sosialt samvær er en viktig del av det frivillige fartøyvern.

Dugnadsgjengen

De siste årene har dugnadsgjengen vokst og vi teller nå jevnlig 20 mann på dugnaden hver tirsdag, og 5 mann (maskingjengen) på onsdager. For å forberede driftsfasen, er også partnere engasjert og deltar aktivt i planlegging. Vi er også i gang med å installere oss i et vakkert lite hus på øya, bygget i 1911 som bolig for vaktmesteren på Isegran og hans familie. Her vil etter hvert flere foreninger og lag med historiske båter få plass.

Båtens historie

«Hvaler» er bygget ved Fredrikstad Mek. Verksted som byggenr. 29, og gikk prøveturen 4.11.1892. Tidshorisonten for båtens aktive liv var da antagelig ca 30 år. Men i 1948 var det fortsatt lønnsom drift, og dampmaskin ble erstattet av en 6-sylindret to-takt Atlas Polar. Båten ble da og i noen påfølgende år delvis bygget om og tilpasset tidens krav til passasjerfrakt. Drifta fortsatte frem til 1976, og noen turer ble det også før det ble endelig slutt i 1979. Da var båten i ganske dårlig forfatning, for driftsgrunnlaget var sterkt redusert, og det var ikke økonomi for det nødvendige vedlikehold.

Ny eier, nytt håp

Da Stiftelsen D/S Hvaler ble dannet i 1993 og kjøpte «Hvaler» hadde forfallet påført båten store skader. Den sto da på land på området der den en gang var bygget. Men leder av

den nye stiftelsen, Ottar Blekken, gikk på med krum hals og sa: «Dette kommer til å ta lang tid. Det blir en krevende oppgave, og det blir kostbart, men vi skal gjennomføre det». For «Hvaler» var båten i manges hjerter, båten som i et snaut århundre på mange måter hadde vært selve navlestrengen mellom Hvalerøyene og bysamfunnene både i Halden og Fredrikstad. Men det var ikke mye av fordums stolthet igjen hos den gamle sliter. I samarbeid med Riksantikvaren var det bestemt at båten skulle gjenoppbygges slik den fremsto i 1948. Derfor ble aluminiumsstyrhuset fra 1965 fjernet, og dekkshuset revet. Livbåtdekket ble revet da det var rustet opp, tredekk ble revet da de var råtne. Både treverk og dekkshjelker i stål, og et antall plater i skroget måtte skiftes. Andre var for tynne, her måtte det «påleggssveis» til.

Maskinrommet var tomt. Alt interiør i hele båten og all garnering var borte. Vi sto altså igjen med et skrog. Det var et krav å fjerne all ballastbetong som dessuten inneholdt store mengder lokkebus, for å kontrollere og overflatebehandle platene på innsiden. Vi hadde «Generalarrangement» fra 1892 og 1948, ellers ingen tegninger.

Gjenoppbygging

Status er altså likevel at vi mener vi nå har en båt som er meget nær slik båten fremsto i 1948. Hvordan har det vært mulig å gjenskape «Hvaler» når utgangspunktet var så magert? Stor grad av idealisme, pågangsmot, vilje og stahet. En trofast og flott dugnadsgjeng med bred kompetanse innen

skipsbygging. Flere har selv vært i arbeid på Fredrikstad Mek. Verksted, enkelte helt tilbake til midt på 1960-tallet! Ikke minst har vi også hatt siste skipper fra båten driftsperiode på 1970-tallet i stiftelsens styre helt fra starten.

Vi har i tillegg samlet informasjon gjennom intervjuer og beretninger, og vi har i årenes løp skapt en anelig fotosamling som vi har brukt så langt vi har kunnet. Ikke minst har vi også hatt et godt samarbeid med Erik Småland hos Riksantikvaren, og Alexander Ytteborg som nå er fartøyvern-rådgiver i Viken fylkeskommune. Vi har laget et stort antall tegninger, styrkeberegninger og arbeidsbeskrivelser. Lokale håndverksbedrifter og lokal mekanisk industri har vært benyttet i den grad det har vært mulig. Men vi har også trukket store veksler på både Bredalsholmen og Hardanger Fartøyvernssenter. Maritime Center Fredrikstad har samarbeidet med Hardanger fartøyvernssenter, og gjort en stor og viktig jobb for oss.

I årenes løp er vi blitt stilt overfor utfordringer som ikke har latt seg løse så lett. Et eksempel som kan nevnes er at vi lenge har stått rådvile etter at «Hvaler»s flotte manøversøyle ble stjålet for noen år tilbake. Men vår maskiningeniør Ole Torp var straks positiv da han ble spurt om han ville gi seg i kast med å konstruere en kopi. For vi hadde jo ett bilde, må vite! Nå er Maritime Center Fredrikstad i gang med å støpe søylen i sitt eget bronsestøperi. Vi gleder oss til å få dette klenodiet på plass i løpet av høsten.

Innspurten

Men hva med maskinrommet? Er det liv i motoren? Ikke pr. i dag! Vi har en «ny» motor produsert av Atlas Diesel tidlig på 1940-tallet, men vi sliter med å få start. Denne motoren har sin egen historie. Vi har gjort et langvarig arbeid for å få motor og maskinromssystemene funksjonsklare. I høst ble dieselpumpa overhaldt hos Goltens i Oslo. Likevel holder den oss på pinebenken. Men vi vet: kommer tid kommer råd.

Og vi er ikke ferdige med alt det andre heller: Elektroinstallasjoner er i god fremdrift og er lovet ferdig i løpet av høsten. Noe rørleggerarbeider gjenstår, navigasjons- og kommunikasjonsmidler er kjøpt men ikke montert enda, det samme gjelder rednings- og sikkerhetsutstyr. Joda, vi henger i stroppe, og håper det skal bli prøvetur til våren. Så blir det skjærgårdsturer. Og hvem vet – kanskje drar vi lenger av sted? Invitasjonen til Fjordsteam i august -22 er mottatt. Vi ligger foreløpig på været... Mye må i så tilfelle klaffe – det hadde blitt en stor opplevelse og en flott start på et nytt liv for en ærverdig gammel dagrutebåt fra Fredrikstad. Den eneste i drift på Østlandskysten som er bygget på 1800-tallet.

Knut S. Alnæs har vært med på restaurering og gjenoppbygging av «Hvaler» siden 2000. Sekretær i D/S Hvalers venner en årrekke og leder av Stiftelsen D/S Hvaler fra 2013.



Styrhuset kommer luftveien.



Hvem vil tro at dette er interiøret i en liten lokalbåt?

Pilegrimsseilas med «Faxsen»

Hvem er mannskap på veteranbåtene våre? Gamle gubber i flekkede kjeledresser er det vi først tenker på, slett ikke kvinnelige pilegrimer. Kanskje kan «Faxsen»s tur få oss til å endre oppfatning, se flere muligheter for fartsområder, for samarbeidspartnere, sågar for medlemsverving.

Hanne Seljesæter

Søndag 18. juli la «Faxsen» ut på årets pilegrimsseilas fra Bodø til Trondheim/Nidaros. Målet med turen var å nå fram til Nidaros til olsokfeiringen som startet om kvelden 28. juli. Det var 8 pilegrimer med på «Faxsen», i tillegg var det 4 pilegrimer som seilte egen seilbåt.

Det var lagt opp til et innholdsrikt program på turen, med mange stopp underveis på historiske steder. Første anløp var Gildeskål kirkested, hvor vi ble tatt godt imot på prestegården. Derfra dro vi til Bolga hvor vi overnattet og skulle dra videre neste dag. Været var ikke på vår side og vi ble liggende værfast på Bolga. Først ut på kvelden løyet det slik at det var forsvarlig å dra videre. For å ta igjen forsinkels-

en uten å gå glipp av verdifulle opplevelser, ble programmet endret noe. Det ble derfor en lang seilas til Sandnessjøen hvor vi la til kai midt på natten. Neste dag ble det «Buss for båt» til Alstadhaug, Herøy og Dønnes. Alle steder ble vi tatt godt imot og vist rundt i de vakre kirkene. Våre enestående passasjerer tok både været og endringer i opplegget på en sporty måte.

Mannskapet bestod på første delen av turen kun av jenter i tillegg til skipper Idar Henriksen. Det er første gang båten har hatt et kvinnelig mannskap. Både i maskinen, på dekk og i styrhuset var det kvinner. Den yngste var bare 18 år, men en dyktig ung dame. Dette lover godt for framtiden.



Slik ser «Faxsen» ut. En flott representant for tidligere tiders fiskefartøyer, for kystkulturen og for det frivillige fartøyvern.



Mat skal dem ha, synger Ole Paus. Maskinist Bente Grude Borgos serverer smøreolje til motoren om bord, en 50 Hk Wichmann fra 1938, en-sylindret, to-takter semi-diesel.



Solveig Seines var reiseleder og kokk. Rundsnippen viser at dette ikke var hennes vanlige arbeid.

Fra Sandnessjøen gikk turen videre til Igerøya, Brønnøysund og så til Vennesund hvor vi besøkte Olavskilden. Ved ankomst Leka ble reisefølget utvidet med nok en seilbåt med 5 pilegrimer. Vi ble tatt godt imot i kirken hvor vi blant annet fikk se det nydelige alterskapet med St. Olavs figur.

Etter en stopp i Rørvik dro hele reisefølget med «Faxsen» til Nerøya og gamle Nerøy kirke. Venneforeninga tok imot med fin orientering, nydelige hjemmebakke kaker og kaffe, og en gjestfrihet som varmet. Dagen ble avsluttet med besøk i Rørvik kirke før alle samlet seg til middag om bord på «Faxsen» hvor nytrukket seg stod på menyen og et trivelig felleskap.

Vi fikk en rolig seilas over Folla. Det var stille på havet, og sola kom fram, endelig sommer. Det ble litt dramatikk da vi fikk sotbrann, men dette ble håndtert av mannskapet på en god måte og det var ingen fare på noe tidspunkt. Neste stopp var Sætervågen, ei vakker lita bygd, hvor vi hadde gudstjeneste i Sætervågen bedehusapell, før turen gikk videre til Lysøysund.

Under siste delen av reisen mot Nidaros ble det besøk på Austrått og Reins kloster i Rissa. Vi ankom Trondheim midt på dagen 28. juli i et strålende vær, gikk opp kanalen og la til ved Trondheim kystlag si brygge. Om kvelden møttes alle pilegrimer som var kommet til Nidaros til en vandring fra kirke til kirke og avrundet med midnattsgudstjeneste i Nidarosdomen og de påfølgende Olavfestdagene.

Dette er fjerde gangen «Faxsen» kommer til Nidaros med pilegrimer. En slik reise er en kulturhistorisk seilas. De gamle kirkene langs leia er viktige kulturbærere og forteller om ei stolt kysthistorie. Langs leia finner vi mange spor av Olavskulturen, f.eks. Olavskilden i Vennesund og i utsmykninger helt fra middelalderen som fortsatt henger i kirkene, som f.eks. det vakre alterskapet i Leka kirke.

Noe av det fineste med å være om bord på «Faxsen» i mange dager er at man finner en ro og en rytme som er vanskelig å beskrive, og ikke minst et felleskap som utvikles gjennom det å være på reise sammen mot et felles mål.

Hanne Seljesæter er leder for Kystlaget Salta i Bodø. Hun deltok som mannskap på årets pilegrimsseilas med Faxsen på strekningen fra Bodø til Stokkøya.



Hva slags attraksjoner oppsøker man på en pilegrimstur? Dette for eksempel, alterskapet i Leka kirke, som kom fra Nederland omkring 1520. Det og fire andre skap betegnes som Leka-gruppen og regnes blant våre store skatter av middelaldersk kirkekunst.



Konvoy i Atlanteren. Utsvingte livbåter minnet hele tide om krigsfaren. Foto: Ole Friele Backer.

Krigsseilerregisteret

«Hestmanden» er blitt krigseilmuseum. En viktig del av museet er registeret over alle sjøfolkene som seilte på norske skip under annen, etter hvert også første verdenskrig. Registeret er bygget opp av frivillige i Lillesand sjømannsforening og de fleste andre sjømannsforeningene i Norge, mens Stiftelsen Arkivet har sikret historisk-faglige kvalitet. Registeret skal gjøre krigsseilerne til enkeltpersoner, de som gjorde en avgjørende innsats under krigen, og hedre dem for dette.

Ved Thorbjørn Andersen

Hva er dette registeret, hvorfor og hvordan ble det bygget opp? Det er disse spørsmålene jeg skal prøve å svare på. Jeg vil begynne sånn: Jeg er medlem av sjømannsforeningen i Lillesand. For 27 år siden bestemte vi oss for at vi skulle registrere på database de skip som hadde hørt hjemme i Lillesand, både skip og mannskaper. I sjømannsforeningen fant vi nedtegnelser, dagbøker, journaler og regnskapsbøker tilbake til begynnelsen av 1800-tallet, delvis enda eldre. Det lå der, og spørsmålet ble: hva gjør vi med dette? Da var vi kommet litt inn i dataalderen, og det var naturlig å utnytte de muligheter datasystemer gir til å registrere.

Vi har jo kaffe på Sjømannsforeningen hver eneste dag hvor vi løser alle verdens problemer. Så en lørdag kom det inn en lektor ved høyskolen i Agder, og han spør: Er det

noen her som har greie på turbiner? Vi har nemlig planer om å sette i gang et lite vannkraftverk. Vi hadde mange erfarne damp- og turbinmaskinister rundt bordet, og ville selvfølgelig hjelpe.

Så forteller vi om våre planer, det å registrere skip og sjøfolk fra Lillesand.

Etter en dag eller to kom han tilbake og sa: Vi kan hjelpe, vi skal nemlig starte en klasse for informasjonsteknikk. Seksten studenter meldte seg tvert og bygde en database for oss. Vi tok basen i bruk, og registreringen viste at i perioden fra 1600-tallet til omkring 1920 var det registrert nesten tusen seilskip i denne lille byen vår. Dermed var nettstedet Sjøhistorie skapt. Så tenkte jeg på denne skipsdatabasen vi har dratt i gang i Lillesand, kan vi bruke den til noe mer? Hadde

sjømannsforeningene i Kristiansand, i Grimstad, i Arendal, i Risør de de samme utfordringene, ville de gjøre noe? Disse kom med, det ballet på seg og det ble en Agder-database. Det ble ti foreninger, det ble tusen skip, det ble ti tusen skip.

Register over krigsseilere

Jeg er av generasjonen som er født under krigen, og hadde onkler som seilte ute under krigen. Noen av dem var skikkelig ille ute. Jeg vokste altså opp med krigsseilere og så hva de slet med. Jeg ble forbannet over at dette ikke kom mere fram. Etter hvert som jeg ble voksen forsterket dette seg. Hvem var disse som hadde ofret så mye for at Norge skulle bli fritt og at verden skulle vinne over tyskerne. Hvordan kunne vi hedre dem? Kunne vi utvikle registeret vårt slik at sjøfolkene, ikke skipene, var det viktigste. Kunne vi på den måten gjøre krigsseilerne til synlige personer, ikke en grå masse, slik de til nå i stor grad hadde vært? Derfor bestemte vi oss for å single ut dem som hadde seilt ute under annen verdenskrig. Slik ble Krigsseilerregisteret skapt, som en underavdeling av Sjøhistorie.

Så gikk det noen år, vi jobbet daglig med databasen, den ble større og større, og så, etter 25 år begynte den å sakke. En ny database ville være et stort økonomisk løft.

Så, for syv år siden, hendte to ting som ga oss nytt mot: Det ringte en telefon fra Stiftelsen Arkivet i Kristiansand. De lurte på om vi kunne ha et samarbeid om å lage en felles database for å hedre alle krigsseilere i hele landet. Dette var jo musikk i våre ører.

Omtrent samtidig så kom det inn en mann som het Ole Bjørn Fausa. Han eide Samlerhuset i Norge og han har vært veldig raus med krigshistoriske saker. Han sto bak kongeportrettene på Hjemmefrontmuseet, monumentet over Pelle-

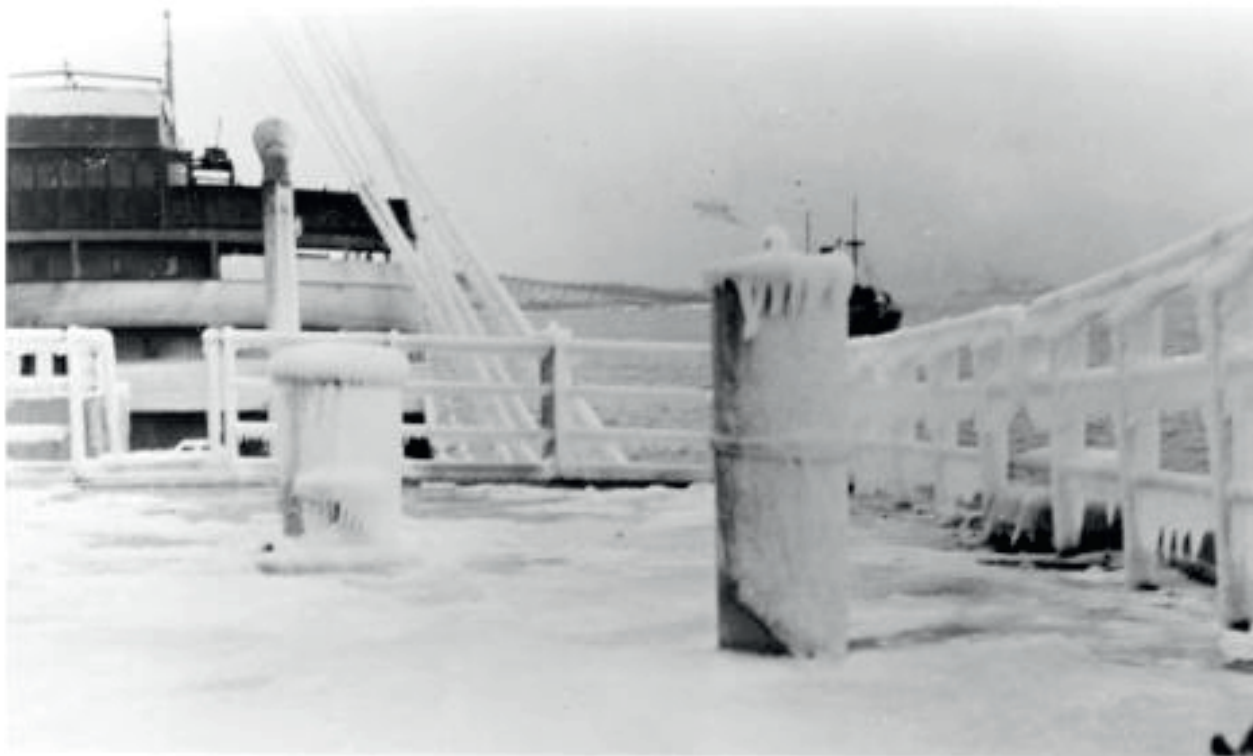
gruppa og skulpturen av Gunnar Sønsteby på sykkel. Han sa at hvis dere skal lage noe for krigsseilerne, han hadde hørt noen rykter, så kan jeg legge 1,5 millioner på bordet til en ny database, dessuten to hundre tusen til forprosjekter og andre utgifter. For bruken av pengene sto vi ganske fritt.

Etter en anbudsrunde til de store datafirmaene i Norge valgte vi IT-selskapet Bouvet, det er vi glad for, de har gjort en formidabel jobb.

Hvem er vi, og hvilke kilder har vi?

Så begynner historien igjen, vi må ut og skaffe flere samarbeidspartnere. For nå snakker vi om hele landet, samtlige krigsseilere, ikke bare i handelsflåten, men også i marinen, og om utenlandske sjøfolk som seilte på norske skip under krigen. Vi kontaktet sjømannsforeningene i hele landet, 26 foreninger var positive og ble med. Men dette medfører også flere jobber, det å lære opp alle sammen i bruk av databasen, og i arkivsøk. Vi må på Riksarkivet i Oslo for å få frigjort Nortraships personalarkiv, og til marinen for å få frigjort marinens personalarkiver for krigen. På Riksarkivet fantes det også oversikt over alle utenlandske sjøfolk som seilte på norske båter under krigen. Gjennom syv år har frivillige fra sjømannsforeningene arbeidet med registrering, men vi regner oss ikke som ferdige. Vi har fremdeles mangler for hjemmeflåten og dem som seilte ute under første verdenskrig.

Stiftelsen Arkivet er ganske heftig med nå, de har opprettet en egen avdeling med to historikere, Bjørn Tore Rosendahl og Simen Zernichow, og er nå historisk-faglig ansvarlig for registeret. Det som registreres i sjømannsforeningene ettergås nøye av historikerne ved Arkivet. Vi kan ikke etterlate oss et verk som dette uten at det er kvalitetssikret. Arkivet



Motortankeren «Thorshavet» islagt i Halifax julen 1941. Det var ikke bare tyske u-båter som var en fare i Nord-Atlanteren vinterstid. Foto: Riksarkivet.



Den norske korvetten «Potentilla tar om bord overlevende fra et norsk skip i Nord-Atlanteren høsten 1942.
Foto: Riksarkivet.

og Lillesand Sjømannsforening eier nå Krigsseilerregisteret i fellesskap. Registeret har den samme utvikling som så mange andre tiltak for å sikre vår historie. Pionerarbeidet gjøres av frivillige som viser berettigelsen, siden kommer det offentlige inn.

Hva kan Krigsseilerregisteret fortelle?

Vi har nå registrert 68 033 sjøfolk som seilte over hele verden. Det er norske og utenlandske mannskaper på norske skip i uteflåten, også hvalfangere, i hjemmeflåten og i marinen, dessuten norske på utenlandske skip. I registeret ligger også data for 5015 skip.

Registeret er bygget opp slik at man via krysshenvisninger kan søke på mannskaper og data om dem, hvilke skip de var mønstret på, og skipenes historie. Vi kan for eksempel finne data om «Hestmanden» og de 118 som var mannskap om bord under krigen. Det er også en lang rekke artikler om spesielle hendelser under krigen

I hjemmeflåten, den flåten som seilte hjemme under krigen fra 1940 til 1945, vet vi om 1 500 mann, vi antar det var 12 000. Disse folkene levde et kummerlig liv, mens de sørget for at det ikke ble hungersnød i Norge. De fraktet fisk fra nord til syd, korn og mel fra syd til nord, noen skip også forsyninger fra Danmark og Sverige. Vi har ikke funnet registre over dem som seilte på kysten, men vi skal lete videre.

I registeret ligger også undervisningsopplegg for skolene, artikler om spesielle innsatser, og om spesielle tema knyttet til krigen og krigsseilerne.

Krigsseilernes bidrag

Hva handelsflåten betydde for landet, for de alliertes seier, det vet vi, det må vi ikke glemme. Hadde det ikke vært for den norske tankflåten, så hadde ikke britene hatt drivstoff til å fullføre Battle of Britain. Da hadde de tapt, da kunne de bare rekke henda i været og si: vi gir oss, vi har ikke fuel til

fly våre. Norske tankskip ble senket, men det kom alltid et nytt, de opprettholdt forsyningslinjene.

Alt det som skjedde i Norge under krigen, med motstandsbevegelsen, med Milorg og andre, det hadde ingen betydning for det store bildet. Bidraget som sjøfolka ga på vegne av Norge, det var det som betydde noe. Hvert marinefartøy, hvert fly, hver mann i hæren, geværer, ammunisjon, det ble betalt av handelsflåten. Og da krigen var over hadde vi penger på bok.

Sjøfolkene fikk ikke stor oppmerksomhet eller anerkjennelse da de kom hjem, da var seiersfesten over. I Liverpool, det er helt utrolig, der advarte de hverandre mot å reise hjem. Hjemme har dere ingen ting å gjøre. Senskadene de hadde ble ikke anerkjent, de ble oversett i den store gjenreisnings-epoken, og sjøfolka våre sendt i rennesteinen. Det å behandle en yrkesgruppe på denne måten, etter det de gjorde det de gjorde, det er grusomt, det er ikke tilgivelig

Registeret viser at 7 120 av de 68 033 registrerte sjøfolkene døde. Tittelen på Per Hanssons bok fra 1967, Hver tiende mann måtte dø, er ikke på noen måte overdrevet. Nå når de aller fleste er døde, kan ikke uretten rettes opp. Det vi kan gjøre er å hedre deres minne, ved å holde det levende. Det er bare på den måten vi kan hindre at noe slikt skjer igjen. Det er derfor vi har laget dette registeret.

Denne artikkelen er et bearbeidet sammendrag av et foredrag holdt på «Hestmanden» i Tromsø i august 2021. Thorbjørn Andersen har seilt som kokk og stuert i 53 år, omtrent halvparten av tiden på skip, resten på oljerigger. Han har vært drivkraften i opprettelsen av nettstedene Sjøhistorie og Krigsseilerregisteret, samt mange sosiale aktiviteter i Lillesand Sjømannsforening. I sommer var han stuert på «Hestmanden».

Dampskibspostens fremtid, samarbeid mellom NFF og NVSK?

Gjennom mer enn tre år har det vært sonderinger og ført forhandlinger mellom de to parter om et samarbeid om utgivelse av Dampskibsposten. Til det kommende årsmøte har NVSK fremmet forslag om et slikt samarbeid. Da kan medlemsfartøyene si sin mening om saken.

Laila Andresen, leder i Norsk Veteranskibsklub



Norsk Veteranskibsklub (NVSK) har meldt inn sak om Dampskibspostens fremtid til høstens årsmøte i NFF. Siden 1972 har NVSK hatt arbeidet og ansvaret for å utgi Dampskibsposten. I løpet av disse nesten 50 årene har bladet utviklet seg fra å være et internt informasjonskriv/medlemsblad for NVSKs medlemmer, til å bli et godt og bredspektret tidsskrift for hele fartøyvernet i Norge.

Tiden er nå kommet for å få til et samarbeid om utgivelsen av Dampskibsposten. NVSK har ikke alene den nødvendige kompetanse og kapasitet til å utgi og videreutvikle, et slik tidsskrift for hele fartøyvernet. Det nedlegges mye arbeid med bladet, ikke minst fra redaktør Georg Jensen, men også fra klubbens øvrige medlemmer, med økonomioppfølging, ajourhold av adresselister og kontakt med alle samarbeidende organisasjoner. Det er et aktivt og fint redaksjonsutvalg som bistår redaktøren, men utvalget har ikke noe formelt ansvar for bladet.

NVSK er av den oppfatning at Dampskibsposten har blitt et meget informativt og godt blad, som viser mangfoldet i fartøyvernet, og som absolutt bør bevares som et tidsskrift. I dag er det 26 foreninger som står bak bladet, men det er kun NVSK som har det direkte arbeidet med bladet. Dette mener NVSK må og bør endres til at vår paraplyorganisasjon i større grad tar et medansvar for utgivelsen av Dampskibsposten.

En rekke tilsvarende paraplyorganisasjoner i Norge har egne tidsskrifter, som for eksempel Forbundet Kysten, Norsk Jernbaneklubb og Fortidsminneforeningen. Det er naturlig at også NFF, som paraplyorganisasjon for fartøyvern, står som medansvarlig for et tidsskrift for sitt interesseområde.

I dag utgis Dampskibsposten med et opplag på 2.400, og med 3 nummer per år. Målet må være å få et tryggere fundament for bladet, en større utbredelse, flere abonnenter og annonser, slik at det på sikt kan gi en økonomi som kan gjøre det mulig å honorere personer til å utføre det redaksjonelle arbeidet. Dampskibsposten vil være et meget viktig organ for å vise det arbeidet som nedlegges over hele Norge for å ta vare på vår viktige maritime kulturhistorie, både overfor allmenheten og overfor sentrale, regionale og lokale politikere og beslutningstagere. Dette er viktigere nå enn tidligere etter at Regionsreformen er vedtatt og innført.

Vi mener også at tidsskriftet i større grad kan fremme synspunkter og meninger innen kulturvern, økonomiske prioriteringer innen fartøyvernet, og tilhørende saksfelt overfor Sjøfartsmyndighetene. Vi vet at NFF har en viktig rolle på vegne av medlemsfartøyene i å følge opp dette og at vi blir orientert via deres informasjonsblad som sendes på e-post. Vi tror likevel sakene kan komme tydeligere frem og nå flere gjennom et tidsskrift. Det kan også medlemmene bruke aktivt overfor myndigheter og beslutningstagere de er i kontakt med.

NVSK ser frem til behandlingen av saken på årsmøtet. Resultatet vil ha betydning for Dampskibspostens videre utgivelse. Derfor er saken viktig for hele fartøyvernmiljøet.

Dampskibsposten – på papir eller skjerm?

Som bakgrunn for dette innlegget tar jeg for gitt at fartøyvernet trenger og skal ha sin egen faste informasjonskanal der nyheter, fagtemaer, historie og debatt strømmer til oss jevnlig – forsvarlig innhentet og presentert.

Ved Per Inge Høiberg

Fagblad, blad, magasin eller tidsskrift – kjært barn har mange navn, og slike publikasjoner som utkommer regelmessig og har sitt eget tema er nemlig kjærkomne hos veldig mange lesere. Det finnes da også over 2000 slike blad i Norge. Jeg har ikke funnet noe estimat på lesertall, men de aller fleste lever i beste velgående og hvert eksemplar leses typisk av mer enn en person. Opplagstallene varierer fra noen hundre til flerfoldige tusen, og Dampskibsposten, med et opplagstall på godt over to tusen er slett ikke noen undermåler i denne sammenhengen. Og siden vi ikke har noen markedsundersøkelser å støtte oss på er det heller ikke mulig annet enn å bruke kvalifisert gjetning på hvem som leser Dampskibsposten (heretter: DP), hva de helst leser i bladet og hvilken betydning innholdet har for leserne.

«Tidsskrift for det frivillige fartøyvern» står det på forsiden av DP, og uttrykket «tidsskrift» kan forsvares: Wikipedia forteller at «Uttrykket tidsskrift brukes alene om en type periodikum som gjerne holder et visst intellektuelt nivå eller har en intellektuell ambisjon, uten å være et akademisk tidsskrift. Slike tidsskrifter har gjerne en bredere leserkrets enn et akademisk tidsskrift. Artiklene er adskillig kortere, beregnet på et allment publikum og oppfyller ikke vitenskapelige krav. Tidsskriftene har gjerne en mer leservennlig innpakning enn vitenskapelige tidsskrifter.»

Vår kvalifiserte gjetning er at hovedparten av DP's lesere er godt voksne menn med interesse for «gamle båter». Det bør ikke forhindre at bladet både i innhold og utforming også skal virke attraktivt på andre målgrupper – rettere sagt: Det bør være et viktig mål siden rekruttering til fartøyvern er kjent som en konstant utfordring.

Så til selve spørsmålene: Hvor lenge overlever DP kun som papirmedium, eller må det digitale, internettet og skjermene overta? Da Ole Brumm ble spurt om han ville ha honning eller melk, svarte han: «Ja takk». («-begge deler» er visstnok lagt til av en politiker og gjør utsagnet mindre morsomt.)

Ole Brumm hadde valget mellom to goder – har DP det samme dilemma? - og bør svaret være like diplomatisk?

Jeg har ikke funnet gode vitenskapelige argumenter fra

forskning på blader og tidsskrifter som kan gi et entydig svar, men gjengir gjerne noen utsagn fra medieforskere som har uttrykt sine begrunnede meninger om samme sak når det gjelder aviser og andre media.

Hvis noen vil beskyldte meg for «cherry picking» så gjerne det.

Da radioen kom, utfordret den papiravisene, men opplagene økte. Da fjernsynet gjorde sin entre var det mange som spådde radioens død – i dag er radio og beslektede distribusjonsformer med kun lyd mer populært enn noensinne. Da vi begynte å lese nyhetene på PC trodde vi også at papiravisene skulle dø ut, men det var PC'en som tapte mot det enda mer praktiske: smart-telefonen.

«Mediene har alle ulike styrker og svakheter. Lesning fra fysiske produkter på papir (som bøker, magasiner og aviser) er som leseforskerne har pekt på, heller ikke identisk med lesning på en skjerm. Sigurd Allern henviser til en engelsk professor som sier at: «Papiravisen er som det gjennomarbeidede måltidet du kjøper på en restaurant, online-mediene er mer som hurtig-mat fra en kjede eller billige nudler.» (Kilde: Uniforum, nettavis for universitetet i Oslo.)

Han sier også at: «Online-mediene har stor rekkevidde, de når fram til svært mange, men «lesningen» handler ofte om å scanne siste nytt på mobilen i noen sekunder, helst via Facebook.»

Tone Kjærli Olsen i Norsk Tidsskriftforening, som har ca. 100 medlemmer, er klar i sin dom: «Tidsskrifter som går fra papir til kun nettsider/Facebook dør en stille og hurtig død» (fra intervju).

Etter samtaler med flere kompetente mennesker innen media mener jeg å kunne sammenfatte oppskriften for Dampskibspostens framtid omtrent som følger:

- Fortsett med papirutgaven regelmessig.
- Bruk Facebook (og eventuelt andre lignende kanaler) til generell info om bladet – med eksempler, videosnutter og akutte meldinger.
- I tillegg til papirbladet kan det sendes ut nyhetsbrev (e-post) i forkant av utgivelsene - med korte meldinger.

Så langt – alt vel. Men så kommer kardinalspørsmålet: «Hvem vil...?» sa høna som fant hvetekornet.

Hvem? Hvem vil sørge for Dampskibspostens framtid?

For vi vil alle spise kaka – på papir - og litt på nett!

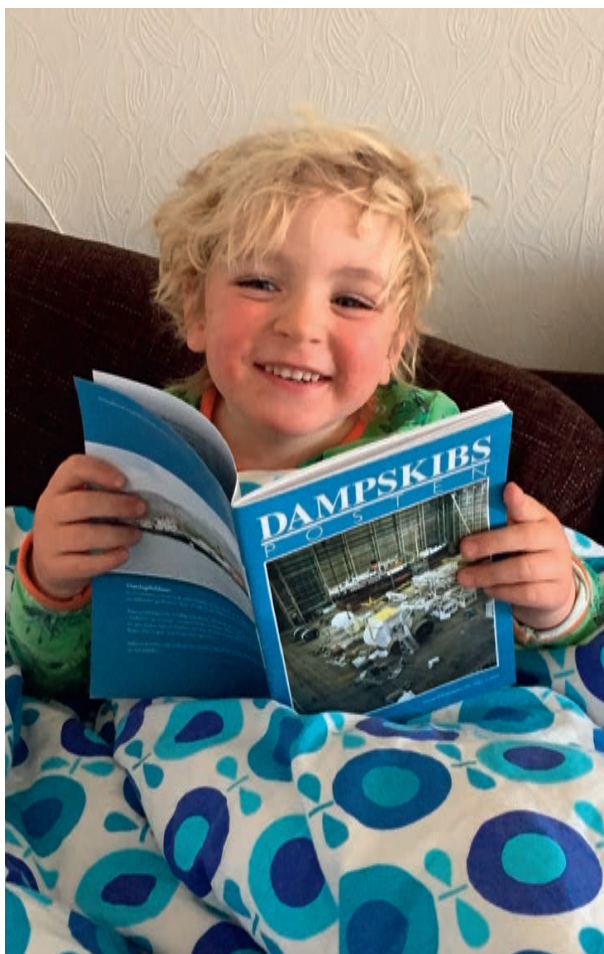
DP har nå i mange år kommet trofast og gledesprende til oss fra en hardtarbeidende redaktør på Hamar. Og - sannsynligvis uten helt å vite det – har han etterlevd avgjørende prinsipper som den svenske medieviteren John Barks setter ord på:

«Når du gir ut noe på papir, da tar du leserne på alvor. Ha tro på både lesere, medarbeiderne og selve mediet. Vær stolt av trykksaken din eller forsvinn. Et godt innhold og ditto design fungerer. ... En god historie berører alle lesere. Tro på intuisjonen – men når et er sagt: Du skal vite hva du skriver og for hvem. Hvis du må bruke leserundersøkelser for alt, vil du aldri nå inn i lesernes hjerter.»

Dampskibsposten har en lysende framtid, men den – som våre båter – klarer seg ikke uten menneskers stell og pleie. Bladet er meget godt innarbeidet i fartøyvernmiljøet og har en solid forankring hos blant annet medlemmene i fartøyvernforeningen og blant myndigheter og profesjonelle fagmiljøer – et sterkt bindeledd og trivelig møteplass.

Derfor vil det etter min mening vil være meget konstruktivt, nyttig og verdifullt dersom Dampskibsposten kunne bli organ og medlemsblad for Norsk forening for fartøyvern.

Per Inge Høiberg er leder av Mjøssamlingene på Minnesund, tidligere styremedlem i NFF og medlem av redaksjonsutvalget i Dampskibsposten.



Dampskibsposten er da ikke et blad for bare gamle gubber. Man skal bli glad av å lese det. Anders Wyller har tatt bildet av gutten, Per Inge Høiberg av damen.



«Vegarfjord» møtte gamle kjente

Det var mange som besøkte «Hestmanden» på den store turen. Noen hadde størst interesse av fartøyet, og særlig da maskinen, andre studerte krigsseilerutstillingen inngående. Det kom også flere som hadde et spesielt forhold til «Vegarfjord». Her lar vi noen av dem fortelle.

Anne Charlotte Toft Olsen

Anne Charlotte Toft Olsen, som besøkte oss i Brønnøysund, er datter av Rolf Toft, kaptein på «Vegarfjord». I fotoalbumene hun viste frem var det mange bilder fra huggingsoppdrag, av «Tirpitz» nord for Tromsø og av u-båter ved svenskekysten og ved Skjervøy. Hun var ofte med båten og som tenårings, somrene 1957 og -58, var hun salongpike om bord. Faren passet godt på henne, hun fikk ikke lov til å blande seg mye med mannskapet, men bodde i lugaren ved siden av skipperens på båtdekket. I kapteinsalongen husket hun det var et fint bord med en nedsenkning på midten for flasker og uttrekkbare hyller langs kanten for glass.

Hun var stolt da hun hadde lært seg å håndtere doryen de hadde med, og ble sendt inn til Skjervøy for å handle.

Under huggingen ble vrakgodset hevet til overflaten, skåret opp og tatt om bord med grabb. Noen vrak ble også sprengt under vann før bitene ble tatt opp med grabb. Det var to hjelmdykkere om bord, Kuttner fra Østerrike og en nederlander. Luft fikk de fra en pumpe og sikkerhetsutstyret var et trykkammer på dekk. Kuttner stiftet familie i Sandnessjøen, og hans sønn besøkte «Hestmanden» i sommer.



Det var dimensjoner over grabben som ble brukt om bord. Kaptein Rolf Toft står ved siden av.

Foto: Anne Charlotte Toft Olsen.

Jarle E. Henriksen og Knut Ralfsen

Disse karene, Jarle fra Blomsøy syd for Sandnessjøen og Knut, oppvokst i Sandnessjøen, hadde begge seilt som førstereisgutter på «Vegarfjord». De var med oss fra Bodø til Brønnøysund. Underveis fortalte de om sine opplevelser på «Vegarfjord» for mange år siden. Jarle fikk sågar samme lugar som han hadde for snart 60 år siden.

Etter å ha vært på sildefiske mønstret begge to, Jarle 16 år og Knut så vidt fylt 15, på «Vegarfjord» sent på høsten i 1962. Jarle var hjelpegutt i bysse og messe og Knut dekksgutt. Etter anmodning fra stuerten skulle Jarle også fungere halvt som kokk, noe som til Knuts ergrelse medførte at kameraten fikk 200 kroner ekstra i månedshyre. Første turen gikk nordover med stykkgoods til Tromsø med anløp av mange mellomsteder. I Saltstraumen måtte de vente på gunstig

strømskift. Fra Tromsø gikk turen til Bergen hvor de lastet for Glasgow. Underveis kom ut for skikkelig uvær, ved Hebridene gikk de med full fart i et døgn uten å avansere i det hele tatt. En svært så sjosyk dekksgutt ble tatt av en bølge mens han sto ved rekka akterut. Jarle sto like ved, og fikk tak i gutten før han ble dratt over bord. Julaften ble feiret i Liverpool, med kokt torsk til lunch og ribbe med surkål til julemiddagen. Om kvelden var de i sjømannskirken der det var utdeling av gaver fra misjonskvinner i Norge. Ut over vinteren ble det nordsjøfart, mest bulkfart, fra Norge til Holland og England. En tur til Oslo i en fjord islagt til Færder hadde de også. I mars fikk de varsel om opplag, og gikk i ballast til Meisfjorden. Der ble båten klargjort for opplag, og 3. april 1963 mønstret alle av og dro med drosjebiler til Sandnessjøen. Dette skulle vise seg å være «Vegarfjord»s siste reise som handelsskip.



Jarle E. Henriksen og Knut Ralfsen i messa på «Hestmanden». Foto: Georg Jensen.

«Vegarfjord» i opplag

I Bodø kom søskenparet Eli Johanne og Runar Berg om bord. Deres mor var fra handelsstedet Holmvika i Meisfjorden, der «Vegarfjord» gikk i opplag våren 1963. Stedet er fremdeles i familiens eie og brukes som feriested. De hadde også med et flyfoto som viser «Vegarfjord» ved kai. Skuta ble

senere forhølet til bøye ute på fjorden, der hun hadde selskap av flere skuter som Høvding hadde kjøpt for opphugging. Blant dem var det flere russiske båter, samt Høvdingens egen slepebåt «Atlet». Den ble kjøpt av Norsk Veteranskipsklub samtidig med «Vegarfjord». Nå er den restaurert og har fått tilbake sitt gamle navn «Styrbjørn».



«Vegarfjord» ved kai i Holmvika. Flyfoto via Runar Berg.

Kathrine Høvding

Kathrine har hatt et forhold til «Vegarfjord» nesten hele livet. Ikke merkelig, siden hun er datter av Finn Høvding og niese av Einar Høvding, de to brødrene som etter krigen kjøpte alle tyske krigsvrak og bygget opp firmaet Høvding skipsopphugging. I 1955 hadde de behov for fraktkapasitet og kjøpte «Hestmanden» som ble omdøpt «Vegarfjord».

Flere somre på slutten av 1950-tallet var Kathrine og andre i familien med på «Vegarfjord», ble kjent med mannskapene og det, for en ungjente, spennende arbeidet.

Sommeren 1969 var hun med sin far og onkel på båtturen til Meisfjorden og var nær stakkars «Vegarfjord» som hun sa. Hun ville om bord, men fikk ikke lov, det var ikke trygt. Kan vi gjette at «Hestmanden»s historie og ry som lucky ship gjorde at huggingen stadig trakk ut, så lenge at skuta til slutt ble berget?

Da restaureringen startet på midten av 1990-tallet kom hun igjen med som en verdifull ressurs med omfattende kunnskap om Høvding-epoken. På store deler av årets tur har hun også vært et selvsagt mannskap.



Elegante «Skogøy» på sin siste tur i 1983, like elegant som ved overleveringen 30 år tidligere.

«Skogøy», lokalbåten med ni liv og ni hundre venner

En av de større båtene i vår veteranskipsflåte finner vi i Narvik. Hun har hatt opp- og nedturer og en vernehistorie med avsnitt preget av både stivbent byråkrati, komikk og dramatikk. Her kommer historien om skutas liv som lokalbåt. I neste nummer vil vi ta for oss vernehistorien.

Ved Trond Blomlie. Bilder via Trond Blomlie, alle tatt på den siste turen 4. april 1983

Historien om «Skogøy» begynner 24. juli 1912 da Ofotens Dampskibsselskab (ODS) ble stiftet med formål om å etablere bedre sjøverts kommunikasjoner på Ofotfjorden og Vestfjorden, med utgangspunkt i Narvik. Det ferske rederiets første anskaffelse var «Barøy» levert fra Akers mek. Verksted og satt i rute mellom Narvik og Trondheim i 1914. I 1926 kjøpte rederiet «Inntrønderen», bygget i 1889 ved Akers mek. Verksted, fra Namsos Damskibsselskab. Skipet ble gitt nytt navn «Skogøy», oppkalt etter den største øya i

Ofotfjorden. Hun gikk i opplag allerede i 1927, men ble året etter satt inn som erstatning for «Barøy» som forliste ved Andenes.

Gjenreisning etter krigen

Etter andre verdenskrig hadde ODS et stort behov for å erstatte de skipene som var senket eller forlist under krigen. Første nyanskaffelse var «Barøy», levert fra Trondhjems mek. Værksted i 1951. Deretter søkte styret samferdsels-

departementet om godkjenning av enda et nytt skip. Nye «Skogøy» skulle ha tilstrekkelig lugarkapasitet til å kunne betjene en daglig rute mellom Narvik og Svolvær. Svolvær hadde hurtigruteanløp og var et viktig knutepunkt for passasjertrafikk fra Ofotbanen og Narvik. Departementet avsto søknaden fra ODS med begrunnelse om at det omsøkte skip var for stort. De hadde ingen forståelse for lugar- og lastebehovet som var beskrevet og foreslo at rederiet heller anskaffet en såkalt «fjordbuss» etter modell fra Helgeland. Ledelsen i rederiet ga seg imidlertid ikke og fikk til slutt gjennomslag for en båt som både var stor nok og hadde tilstrekkelige med lugarkapasitet.

Det ble konsulent Kåre Haug i Den Norske Amerikalinje som fikk jobben med å tegne nye «Skogøy» etter de spesifikasjonene rederiet hadde gitt. Forslaget ble en båt på 44 meter, 64 lugarplasser, fire salonger, to lasterom og maskin som ga 14 knops fart. Skipstegneren Haug var ikke snauere enn at han også ga «Skogøy» flotte linjer og en kopi av skorsteinen på Amerikalinjens «Oslofjord».

Skuta ble bestilt fra Drammens mek. Verksted i 1951 og levert 8. juli 1953 etter en byggetid på 15,5 måned. Kaptein Rolf Hundal og et mannskap på 18 førte skipet nordover. Underveis var det flere anløp hvor det ble tatt om bord både last og passasjerer. Den 16. juli ankom «Skogøy» Narvik og ble mottatt av musikkorps og en stor folkemengde. Avisene skrev at dette var et vakkert skip, nesten som en hurtigrute i miniatyr. Samtidig ble gamle «Skogøy» omdøpt til «Tjeldøy» og solgt året etter.

«Skogøy» som hverdagsbåt

I gjenreisningstiden tidlig på 1950-tallet var det fremdeles sjøen som var veien. «Skogøy» ble for mange det viktigste

og mange ganger det eneste alternativet når gods og passasjerer hadde behov for transport mellom Svolvær og Narvik. Gjennom sine 30 år i tjeneste på Ofotfjorden og Vestfjorden knyttet «Skogøy» de mange anløpsstedene sammen og fikk mange venner, både i Kjeldebotn, Liland, Bogen, Tårstad, Myklebostad, Skarstad, Lødingen, Vestbygda, Digermulen, Risvær, Brettesnes, Skrova og Svolvær. Mange har fortalt om sine minner fra «Skogøy», enten de har vært mannskap eller passasjerer. «Skogøy» gjorde det mulig for skoleelever og studenter å få en helgetur hjem fra hybeltilværelse i Narvik eller Svolvær. For folk på Skrova var «Skogøy» alltid å stole på som siste båt fra Svolvær på kveldene. Dyr til slaktning, poteter til salgslaget eller melk til meieriet var vanlig last. For turister som kom fra Sverige med Ofotbanen var «Skogøy» et fantastisk tilbud med forbindelse til Hurtigruta og med utsikt, folkeliv og god servering i salongene ombord.

Flesteparten av turene gikk vanlige grå hverdager, i storm og stille, med post, passasjerer og last. Innimellom et og annet nære på grunnstøt, men aldri noe alvorlig. Et par dramatiske episoder må likevel nevnes. Det ene var en redningsdåd som «Skogøy» utførte i januar 1955. I et forrykende uvær var en sjark med to fiskere om bord i ferd med å synke ved Moholmen fyr like vest for Svolvær. De ville sette livet til om ingen kom til hjelp. Havnefogd Løken i Svolvær hadde oppfanget nødsignalet og sprang om bord i «Skogøy» da hun ankom Svolvær 18.30 i rute fra Narvik. Kaptein Danielsen la straks fra kai og gikk ut for å lete. De to fiskerne ble reddet og ifølge havnefogden som var med på aksjonen var dette «en redningsdåd av den gode gamle sorten».

Et annet drama var da en postsekk med hundre og nitti tusen kroner forsvant om bord i «Skogøy» på slutten av 1970-tallet. Sekken ble tatt om bord i Lødingen, men da den



Last av alle slag, og til så mange mellomsteder, heises om bord.



Utsikt fra styrehusvinduet. Er all last kommet om bord, og er den forsvarlig sikret?

skulle på land i Svolvær for å sendes videre med Hurtigruta var den borte. Postranet på «Skogøy» ble aldri oppklart, og postansvarlig om bord syntes dette var en sørgelig flekk på et ellers utmerket rulleblad.

Et tredje drama utspant seg under lasting av seksti sekker potet i sørvest storm ved Vågehamn da kaia forsvant. «Skogøy» klarte med nød og neppe å få løsnet springet og legge fra mens ekspeditøren og hans sønn fikk sin fulle hyre med å berge seg inn på fast grunn. Strømmen gikk samtidig slik at kaia ble liggende i stummende mørke. Passasjerer og last som skulle av måtte bli med videre til Rinøyvåg. Heller ikke denne gangen gikk liv tapt.

I 1980 oppsto det brann om bord i «Skogøy», heldigvis mens båten lå ved kai i Narvik. Brannmannskaper kom raskt til og fikk slukket. Vann- og røykskader førte likevel til en måneds opphold ved Kaarbøs Mek. verksted i Harstad. Etterpå var hun god som ny. Det var visst ingenting som bet på den gamle damen.

Slutten på lokalbåtkarrieren

Da det ble kjent at «Skogøy» skulle selges tok to damer fra Lødingen initiativ til å danne foreningen «Skogøys venner». Formålet var å få reise en siste tur med «Skogøy» før den forlot Ofoten og Vestfjorden for godt. Etter hvert som ideen ble luftet, begynte det å rulle på. Flere ville være med og ta en verdig avskjed med den kjære lokalbåten.



Blankpusset messing og kaptein Kristen Pedersen i ny-preset uniform. «Skogøy» var en båt med stil.

Søndag den 27. mars 1983 gikk noen av vennene ombord i Narvik. I Lødingen kom det flere og dermed var mellom 20 og 30 venner samlet for å gi «Skogøy» en skikkelig hyldest og takk for tro tjeneste gjennom 30 år. Med flagg og transparenter laget vennene fest. «Skogøy» fikk sin egen sang, ikke mange lokalbåter er det forunt. «Skogøy» var kystens vakreste ble det sunget, et stort kompliment. Både i Skrova og Svolvær ble «Skogøy» møtt med musikkorps på kaien og i Svolvær fortsatte festen, og det ble talt og sunget. Et poeng

i hovedtalen til Leif Meltzer fra Narvik var at «Skogøy» er det vi mener med en båt – mens de som skal overta etter henne får greie seg med karakteristikken fremkomstmiddel. Under middagen ble det servert rekecocktail og fersk kveite, anskaffet ved anløpet i Skrova. Ut på kvelden, og til de små timer, ble det også anledning til en dans eller to. Slettes ikke hverdagskost om bord på «Skogøy». Natt til mandag var det retur til Narvik.

«Skogøy» var visstnok den siste lokalbåten av sitt slag som måtte vike for hurtigbåten her i landet. Hun hadde litt av en merittliste å vise til. I de årene hun seilte, hadde hun tilbakelagt nesten 10 000 rundturer mellom Ofoten og Lofoten, - det vil si 1,7 millioner nautiske mil. Det tilsvarer 85 ganger rundt ekvator! I tillegg til mange turer i ruten «Hinnøy rundt» fra 1953 til 1975.

Eierskifte og ny nasjonalitet

Om ettermiddagen den 19. april 1983 forlot «Skogøy» Narvik. Noen tårer falt sikkert da skipet stevnet ut Ofotfjorden og Vestfjorden, med det nye navnet «Seaside» av Göteborg påmalt i hekken, og med den «svenska flaggan» i stangen. Nå fulgte flere år som restaurantbåt og losjiskip, med eierskifter, navneskifter, økende forfall og tap av sertifikater. «Skogøy» var bokstavelig talt nær bunnen av sin karriere da noen av hennes venner i Narvik i 2010 gikk til aksjon. Det håper vi å fortelle om i neste nummer.

Trond Blomlies er født 1957 i Narvik og er pensjonert seniorrådgiver fra NVE. Har tidligere gitt ut «Skatter i fjell», og «Vandringer i Narvik».



Siste tur 1983. Hva som ligger akterut kjenner vi, men hva med det som venter skuta på sin videre ferd?

RYFYLKE TREBÅTBYGGJERI



HANDVERK OG TRADISJON

Norges ledende produsent av klassiske riggdetaljer tilbyr

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



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

www.veteran-rig.no

Det som er spesial hos andre kan gjerne være standard hos oss!



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

INDUSTRISALG

Alt i skruer, muttere og skiver – Festemateriell

Hvordan forløp sommeren?

Omtale av sommerens aktiviteter

Sommersesongen for «Atløy»

Ved Lasse Seim

«Atløy» startet årets sesong tidlig i mai etter å ha blitt sjøsatt fra sin «faste plass» i vinteropplag i Westcon sin overbygde tørrdokk i Florø. Dette nitti år gamle skipet har vært gjenstand for 10-års klassing i år og fremstår å være shipshape med unntak av to plater forut i skroget. Platene skal skiftes nå i høst, kostnaden er anslått til 1,5 mill.

De fleste oppdrag i sommer har hatt hjemmehavnen Florø som utgangspunkt, men som ellers om årene har skipet hatt to perioder med oppdrag med utgangspunkt i sin andre «hjemmehavn» - Bergen. Pågående pandemi har hatt innvirkning på seilingsmengde og oppdrag også i år. Således gikk vi i år glipp av et 18-dagers oppdrag med et svensk filmteam som vi skulle ha hatt med oss fra Bergen til Lofoten for en ikke ubetydelig sum.

Det som i stor grad har vært med å redde denne sesongen er Fyrsafariturer. Turene har startet i Florø og i løpet av ca. fire timer har vi besøkt fyrene på Kvanhovden, Ytterøyane og Stabben – alle i nåværende Kinn kommune. På disse 13 turene har det deltatt i overkant av 400 passasjerer. Lokale Blåturen som også vanligvis er en viktig del av vår inntektskilde har det vært mindre av i år, men vi har hatt en del oppdrag med blant annet utgangspunkt fra det historiske knutepunktet Skjerjehamn og fra Bergen.

Sesongavslutning for MS Atløy - Fjordaferden inn Sognefjorden med salg av ulike typer fisk og kjøp av i hovedsak poteter og frukt må også dette året utgå, men vi kommer sterkt tilbake.

God sesong for «Faun»

Ved Eilert Munch Lund

Til tross for pandemiske tilstander har det vært en fin 2021 sesong for Vennelaget FAUN. Det hele startet med den tradisjonelle dugnadshelgen 6. til og med 9. mai med klargjøring til sesongen. «Helgen» var i år utvidet til fem dager, men det er heller ikke nok om lakkarbeidet skal utføres på en tilfredsstillende måte. Så i 2022 er det avsatt 10 dager til vårdugnad i mai måned. En stor takk til Geir Madsen ved Hardanger Fartøyvernsenter som deltar og sørger for nødvendig materiell, verktøy etc.

I sommer ble det gjennomført 15 vennelagsaktiviteter. «Faun» møtte og hilste «adjø» til «Statsraad Lehmkuhl». Det var turer til Marmorøyene med guider, Ship Shapekveld (dugnad), tokt til Kilsund med overnatting, kulturcruise til Trolldhaugen og Lysøen, gourmetturer til Cornelius, Fagernes Yacht Club og Bekkjarvik. Skutefest i Rosendal og trebåtfestivalen i Norheimsund ble dessverre avlyst. Midler fra Sparebanken Vest ble brukt til å arrangere turer med psykisk utviklingshemmede fra bofelleskap i Bergen.

Takk til flaggskipper Arild Berge som tok initiativ til St. Hans kortesjen på Nordåsvannet. «Faun» ledet kortesjen med 40 følgebåter, det var oppslag i NRK, BA og Fanaposten og herlige tilbakemeldinger på sosiale media. Så da er en ny St. Hans tradisjon på Nordåsvannet innført.

28 juni hadde Hardanger Fartøyvernsenter med skipper Eilert Munch Lund og matros Otto Ersland gleden av å ønske kulturminister Abid Raja om bord for en tur på vakre Hardangerfjorden. Den godeste minister var opptatt av Fartøyvern og «Faun»s spennende og over 105 år lange historie.



«Faun» underveis til Hardanger Fartøyvernsenter, med Abid Raja til rors. En minister på valgkampturne må reise standsmessig. Foto via Eilert Munch Lund.



Fornøyde passasjerer på en av de åpne turene under Trebåtfestivalen. Foto via Norsk Veteranskibsklub.

Risør trebåtfestival

Ved Rolf Nordby

Etter at den tradisjonelle trebåtfestivalen i Risør ble avlyst i 2020, var det spesielt hyggelig at dette utmerkede arrangement kunne gjennomføres i år. Og at båtentusiaster hadde behov for å møtes igjen, viste det høye deltagerantallet. Over 100 båter var med, selv om restriksjonene for innreise til Norge medførte det ikke ble besøk fra våre nordiske naboer. Av større fartøyer deltok «Børøysund» og «Gamle Oksøy», med åpne båter og charterturer for førstnevnte.

For å kunne gjennomføre festivalen måtte arrangørene nedskalere aktivitetene noe, av smittevern hensyn. Det ble færre utstillere, de store konsertene og sommerfesten på torget uteble. Publikum kunne fritt bruke hele byen, uten stengsler og gjerder. Dette gjorde festivalen «friere» og mer inkluderende, men tapet av inngangsbilletter ble økonomisk merkbart for arrangørene. Noe de tok på strak arm, i pur glede over å ha festivalen i gang, samle trebåtfolket igjen.

Det øvrige program, med kurs, faglige foredrag, utflukter, sjekteregatta, tokt med «Risør II», defilering av praktfulle motorbåter med mere, gikk som det pleier, med stor oppslutning. Det var også noen mindre konserter på

Stangholmen, blant annet med Dum-Dum Boys, og i byen var det mange som merket seg scenetralla med Sebastian Stiansens dyktige og hyggelige pop up konserter.

Takk til Risør, og spesielt festivalens dyktige arrangører, for at dere tidlig tok sjansen på at årets stevne kunne la seg gjennomføre, tross pandemiens mørke og truende skyer. På den metrologiske himmel ble det heldigvis ingen mørke skyer denne fine helgen i august. Vel blåst!

Og vi på «Børøysund» kunne seile hjem med trofeet for Beste Verftsrestaurerte motorbåt 2021, på grunnlag av den tidligere kjelereparasjonen på Bredalsholmen. Vi kommer gjerne tilbake til Risør.

«Børøysund» nærmer seg normal seilingssesong

Rolf Nordby

Men ikke før neste års sesong. Om Coronaviruset ikke direkte smittet båten, så har den de siste to år lagt en effektiv demper på mulighetene for å seile med publikum om bord. I 2020 ble det noen få turer med sterkt begrenset passasjerkapasitet. Men vi var heldige som hadde vår virksomhet i

Norge, der det er lagt til rette for en god kompensasjon for slike tap av seilingsinntekter. Det ble derfor ikke den helt store økonomiske katastrofen for Norsk Veteranskibsklub i fjor.

Selv om vi sier at det aldri blir trangt om bord, bare intimt, så har det vært et faktum at det er vanskelig å holde smittevern med forsvarlig avstand, både under og over dekk. I år løsnet det litt på restriksjonene, men ikke mer at vi på våren kun klarte noen få turer med et begrenset passasjertall. De firmaer og selskaper som vanligvis leier båten på forsommeren var vel heller ikke så ivrige etter å utfordre viruset og fornuftige smitteverntiltak.

Men på ettersommeren i år har «Børøysund» gjennomført flere åpne turer for publikum, både i Risør og i Oslo, samt at vi har hatt flere ordinære charterturer. En filminnspilling klarte vi også. En nesten normal høstsesong, til tross for at vi har pålagt oss selv og passasjerer restriksjoner med både antall og bevegelsesmuligheter om bord.

Det er klart at coronaen har hatt negative virkninger for vår virksomhet. Tap av inntekt, tap av kundekrets, tap av formidling til publikum, og ikke minst, tap av den sosiale effekten som seilasene har for et mannskap som aller best liker å ha et gyngende dekk under føttene. Men vi håper at vi nå snart er tilbake mot det normale.

Vi mannskaper fikk den gode følelsen tilbake under sommerturen og augusts travle seilaser. Det var godt å atter møte publikum, de var også ekstra blide og takknemlige for å kunne komme på sjøen igjen. Fra dem vanker det mye ros til båt og mannskap. Hadde slike godord vært hard valuta ville hatt en god økonomi i klubben!

Variert sesong for «Stord I»

Harald Sætre

Det ble naturlig nok ein amputert driftssesong for «Stord I» i år. Pandemien sette sine grenser, ikkje minst med omsyn til tal på passasjerer og handtering av serveringa om bord. Smittevernet kom i første rekkje. Men den 12. juni gjekk første tur. Det var Torgdagskonvoien på Byfjorden i Bergen i lag med ei rekkje andre fartøy.

Nytt av året var dei opne laurdagsturane på Byfjorden. Her kunne nok passasjertalet vore noko høgare, men som alt anna tek det tid å innarbeida noko nytt. Det er blitt tradisjon med rundturen Bergen-Garnes-Bergen (Bergen Heritage Tour) i samarbeid damptog på Gamle Vossebanen og veteranbussar. Ein populær søndagstur for store og små. I år fekk «Stord I» vera med i filminnspelinga av storfilmen «Krigsseileren». Deler av innspelinga gjekk føre seg på Laksevåg der også «Hestmanden» var med. Denne filmen har premiere hausten 2022.

Det er blitt tradisjon å ta turar i båten sitt gamle rutedistrikt. I år gjekk turen til Tysnes, Kvinnherad og Os/Austevoll. Dei fleste turane blei utførde i samarbeid med lokalaviser, noko som førte til god pressedekning både før og etter turane – og bra med passasjerar. Til vanleg er det ein god del utleigeturar i løpet av sesongen, alt frå firmaturar til slektstreff og bryllup. I år vart det berre nokre få utleigeturar, noko som ein merka på inntektssida. Men første helga i september låg «Stord I» ved Bradbenken, som eit sentralt knutepunkt under den tradisjonelle Matfestivalen i Bergen.

Nokre turar til blir det nok utover i september, og så får vi håpa på ein normal sesong neste år.



Fra en av sommerens turer i Kvinnherad, «Stord I» sitt gamle ruteområde, ved Sundal i Mauranger. Foto Harald Sætre.



Det er behov for eit verne- og formidlingsbygg for Holvikejekta. Det noverande bygget gjev vern mot regn og sollys, men ikkje svingingar i temperatur og fukt, brann og skadeverk. Jekta er i eit område med husbukk i tillegg til stripa borebille, og slik jekta står no, er dette vanskeleg å kontrollere. Uvêret den siste tida viser dessutan at det noverande bygget ikkje gjev nok vern mot vind og springflo. Foto: Nordfjord Folkemuseum.

Holvikejekta

For 140 år sidan vart det bygd ei stor jekt på Sandane i Nordfjord. Den gang var ho ein blant mange. I dag ho det einaste bevarte eksemplaret av sitt slag. Ei unik kjelde til både klinkbygging og jektefart, om ho berre blir bevart. No er eit verne- og formidlingsbygg nært ei realisering, midlingsbygg nært ei realisering.

Ved Anne Kristin Moe

Sentralt for handelen langs heile kysten frå Vestlandet til Nord-Noreg var jektene. Dette var breie fraktefarty med mast og råsegl, og utan fast dekk. Storleiken på jektene har variert frå 12 til over 20 meter. Dei har høg stamn og tverr akterende, ofte med eit rom med eit eller to vindaug.

Saman med Salten / Lofoten og Trondheimsfjorden, var Nordfjord/ Sogn kjerneområde for jektefart. Bergen var målet for dei fleste frakteferdene. Langs kysten var det fisk som skulle seljast, i fjordane ved og landbruksprodukt.

Mot slutten av 1800-talet fekk jektene konkurranse frå dampbåtane som Fylkesbaatane i Sogn og Fjordane sette inn i faste ruter til Bergen. Det vart ikkje bygt nye jekter

lenger, og mange vart hogde opp. Nokre vart ombygde og fekk innsett motor.

Livet til vanns

Holvikejekta vart finansiert og bygd som ei sameige mellom fire gardsbruk i Gloppen. Dei fire bøndene leverte kvar sin fjerdepart av det tømmeret som skulle til for å bygge jekta. På same måten delte dei på utgiftene til arbeidsløn og andre kostnader.

Jekta vart bygd i 1881 i Kråfjæra, på Sandane inst i Gloppefjorden, på garden Holvik. Arbeidsstokken var til saman på ni mann: fire meistrar, fire handlangarar og ein smed.



Det nye bygget skal vere klimaregulert i høve fukt og temperatur, og jekta sikra med naudsynt oppstøtting. Effekten av byggeprosjektet vil vere å sikre Holvikeyekta som ei viktig historisk kjelde og å auke attraksjonsverdien, skape fleire besøkande og auke opplevingsverdien til dei som kjem. Planløysinga leiur publikum først inntil og rundt jekta, deretter oppover ei rampe langs ytterveggen slik at ein ser heile skipsforma. Rampe går vidare bak jekta og langs den andre sida. Der kjem ein heilt inntil og i høgde med ripa. Rampe ender i ein mesaninetasje med utstillingsareal. Her ser ein rett på stamnen og opplever jekta si fulle lengde. Illustrasjon: Ola Sendstad Arkitekter

Bygginga vart leia av Jakob J. Apalset og brørne hans, Knut og Andreas, og bygginga tok 10-11 veker.

Jekta er klinkbygt av furu, der banda er feste til båthuda med trenaglar. Jekta er 20 meter lang og 8,6 meter brei. Masten var av adelfuru, og 27,5 meter høg. Lastekapasiteten er på 750 tønner. Råa var 14 meter lang, toppråa 8 meter. Seglet, som var sydd i Bergen, hadde til saman ei flatevidd på om lag 270 m².

Holvikeyekta vart brukt til å frakte ved og trelast til Bergen. To-tre turar til Bergen i løpet av eit år var vanleg og mannskapet bestod av fem-seks mann. Jekta kunne ta vel 120 famner ved – ved eit høve tok ho 150 famner. I tillegg til famneved, var det vanleg å ha med material, tynneband, bastetau, never, tønner og skrin, tøy og andre heimelaga produkt til å selje i byen. Av større ting var båtar og mastestolpar. Det hende og at levande dyr vart tekne med til Bergen. Då laga dei eit rom til desse i vedlasset. Slik last var alltid bestilt før levering, medan veden som var med, skulle seljast i byen i større eller mindre parti.

Om vinteren stod Holvikeyekta i naust på Øyrane, på tomta til ein av eigarene. Her hadde dei greve ein vaul opp i naustet, slik at dei kunne skuve jekta inn når det var høg flo. Så blei ho skora opp til sjøen fall, og deretter løfta opp ved hjelp av to doble jekteskruar. Då stod ho trygt gjennom vinteren.

100 år på land

Våren 1907 vart ho ikkje sett på sjøen igjen. Tilfeldigheitene ville det slik at det fyrste sogelaget i regionen vart stifta i dei

tider, og dei hadde som mål å skipa eit folkemuseum. Nordfjord Sogelag kjøpte Holvikeyekta i 1909 og den blei ein av dei fyrste gjenstandane til Nordfjord Folkemuseum. I dag står Holvikeyekta framleis på Øyrane ved Sandane, ved den opphavslege jektevaulen sin.

Nordfjord Folkemuseum, no ein del av Musea i Sogn og Fjordane, har sidan 1909 jobba for å bevare Holvikeyekta og historikken kring jektefarten i regionen. Jekta har blitt løfta opp og støtta opp, det har vore gjort mindre reparasjonar og for å beskytte mot UV-strålar har ho fått eit naust som er delvis kledd. Men for å verne jekta mot vind og vatn, skadedyr og skadeverk, treng den eit bygg rundt seg.

For å hindre ytterlegare roteskadar bør jekta kome inn i eit hus der fuktsvingingane er minimale i løpet av eit år. Den største utfordringa for jekta er hudplankane som er i dårleg stand og at festemidla ikkje lengre fullgodt gjer den nytta dei er tiltenkt. Ein klinkbygd båt er ein sterk konstruksjon, men når festemidla forsvinn eller bordgangane sprekk opp rundt festemidla, vert styrken borte.

Det har vore arbeidd med eit verne- og formidlingsbygg for Holvikeyekta sidan 2011. I 2016 søkte Gloppen kommune Kulturdepartementet om nasjonalt kulturbbygg, og ein vart oppmoda frå Norsk Kulturråd om å arbeide vidare med konkretisering av prosjektet. Etter avtale overtok Musea i Sogn og Fjordane planane, og jobba fram eit nytt forprosjekt.

Med eit nytt verne- og formidlingsbygg er målet å vise Holvikeyekta i mest mogeleg opphavsleg stand, for notida og for framtidige generasjonar. Vi vil legge størst vekt på



Formålet med byggeprosjektet er å bevare og vise Holvikejekta i mest mogeleg opphavelig stand, for notida og for framtidige generasjonar. Holvikejekta er det største klinkbygde fartyet i Nord Europa og unik i verda.
Foto: Viking View Company 1905 / Fylkesarkivet i Vestland.

Holvikejekta som skipshistorisk primærkjelde og sette mest mogeleg inn på å bevare materialautentisiteten. Det vil bli lagt vekt på å stabilisere og kontrollere. Samstundes skal det leggst til rette for publikum på ein god måte, slik at vi kan ta i mot besøkande heile året.

I sjølve jektehallen er det lagt opp til ein visningshall for jekta, der materialar og utforming vil framheve båten. I ein mesaninetasje vil det vere utstilling om tradisjonsbåtbygging, som gjennom båtar, tekst og bilde vil formidle den alderdomlege klinkbyggingstradisjonen som framleis er levande, og som ein kan sjå igjen i jekta.

I 2020 søkte museet både stat, fylke og vertskommune om finansiering, og ved utgangen av 2020 vart det teke initiativ til ein folkeaksjon for å samle inn pengar til jektebygget. Håpet er at det i 2021, når jekta er 140 år, ligg føre eit positivt vedtak slik at ein får realisert prosjektet.

Les meir om Holvikejekta

- Eide, Ove: Holvikejekta, sjøens stavkyrkje. Førde 2017
- Eide, Petter: Holvikejekta I Nordfjord Folkemuseum 100 år. Museumsforlaget, Trondheim 2021.
- Henden, Einar: Holvigjakten. Gløppens Sparebank 1971.
- Musea i Sogn og Fjordane: Verne- og formidlingsbygg for Holvikejekta. Prospekt. Sandane 2020

Anne Kristin Moe er kulturhistorikar og direktør for Nordfjord Folkemuseum. Ho har tidlegare arbeidd som konservator for eldre bygdekultur ved Norsk Folkemuseum og som dagleg leiar ved Norsk institutt for bunad og folkedrakt.

I Dampskibsposten nummer 120 var det og eit avsnitt om «Holvikejekta» i ein artikkel om å sette fartøy på land.

Vanntåkeanlegg på «Hestmanden»

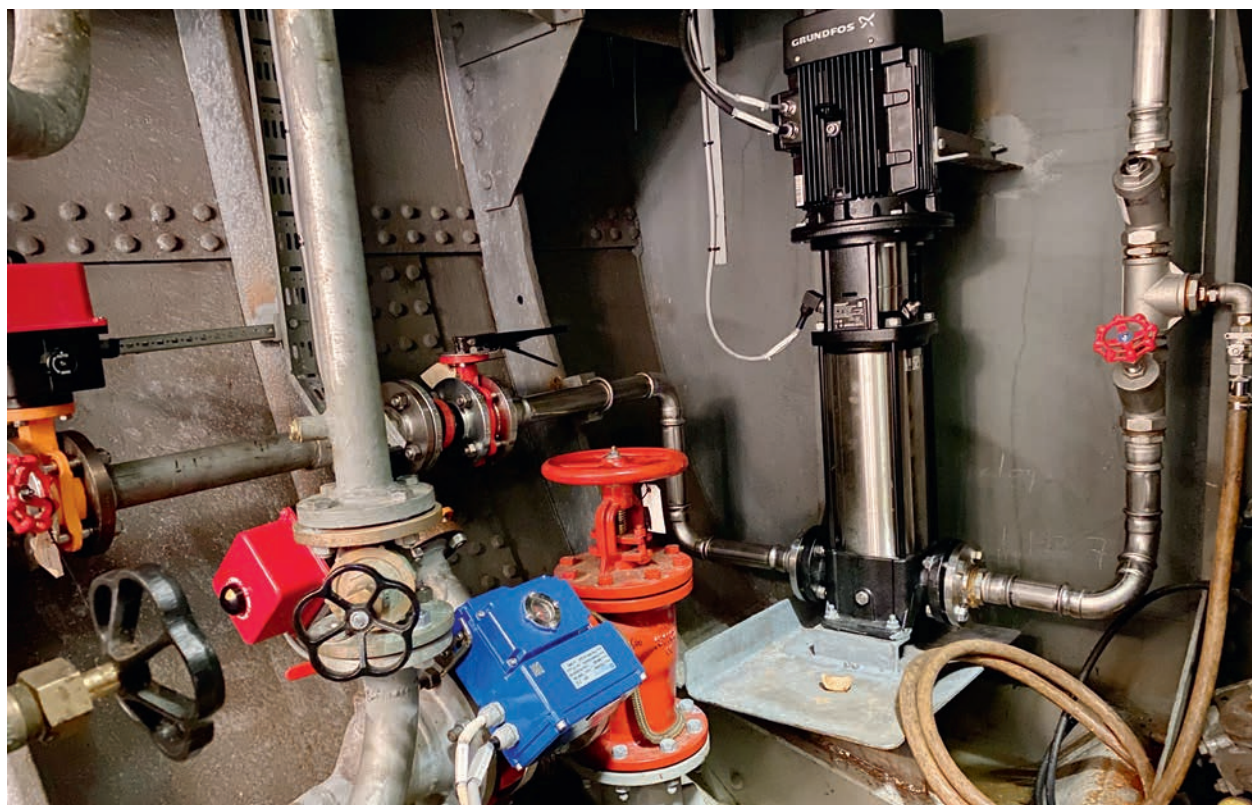
Etter mer enn 30 års restaurering fikk «Hestmanden» endelig sitt «Passasjersertifikat for Vernet fartøy» for 36 passasjerer i mai i år. Det har vært en lang prosess å få til dette. En viktig brikke i sikkerhetsopplegget er vanntåkesystemet som er installert i innredningen akter og i ruffen. Kan et slikt anlegg også være aktuelt for andre fartøyer i verneflåten?

Ved Alf Haaland. Alle foto ved forfatteren.

Bakgrunn

Under godkjenningsprosessen med Sjøfartsdirektoratet ble det stadig vist til at et vanntåkesystem kunne være et kompenenserende tiltak for manglende konstruktiv brannsikring etter vernetforskriften. Etter en klagerunde ble fartøyet akseptert som det er konstruksjonsmessig, men med operative begrensinger som innebar at passasjerer ikke kunne oppholde seg under shelterdekket (spardekket). Dette, kombinert med nødvendig gjenoppbygging av flere lugarer på hoveddekk, samt et ønske om å ta vare på de verdiene som var nedlagt i restaureringen av fartøyet, ble det bestemt å installere et vanntåkesystem i innredning og ruff.

Et vanntåkesystem basert på IMO sitt regelverk, er et komplekst system med vannfylte rør under trykk, egen trykk-tank med ferskvann og strømforsyning fra både hoved- og nødstrøm-kildene. Dette ville gi et uforholdsmessig komplekst og stort system for et vernet fartøy. Etter mange diskusjoner, ble det akseptert å bruke å bruke IMO's tolkning for hurtigbåter (IMO MSC 44(65) og MCS/Circ.912) som nok er det enkleste maritime regelverket for vanntåkesystemer. Det aksepterer et tørt rørsystem med manuell start. For et fartøy som «Hestmanden», uten automatiserte prosesser, vil et slikt system ha en tilnærmet like god sikkerhet som et fullverdig IMO system.



I pumperommet, på BB side i forre del av maskinrommet er vanntåkepumpen plassert under dørkplatene, med forsyning både fra akterpeaken (ferskvannstanken) og fra det eksisterende sjøvannsinntaket.

Aktuell løsning for «Hestmanden»

Et vanntåkesystem må ha et rørfordelingssystem til de områdene som skal beskyttes, samt en teknisk hovedstasjon for drift. Det er prøvd så langt mulig å montere dette systemet med mest mulig hensyn til at fartøyet er vernet. Hovedkontrollpanelet er montert på bro. I første omgang forsynes systemet med ferskvann fra akterpeaken, men når nivået går under et visst nivå, sjalter det automatisk over til sjøvann.

Pumper, kontrollskap og ventilmanifold er plassert innenfor hjelpemotoren i «den nye» delen av maskinrommet, altså i området mellom kjelen og lasterommet. Med valgte soneinndeling på 3 soner, ble rørdimensjonene varierende fra 15 til 40 mm. Det kreves rustfrie rør i et slikt anlegg, og det er valgt syrefaste rør for å få et holdbart system. Koplingene i skjøter og forgreninger er klemkoplinger, men rørene er bøyd der det er praktisk mulig. Rør og klammer ble malt som området de ligger i. Klamring er gjort med U-klammer som for øvrige systemer, bortsett fra for de minste dimensjonene som har en annen type klammer.

Operasjon

Siden «Hestmanden» bare har en liten generator, blir de dampdrevne brann/GS pumpene brukt som backup pumper. Dersom strømmen forsvinner, er det en batterisikring innebygd i systemet slik at ventiler kan fjernopereres i en lengre periode, deretter opereres manuelt. Det er også lagt inn en mulighet for automatisk oppstart ved brannalarm når fartøyet er ubemannet. Da starter pumpen, soneventilene åpnes, men vannet strømmer ikke ut før en av ampullene i dysene smelter på grunn av varme.

Alf Haaland er sivilingeniør skip og arbeidet tidligere ved Det norske Veritas i Kristiansand. Her var han også rådgiver i Hestmandenprosjektet. Som pensjonist er han konsulent ved Vest-Agder-museet.



Forordningsmanifolden, kontrollskap og starterskap er plassert i samme rom, mellom tanktoppnivå og hoveddekket. Systemet er delt opp i 3 soner. Sone 1 går til innredning på hoved- og shelterdekket, sone 2 går til Ruffen og sone 3 går til båtdekk og bro.



Det er montert to forskjellige typer dyser. I lugarer, messe og aktersalong står de montert på et av skottene, rett under himling. I korridorer, bysse og lagerrom er det takmonterte dyser.



Det er et 7'' touchpanel for operasjon plassert i bestikken på bro. Her kan systemet opereres og kontrolleres. Det er også arrangert lokal utløsning av sonene fra sentralt sted i maskinrommet.



«Balder», slik skipet så ut i 1870-årene, da det tilhørte Tysnæs & Kvindherreds Dampskibsselskab.

Los Bendiksens memoarer

Her kommer et nytt avsnitt fra los Bendiksens memoarer, denne gang om et dristig foretagende med å sprengte bort en propellvinge.

En episode som hendte ombord i «Balder» i Florø må jeg ta med her, på tross av at jeg ikke selv var om bord og tjenestegjorde der den gangen, men kom til Florø kort tid etter hendelsen. Dette var både tragisk og komisk, ikke minst det siste. «Balder» hadde vært sin vanlige rutetur i Eikefjorden og hadde vært så uheldig at den ved anløp av kaien i Liversundet hadde kommet borti fjellet med den ene propellvingen og slått den av. Noen større betydning for farten hadde hendelsen ikke, men det uheldige var at det bevirket en meget tung slitasje på propellhylsen akter som propellakslingen gikk gjennom og dette kunne man ikke gå med lenge. Nå skulle båten til Bergen for våroppussing om ca. 14 dager, men så lenge kunne de gå med dette her. Ved middagsbordet satt kapteinen og maskinisten og diskuterte dette problemet. Maskinisten var forresten en utspekulert fant, og kunne han lokke folk til å begå noen dumheter, så var han ikke den som lot anledningen gå fra seg. Etter en stunds pause sier han plutselig:

- Nå har jeg det. Vi får fatt i noe dynamitt når vi kommer til Florø, og så skyter vi av den motsatte propellvingen. Dermed blir slitasjen på propellhylsen jevn igjen.

- Det gjør vi! ropte kapteinen, som vilt begeistret grep ideen med begge hendene, uten å tenke over hva risiko en slik hardhendt amputering med dynamitt innebar. Maskinisten smilte for seg selv og tenkte seg vel neppe at kapteinen etter nærmere overveielse ville stå fast ved en slik beslutning.

Da «Balder» kom til Florø, lå nettopp bjergningsbåten «Jason» der ved kaien. Kapteinen ble enda mer oppspilt på dette foretaket med dynamitt, for nå regnet han med å få kyndig assistanse. Han sendte fluksens bud etter dykkersjef Hillestad og forela ham både situasjonen og sin (maskinistens) plan. Hertil svarte Hillestad:

- Nei, jeg tror ikke at jeg vil ha noe med dette å gjøre. Men kapteinen holdt hårdnakket på at han måtte hjelpe ham med dette så de kunne gå resten av tiden til våroppussingen. Hillestad lovet da til slutt å gjøre et forsøk, men uten ethvert ansvar for resultatet. Han kom da etter en stunds forløp tilbake fra «Jason» med dynamitt, en lang bambusstang og videre remedier til operasjonen. Han spurte ennå en gang kapteinen om det var Alvoret hans, og fikk bekræftende svar.

- Ja, så forsøker vi med en halv patron da, til å begynne med, sa han.

- Nei, det er for lite, mente kapteinen, og ville ha en hel patron.

Og så ble de enige om å bruke en hel patron, og Hillestad tok fremdeles sitt forbehold om at han ville være fri for alt ansvar for resultatet. Patronen ble bundet på bambusstangen, luntent og ladningen plassert på den motsatte propellvingen. En stund etter smalt det, og gamle hederlige «Balder» ble så forskrekket at den løftet akterenden sin ca. en meter opp i luften og falt ned igjen i vannet med et stort plask. Operasjonen foregikk med båt, og Hillestad som hadde rodd seg så langt fra at han holdt i ytterste enden av bambusstangen, rodde nå tilbake til akterenden for å iakttta virkningen. Og da sjøen hadde klarnet seg litt, ropte Hillestad:

- Jo, jeg skjønnte dette, det er vekk alt nå! Det viste seg at hele propellen var borte, og ikke bare en ving som forutsetningen hadde vært. Alle dører akterut som stod åpne var vanskelige å få igjen, og de som var lukket, stod pinnende fast, slik hadde skroget forskjøvet seg av trykket. Og at de gamle platene i akterenden, som hovedsakelig bestod av rust og maling holdt, betegnes av fagkyndige folk som et under.

Nå måtte «Gudvangen», som var i sydgående Nordfjordreute, ta med seg «Balder» på slep til Bergen. Det er noe til sjøs som kalles bondeanger, og dette har visstnok plaget kapteinen adskillig på turen sydover, for han gruet for motagelsen når han kom til Bergen og hva de høye herrer der

«Balder» ble bygget i 1875 ved Christiansands Mek. Værksted i Kristiansand for verkstedets regning. Det var byggenummer 12, hadde en lengde på 83,7 fot og en tonnasje på 75 bruttotonn. En compoundmaskin ga en fart på 8,5 knop. Fra 1878 tilhørte det Tysnæs & Kvindherreds Dampskibsselskab i Bergen. I 1880 ble det solgt til Nordre Bergenhus Amts Dampskibe/Fylkesbaatane i Sogn og Fjordane, som hadde det frem til 1939. Etter ytterligere to år som passasjerbåt og 11 år som lastebåt forliste det i 1952. Bilder og data om fartøyet via Harald Sætre.

ville komme til å si til ham ved adkomsten. Imidlertid var det krig i Europa, og rederiet hadde adskillig større problemer å arbeide med enn en tapt propell om bord i «Balder», så kapteinen slapp ganske lempelig gjennom skjærsilden. Maskinisten, som var opphavsmannen til hele affæren, hørte ikke et ord, og etter 14 dagers forløp var «Balder» på vei nordover, nyoppusset og fin, men en ny propell med alle fire vingene i skjønneste orden.

Jeg fortsatte fremdeles vekselvis som los og andrestyrmann, mest som det siste. Det var en vanskelig tid, med mye og til dels udugelige folk da våre gamle, veltjente matroser fikk seg bedre betalt arbeid i land, og vi fikk unge og uøvete folk med liten og ingen disiplin og lite skikket for det arbeid de hadde hyrt seg til.

Lastemengden vokste oss over hodet så vi klarte knapt halvdelen av den last som var kartert med oss. Dette forhold var årsak til meget munnhuggeri mellom oss og ekspeditørene, spesielt innerst i fjordene, for de regnet ikke med at vi måtte fordele det slik at de ytre stedene måtte få med noe last de også. Det var vanskelig for oss å få ekspeditørene inne i fjordene til å forstå dette når de så rommene våre forholdsvis tomme og vi da hadde god plass.

Spanskesyken herjet både i byen og på landet, slik at vi hadde praktisk talt med oss 4-5-6 og 7 lik i kiste på hver tur. Jeg husket en gang med «Nordfjord I». Vi lå i Luster og lastet for utgående og der var kartert 11 likkister fra Lyster sanatorium pluss de andre kistene som vi fikk på stedene utover fjorden. En halv flaske brennevin som var bevilget pr. person i forbudstiden som et hjelpemiddel mot sykdommen, så ikke ut til å bremse på dødsfallene.

Mathias Bendiksen fra Bergen startet sin sjømannskarriere i 1908, som dekksgutt i Fylkesbåtane i Sogn og Fjordane, og endte som rutelos i samme rederi i 1950. Hans «Minner fra sjømannslivet» ble utgitt i bokform i 1962. I Dampskibsposten 118 og 121 har vi trykket tidligere kapitler.



«Balder» t.h. og «Stavenes» i Florø. Foto J. Stephansen, Florø.

Kysten rundt

Hva skjer i fartøyvernmiljøet?

Riksantikvarens bystrategi

Ved Hedda Lombardi, Norsk forening for Fartøyvern

Riksantikvarens bystrategi er navnet på et hefte med veiledning for offentlige myndigheter, eiere og andre som er involvert i planlegging av byer og tettsteder. Det skal nå revideres, og Fartøyvernforeningen har sendt sine innspill til denne prosessen.

Omgivelsene har betydning for opplevelse av identitet og tilhørighet. Kulturminner og kulturmiljøer bidrar til miljøer som inkluderer og fremmer trivsel og gode møtepunkter. Det gir stedene særpreg og egenart. I Riksantikvarens strategi kan det se ut som om havneområder ikke har fått noen plass. Norsk Forening for Fartøyvern savner dette og ber om at det blir tatt inn for å synliggjøre hvor viktig det maritime kulturmiljøet med havn og fartøyer er for kystbyene og deres identitet.

For at fartøyvernet skal eksistere må det ha sin «infrastruktur» med tilgang til havner og bygninger som frivillige trenger for å ta vare på fartøyer. Havnen kan fort bli et foretak hvor formålet kun er inntjening, omringet av nyetableringer som stiller helt andre krav til virksomhetene i sitt nærrområde. De verneverdige båtene kan bli fortrenget av store cruiseskip og flytebrygger for fritidsbåter. Vi får mange tilbakemeldinger om dette fra fartøyvernere i våre kystbyer.

Derfor er det så viktig at Riksantikvarens strategi også vektlegger havnen og dens bygninger, kaianlegg og fartøyer. På den måten kan vi sikre bevaring av det maritime kulturmiljøet i by- og stedsutviklingen. Slike kulturmiljøer gir mulighet til aktivt kulturvernarbeid som omfatter vedlikehold, restaurering, og aktiv bruk av fartøy og kaianlegg. Uten mennesker, aktivitet, lukt og lyder har man ikke et levende kulturminnevern. Det kan føre til at byen taper mye av sin verdi.

«Færgebaad No III» i Fredrikstad

I flere år har en gammel medtatt båt ligget i Glomma, litt ovenfor Fredrikstad. Noen få har visst at dette var «Færgebaad No III», bygget ved Fredrikstad Mekaniske Verksted i 1891, for trafikk mellom Gamlebyen og Fredrikstad. Det var beskjeftigelsen frem til 1939. Da ble den solgt og bygget om til slepebåt. Nå er det mange år siden den var i yrkesmessig virksomhet.

Sist vinter ble den overtatt av Maritime Center, slept til Isegran og landsatt. Det var nok på høy tid, for det lille som var av is forårsaket lekkasjer i skroget. Maritime Center regner seg imidlertid ikke som noen langsiktig eier. Utfordringen nå blir å etablere en forening eller et annet organ som kan eie fartøyet og stå for en eventuell restaurering. Om restaurering er realistisk, vil fremgå av en historisk-teknisk dokumentasjon og en tilhørende restaureringsplan som må utarbeides. Det innebærer kartlegging av båtens historie, tekniske tilstand og om det som er igjen av båten er tilstrekkelig grunnlag for å restaurere den fergen den en gang var. En omfattende og krevende oppgave. En god start er likevel at både Viken fylkeskommune og Fredrikstad kommune har støttet prosjektet.



Foto via Maritime center.

Promenadedekket på «Stavenes»

Ved Øyvind Konglevoll



Slik så rekka og støttene for promenadedekket ut. Nok et eksempel på hvor viktig fotografiet er som kildemateriale. Foto via Øyvind Konglevoll.

Etter (alt for) mange år med restaurering av «Stavenes», begynner båten å få på plass det utseende den skal ha. Viktig i så henseende er gjenoppbygging av promenadedekket akterut. Da båten var ny i 1904 var her et kort promenadedekk der det også sto plassert en aktermast. Bilder av denne finner man kun fra høsten 1904, så masten ble ganske raskt fjernet.

Da bilveien over Filefjell til Lærdal ble åpnet, vedtok Stortinget i 1934 å opprette en bilfergerute sommers-tid mellom Lærdal og Vadheim, og bevilget til tilskudd til dette. Dette var den første bilfergeruten på Sognefjorden. Fylkesbåtene i Sogn og Fjordane (FSF) valgte «Stavenes» til denne ruten. Promenadedekket ble da forlenget, slik at her kunne også stå biler i tillegg til forut på bakken og på fordekket. Forlengelsen ble utført ved Mjellum & Karlsen i Bergen. Etter noen år ble halvparten av skylightet over maskinrommet fjernet for å kunne få plass til en ekstra bil. «Stavenes» kunne da ta opptil 10 mindre biler. Salonghuset under promenadedekket ble i 1939 forlenget, og to små salonger slått sammen til en stor.

Ved ombygningen til motorskip i 1954 ble det salonger ut i borde, men promenadedekket ble beholdt. I filmen «Song of Norway» fra 1969 med Toralf Maurstad i hovedrollen som Edvard Grieg, er det en lang seanse der det danses folkedans på promenadedekket.

I 1973 havnet «Stavenes» i England, der den var fram til 1991. Her hadde man planer om restaurering tilbake til 1904, og promenadedekket ble derfor fjernet. Med instruks fra Riksantikvaren om restaurering tilbake til 1939 versjon har gjenskaping av promenadedekket vært et viktig delmål.

Det fantes ikke tegninger eller bilder som viste hvordan støttene til promenadedekket var utformet. Men så skjer det at Statsarkivet i Bergen får inn et fotoalbum som viser en svensk familie på bilferie i Norge i 1935. Etter først å ha reist med nybygde M/S «Eidfjord» fra Ulvik til Granvin, går ferden videre over Voss til Gudvangen, med M/K «Vesle Øyvind» derfra, korrespondanse Midtjords med «Stavenes» og videre til Vadheim. En rekke bilder ble tatt om bord, og blant annet et som viser hvordan støttene til promenadedekket skulle være. Nye støtter ble produsert hos Solberg Beslag på Osterøy, mens montering av disse, samt nye renne-steiner og strekkplater ble gjort av Dåfjorden Slipp. Nytt tredekk legges av Skipstømreren i Sagvåg. Det som gjenstår og vil komme på plass før Fjordsteam neste år er rekkverk rundt hele promenadedekket, som blir gedigent og praktfullt. Med plassering av livbåtene på et eget galgedekk ved skorsteinen, blir hele promenadedekket tilgjengelig for bruk, gjerne inkludert folkedans. Kan hende blir her plassert en veteranbil på promenadedekket under Fjordsteam, noe få nålevende har sett.



Fjordsteam 2022 i Bergen

Denne logoen vekker minner om tidligere møter, og håp om et nytt, der vi kan se flotte gamle båter, treffe gamle kjente, vedlikeholde og utvide nettverket av fartøyvernere. I frivillighetens år kan vi oppleve at arbeidet vårt på båtene er noe mer enn bare rust og råte, det en viktig del av fellesskapet og vårt arbeid med å bevare en del av vår materielle og immaterielle historie. Det kan vi være stolte av.

Flere nye i miljøet, som «Gamle Helgeland» og «Hvalen» er i innspurten med restaureringen. Håpet om en bergensstur inspirerer til ekstra innsats. Vi håper å møte dem, og mange andre.

Arrangementet går av stabelen 4. – 7. august, flottene enn noen gang tidligere, lover arrangøren.

På www.fjordsteam.no kan du til enhver tid finne oppdatert program. Vi lover ytterligere omtale neste nummer.

«Brandbu» ferdig i Røykenvik

Georg Jensen

I Røykenvik ved Randsfjorden var det stor festivitas 4. september. Da ble det markert at «Brandbu» var ferdig istandsatt. Denne lille lastebåten, 66 fot og 48 bruttotonn, er Norges eneste bevarte ferskvannslastebåt. Bygget i 1907 som dampbåt, ombygget til motordrift i 1920. Siden da er det ikke gjort store endringer, ingen ombygninger, ingen restaurering, bare reparasjoner og vedlikehold.

Den var i fart til 1946, slet seg fra opplagsbøyen og sank på grunt vann på vestsiden av Randsfjorden to år senere. Der fant Roar Sundt den i 1979. Han kjøpte båten og startet arbeidet med å sette den i seilbar stand. Det greide han, etter hundrevis av timer med møysommelig arbeid kunne familien dra på tur med egen båt. Etter hvert minket kreftene og i 2014 overlot han båten til Randsfjordmuseet. Siden da har en entusiastisk venneforening stått for reparasjoner og vedlikehold, mens Bredalsholmen har besørget nødvendig plateskift.

Selvfølgelig har det kostet penger, men Riksantikvaren, Sparebankstiftelser og andre har gitt rause bidrag. Dessuten har leverandører gitt store rabatter.

Dagen ble markert med taler, sang og musikk. Riksantikvar Hanna Geiran holdt tale og roste frivilligheten, det samme gjorde sponsorene og det ble overrakt og mottatt blomster. Til slutt klippet Roar Sundt over snoren og markerte med det at båten gikk inn i en ny fase, nå som kulturminne for bygdene langs Randsfjorden. Nå skal den bidra til fellesskap, entusiasme, frivillighet og stolthet over eget distrikt.

Politisk anerkjenning av fartøyvernet

Morten Hesthammer

Hardanger fartøyvernssenter (HFS) får 38 millioner kroner til nytt formidlingsbygg fra statsbudsjettet. Statsråd Sveinung Rotevatn (V) kom 5. september med lekkasje fra statsbudsjettet for 2022 som vil gi kystkultur og fartøyvern eit stort løft. Midlane kjem frå Kulturdepartementet sitt budsjett over budsjettposten «Nasjonale kulturbygg». Dette vil gi eit betre tilbod til dei som kjem til fartøyvernssenteret for å lære om og oppleve tema frå kystkultur, maritim historie og restaurering og bygging av båtar. Interessa for kystkultur, fartøyvern og maritim kulturhistorie er stor, og med dette bygget blir formidlinga til besøkande i alle aldrar styrka. Fartøyvernssenteret i Norheimsund har i dag 430 000 fylgjarrar på Facebook og stadig fleire tek turen innom, deltek på kurs og andre aktivitetar ved senteret. Filmar i sosiale media er sett av titalls millionar.

Rotevatn seier at restaureringsarbeidet som skjer ved fartøyvernssenteret er viktig, men at det òg er viktig at arbeidet vert formidla slik at interesse og engasjement blir skapt og halde oppe. Det frivillige arbeidet som skjer innan kulturminnevernet er heilt avgjerande, men profesjonelt engasjement er òg viktig, seier Rotevatn under sitt besøk i Hardanger nyleg. Dette gjeld både det fagarbeidet som skjer i båt- og skipsbyggingsfaga, men og forskning, fagleg utvikling og rådgjeving.

Framleis står det noko att før formidlingsbygget er fullfinansiert men den statlege støtta er heilt avgjerande for å kome vidare med finansieringa.

Stortingsmeldinga om museumspolitikkk vart samrøystes vedteken tidlegare i sommar og har kystkultur som eit prioritert satsingsområde. For eit år sidan kom stortingsmeldinga



«Brandbu» fortøyd i det nye kaianlegget. Foto: Georg Jensen.

om kulturmiljø, som mellom anna peiker på kor viktig handverk er for å ta vare på verna og freda fartøy, båtar, bygningar og andre kulturminne. Ved verftet vårt har vi nå tatt den lille kutteren «Sjøgutt» på lang for å renovere skroget. «Sjøgutt» var bygd som en klinkbygd båt i Mauranger i 1921. Seinere ble den forlenget i endene, og samtidig kravellert. Hakkene etter klinkerhuden ble hugd vekk i spantene, noe som gjør at spantedimensjonene er uvanlig smekre og båten levende. Nå skiftes en del spant og hud for å få bukt med lekkasjer og for å stive opp båten igjen. I verkstedet er vi i gang med en større reparasjon av motorbåten «Amy VII». Den er i privat eie, og det er samme familie som har eid denne flotte båten helt siden den ble bygd i Arendal i 1921. Ved utrustningskaia ligger blant annet fiskekutteren «Fremad II». Hun hadde vi håpet å avslutte i løpet av 2021, men små bevilgninger har gjort at arbeidsintensiteten må holdes på lavt bluss, dessverre.

Ved sentrene merker vi godt at fylkeskommunene har overtatt bevilgningene og fordelingen av midler til fartøyene. Flere fartøy får en mindre sum, og de store istandsettingene bremses opp. Enn så lenge har fylkeskommunene kun hatt ett år med fordeling av midler, og vi er svært spente på hvordan veien blir videre. Ved Hardanger Fartøyvernssenter har vi gjort som Nordnorsk fartøyvernssenter og satt en fot i bygningsvernet for å kunne stå støtt i årene framover. Vi har derfor håndverkere som gjør jobber ved både Korskirken i Bergen og Prestegården i Strandebarm for øyeblikket. Så ved senteret i Hardanger er mulighetene mange.

Gosen Glajazz

Per Inge Høiberg

Båter og musikk passer godt sammen, og ikke minst har tradjazzen vært populær i forbindelse med veteranflåten. Det er kanskje fordi man assosierer med jazzen som på tidlig 1900-tall var nært knyttet til hjuldamperne på Mississippi, og rundt omkring i verden er det rendyrkede festivaler som knytter denne musikkformen og fartøyene sammen – se bare på Riverboat i Silkeborg. Vår egen hjuldamper «Skibladner» har for lengst skaffet seg eget jazzband – Gosen Glajazz fra Toten.

Bandet ble startet i 1982 og feirer altså 40 års jubileum neste år. Opp gjennom disse årene har de hatt over 400 spillejobber om bord på «Skibladner»! Nesten halvparten av bandets aktiviteter er faktisk på hjuldamperen og det ser ut til bare å fortsette – glajazz-gutta er nemlig svært populære blant «Skibladner»s gjester. Og når det arrangeres cruise-turer med Gosen – da er det alltid utsolgt!



Alt trø til skibsbyggeriet

Madonna (Carlsberg) Totalrenoveret med trø fra DHS A/S

Eg til skibskonstruksjoner som køl, stevn og spanter
Douglas, pitchpine, fyr m.m. til mast og dæk
Azobe m.m. til havnebyggeri
Limtrø og høvlede emner til dæk, inventar og optering

Nydamsbøden
 Rekonstruksjon av vikingskip
 23 meter langt

Gulv i massiv trø (kirkje) Trøppein i flere etager Limtrø til køkkener Gulv i massiv trø (villø) Bindingsværk i eg

www.dhs.as

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

Stilling ledig

Vi i redaksjonen har erkjent at datamaskinen har kommet for å bli. Den gir oss utfordringer ingen av oss mestrer fullt ut, og muligheter vi ikke greier å utnytte. Kan du hjelpe oss?



Vi trenger altså en datakyndig medarbeider.

En som ser muligheter og evner å utnytte dem, slik at bladet vårt bedre kan oppfylle sitt formål. Kjennskap til og interesse for veteranbåter og tidsskriftarbeid er selvfølgelig en fordel.

Oppgavene kan være:

- Innhenting, bearbeiding og ajourhold av abonnentlister i Microsoft Excel.
- Søk etter illustrasjonsbilder og bakgrunnsopplysninger for artikler.
- Eventuelle andre oppgaver vi finner frem til i fellesskap.

Som annet frivillig arbeid er dette ulønnet, omfanget bestemmer du selv. Medlemmene i redaksjonen kan gi nærmere opplysninger.

Om å restaurere eit moderne fartøy

Dette er ein kortversjon av artikkel frå Hardanger Fartlyvernssenter. Den omhandlar dei spørsmåla ein må finne svar på når ein skal restaurere ei fabrikk laga innreing, og dei opphøvelege delane ikkje lenger fins på marknaden.

Vinteren 2020-21 hadde me besøk av «Haugefisk» ved Hardanger Fartøyvernssenter. Oppdraget å restaurere kapteinslugaren og tilbakeføra denne til slik den var i verneperioden.

«Haugefisk» vart bygt i 1978 som shelterdekkha havfiskebåt for autoline- og garnfiske. Båten vart kondemnert i samband med strukturvotearordninga, og Kystmuseet i Florø overtok ho i 2005. «Haugefisk» har heimhamn i Bremanger og er drifta av Haugefisks venner. Fartøyet er verna av Riksantikvaren, og verneperioden er satt til det første tiåret i drift.

«Haugefisk» er eit av dei yngste verna fartøya i Noreg. Ein kan kanskje tenkje seg at å restaurere ein båt som er så «ny» skal vere ei smal sak. Prinsippa ved restaurering av eit verna fartøy er å nytte mest mogeleg av gamle delar og komponentar. Material som blir skifta skal vera av same type og kvalitet som det originale. Overflater skal gjenskapast så godt som mogeleg. Det er her me møter på den største utfordringa: Skal ein gjenskape deler til ei hardangerjakt frå 1877, kan ein i stor grad lage delane sjølv, men når ein kjem til innreing og delar som er maskinelt produserte, og ikkje lenger i produksjon, er det ikkje like enkelt.

Her har vi nokre døme:

I kapteinslugaren skulle det inn ein lysventil. Korleis han skulle sjå ut, visste me ved å sjå på tilsvarande ventilar på brua. Kvitteringane frå bygginga kunne og fortelje oss kor den var kjøpt, og kva dimensjonar den hadde. Men problemet var at ingen produserer slike lenger. Vi kontakta då ulike skipsopphuggeri, men utan hell. Me hadde nesten gitt

opp håpet, då me vart tipsa om eit restlager etter firmaet som i si tid hadde levert deler til «Haugefisk». Då me tok kontakt, viste det seg at også her var det ganske skrapa. Lukka var difor stor då telefonen kom om at det låg ein einsleg ventil av riktig sort og venta på oss i Karmsundet.

Med ny ventil på plass, var turen komen til panel. Her var det restar etter eikepanel med not og laus fjør, på fleire av skotta. Det gamle panelet hadde ein kjerne av sponplater belagt med eikefiner. Tilsvarande panel fekk me spesiallaga ved Lium møbelverkstad. Då me demonterte det gamle panelet, såg me det var satt fast med spesielle panelklips. Desse er heller ikkje i handelen lenger, men me fann tilnærma like, som me nytta då me sette opp det nye panelet.

Informantar har fortald at det var grøne teppefliser på kapteinslugaren, i gangen utanfor og på brua. I kvitteringane frå bygginga kan ein og lese at det har vore bestilt inn teppefliser. Men korleis har desse sett ut? Grønt kan vera så mangt. Kor store var dei, og korleis såg overflata ut? Kan me stole på det som blir sagt? Opplysingar om at det også skulle ha vore teppefliser på brua gav oss ein idé om at det kanskje kunne vera nokre restar igjen der. Og ganske riktig: under ein benk på brua kunne me finne restar av grøne teppefliser. Det gjorde at siste brikka fall på plass og «Haugefisk» fekk tidsriktige teppefliser på kapteinslugaren.

Heile artikkelen finst på nettsidene til Hardanger Fartøyvernssenter.



Verdt å lese

Informasjon til nytte og glede

Lokalbåten kommer

Av Karl Einar Ellingsen



Omtale ved Rolf Nordby

Denne boken er ikke skrevet av en maritim historiker, fartøversnerd eller profesjonell sjømann. Karl Einar Ellingsen er mest kjent som næringslivsleder, og ikke minst musiker, med en rekke sentrale verv innen norsk musikkliv. Han er til og med kommandør av den svenske Nordstjerneorden, for sin musikalske innsats i vårt naboland.

Han har en viss karriere på lokalbåter, vesentlig som underordnet, i sine ungdomsår. Inntil musikken tok ham. Det er ikke den tungt akademiske eller profesjonelle fagmann som skriver. Men dette er kanskje hans, og bokens styrke. Her er det ekte nostalgisk interesse og forståelse for lokalbåtenes betydning som nasjonsbygger, for kystfolket, og som små flytende samfunn på hver enkelt båt som skinner gjennom. Beskrivelse av båtene får sin selvsagte plass, men etter min mening er det beskrivelsene av menneskene på og rundt båtene, samt den historiske utvikling, med egne refleksjoner, som er bokens beste side. Han takker Bård Kolltveit for hjelp med boken – og bedre hjelp kan en ikke få når en skal formidle.

Ellingsen holder seg stort sett til lokalbåttrafikken i Nord-Norge, der han selv kommer fra. Det er den han kjen-

ner best og har nærhet til. Og her har han beskrevet svært mange sider av lokalbåtens virksomhet. Båtene, offiserene, mannskapene, passasjerene, ekspeditørene, gründerne, rederiene og folket i nord har fått sine egne kapitler. Det samme med farvann, vær, vind og ulykker. Den historiske utvikling fra seil til damp og videre til diesel er med, utviklingen under gode og dårlige tider. Spesielt er forholdene under og etter siste krig, med gjenoppbyggingen av en rasert landsdel og av en nedslitt skipsflåte, har fått sin selvfølgelig plass. Den nye tid, med overgang til alternative transportmidler, der rederiens fjerne eierinteresser og kostnadseffektivisering ikke anses som gode for lokalfarten. I alle fall ikke for dem som er nostalgisk glad i lokalbåten, som Ellingsen.

For fartøyvernere er det gledelig at boken likevel på en måte beskriver en fremtid for lokalbåten, ved at 15 av våre bevaringsverdige lokalbåter har fått sine beskrivelser i eget kapittel.

Boken er utgitt på Skyline Forlag, er rikt og variert illustrert, med 191 lettleste sider. Anbefales!

«Skibladner» etterlyser bøker om veteranbåter



På Skibladnerkontoret ønsker vi å etablere et lite bibliotek med bøker om alle landets veteranbåter. Hvis det er utgitt egen bok om «din» båt, så vil vi gjerne kjøpe den. Enten kjøper vi den til vanlig pris + frakt eller så bytter vi slik at dere får ett eksemplar av den nye Skibladnerboka med digitalt papir (levende bilder).

Vi hører gjerne fra dere.

Med Skibladnerhilsen:

Bjørn Blichfeldt – bb@skibladner.no – 95972202



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-Atløy

Ferjelaget «Skånevik»

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

Veteranbåtlaget M/S Stangfjord

Stavenesvegen 121, 6984 Stongfjorden
lasat-v@online.no

DS Hestmandens venner

Stokkelandåsen 43, 4643 Søgne
gj.fab@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

Mjössamlingene

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

Venneforeningen for MS Brandbu

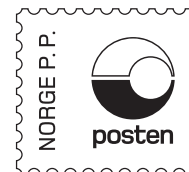
c/o Atle Lyhmann, Fjordsvegen 88, 2760 Brandbu
atlely@hotmail.com/facebook: «MS Brandbus venner»

Oplandske Dampskibsselskap

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

Stiftelsen D/S Engebret Soot

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



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

