

# DAMPSKIBS

---

# P O S T E N

TIDSSKRIFT FOR DET FRIVILLIGE FARTØYVERN

Nr. 123 | 1/2022



# 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.



En påminnelse om at Dampskibsposten skal skrive om alle typer veteranfartøyer. Her ser vi «Frithjof II» under en regatta for noen år siden. Foto via Frithjofs venner.

Et dramatisk forsidebilde denne gangen. «Gamle Oksøy» setter baugen i en sjø under den store turen langs kysten sist sommer. Bildet er tatt av Thea Jåvold ved Lindesnes fyrmuseum.

## REDAKTØR:



### Georg Jensen

Olav Trygvassons 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:**  
**20. april 2022**

Opplag: 2300

Utforming og trykk:  
Printex Trykkeri, Hamar

# INNHold



5



18



22



24

- 4 Hva nå med Dampskibsposten?
- 5 Fartøyvern og loshistorie med «Frithjof II»
- 8 Sommerens stevner pluss litt til
- 10 Med «Gamle Oksøy» fra Vardø til Halden
- 13 Ein skorstein kan'kje vara evig veit du
- 16 Fartøyvernet i støpeskjea
- 18 Hva skjer med fartøyvernssentrene?
- 25 Verdt å lese
- 22 «Hestmanden» på tokt i 2021, sett med venneforeningens øyne
- 24 Trenger vi et forum for museumsfartøy?
- 26 Lokalbåten «Skogøy» blir til veteranbåten «Skogøy»
- 30 Kulturminnefondet søtter fartøyvern – to eksempler
- 32 «Lessing» vernet etter 132 år
- 35 Kysten rundt
- 38 Samarbeid mellom fartøyvernere
- 40 Los Bendiksens memoarer
- 43 Foreningene bak bladet

Forandring fryder, er et kjent munnhell. Vi håper det også kan gjelde forandringene vi beskriver i dette nummeret, selv om Åsmund Kristiansen er bekymret for hvilke følger regionreformen har for fartøyvernssentrene. Tron Wigeland Nilsen beskriver endringer som var tema på Tromsøkonferansen sist høst, og redaktøren skriver om de endringer Dampskibsposten står overfor. De to første avgjøres i hovedsak av organer høyt over oss, mens den siste bør engasjere alle lesere og alle foreninger i miljøet.



# Hva nå med Dampskibsposten?

Årsmøtet i Norsk Forening for Fartøyvern avviste forslaget fra Norsk Veteranskibsklub om samarbeid om Dampskibsposten. Hva gjør vi så? Trenger vi et blad som har som mål å informere og inspirere de anslagsvis ti tusen frivillige som driver med fartøyvern?

**Georg Jensen, på vegne av redaksjonsgruppen**

Det å utgi Dampskibsposten er etter hvert blitt en for stor oppgave for Norsk Veteranskibsklub alene. Det synes da også unaturlig at en forening med 353 medlemmer skal ha hovedansvaret for å utgi et tidsskrift med et opplag på 2 300 eksemplarer, et tidsskrift som dekker hele det frivillige fartøyvernmiljøet, som ifølge anslag fra Norsk Forening for Fartøyvern omfatter om lag ti tusen mennesker.

Samarbeid er ingen ny tanke. Våren 2018 spurte Norsk Forening for Fartøyvern om vi kunne samarbeide. Dette var både gledelig og ønskelig fra vår side, og vi hadde en rekke møter. Vi fikk etter hvert inntrykk av at NFF ikke ville bidra med så mye. For å få en avgjørelse fremmet derfor Veteranskibklubben forslag på årsmøtet i Fartøyvernforeningen om samarbeid. Det ble avvist med 50 mot 48 stemmer. Det knappe flertallet, og samtaler med delegater fra andre foreninger i ettertid, synes å vise at det likevel er interesse for å beholde bladet. I et forsøk på å opprettholde bladet vil vi utgi ytterligere to numre, dette og kommende vårnummer. Da har vi noen måneder på oss til å etablere et organ som kan være en stabil og trygg utgiver av Dampskibsposten.

Oppdraget til dette organet blir altså å utgi et blad om fartøyvern, et blad som fortsatt kan informere og inspirere. Et blad som brukes av foreningene til intern medlemspleie, som brukes av hele fartøyvernet mot myndigheter og andre beslutningstagere for å fortelle om oss, og mot allmenheten som bør vite hvilket viktig arbeid vi utfører og hvilke gleder fartøyvernarbeid kan gi.

Hvordan skal så dette organet se ut? Kan det være et samarbeidsorgan med en håndfull medlemmer fra flere miljøer? Ikke fartøyvernere som allerede har kalenderen full av rustbanking, søknadsskriving og annen administrasjon av et verneprosjekt, men folk med de egenskaper og ferdigheter som trengs for å utgi et tidsskrift. Deltagerne trenger ikke være aktive fartøyvernere selv, men bør ha forbindelser til dagens fartøyvernmiljøer, og vilje til å bygge nettverk innen

miljøet. Om hver av dem bidrar med sitt, kan summen av dem danne det utgiverorganet Dampskibsposten trenger. Vi ser også fartøyvernssentrene som viktige samarbeidspartnere. De er profesjonelle, og står derved på en måte utenfor frivilligheten, samtidig er de midt i den. Derfor vil de kanskje ha spesielle synspunkter på en eventuell samarbeidsform. Vi håper dette kan la seg løse, slik at bladet kan bli det samlede organ for alle sider av fartøyvernet.

I hvilken grad bladet heretter skal bygge utelukkende på frivillig arbeid vet vi ikke ennå, men for å markedsføre det frivillige fartøyvern bør vi være påholdne med lønnsutgifter. Annonser vil være en nødvendig inntektskilde, vi har plass til flere av dem.

Hvilket grunnlag kan så dette utgiverorganet bygge videre på? Det viktigste er kanskje en abonnentliste med over to tusen navn, og en redaksjon med medlemmer fra hele landet. Dessuten har vi folk som ivaretar de fleste støttefunksjoner, med datatjenester, medlemsregister og fakturering som de viktigste.

Hvordan skal så denne nye Dampskibsposten se ut? Det er sagt at alle organisasjoner, altså også tidsskrifter, må endre seg ti prosent hvert år. Gjør de ikke det, vil det etter ti år komme større endringer enn det organisasjonen greier. Det er også sagt at data og internett er kommet for å bli. Vi tror på disse utsagnene. De betyr endring. Kanskje en nettside som et supplement til papirutgaven, kanskje et nytt og mer dekkende navn. Både mulighetene og behovene for nytenkning er mange.

Vi håper på fortsatt stor oppslutning, samarbeid og støtte om bladet, både fra medarbeidere, lesere og annonsører. Uten det må Dampskibsposten nedlegges i sin nåværende form.

Hjelp oss med dette, i første omgang med medarbeidere. Gi oss i redaksjonen beskjed, så kan vi koordinere det videre arbeid.





«Frithjof» seiler ut fra Ula i 1904.

# Fartøyvern og loshistorie med «Frithjof II»

På grunn av utsettelse under pandemien kan vi fortsatt markere losvesenets 300 år. Her gjør vi det med et fartøy som for svært mange er selve standardbildet av ei losskøyte, bygget for sønn av Ulabrand, og i tjeneste i 53 år. Nå nyter hun sitt otium i Skottebrygga i Larvik, like ved der Colin Archer bygget sin kjente skøyte.

## Fredrik Lange-Nielsen

I juni 1984 tok Hans Borti Salvesen familiens kjære gamle seilskøyte «Cara» til Larvik på søk etter nye eiere. Han ville gjerne at den gamle losskøyta skulle fortsette å seile i de farvann hun opprinnelig kom fra under navnet «Frithjof». Lokalavisen slo det stort opp og Tjølling kommune holdt et åpent møte som resulterte i dannelsen av Stiftelsen Losskøyta Frithjof II med undertegnede som første formann. Formålet var og er å bevare losskøyta «Frithjof» og fremme kunnskap om kystkultur og loshistorie. Frithjofs Venner ble dannet i september samme år for å løse oppgaven.

Båten ble bygget av Thor Jenssen ved Porsgrunds Baadbyggeri på Knardalsstrand i Porsgrunn i 1896, trolig etter tegninger av Fredrik Johannesen som tegnet flere andre

losskøyter som ble bygget der på den tiden. «Frithjof» måler 41,6 fot, stikker ca 2,10 meter og er rigget med ca. 117 kvadratmeter seil. Hun bærer i dag ca. 6 tonn blyballast og har ingen jernkjøl. Opprinnelig ballast har vært stein. Bestiller av «Frithjof» var sønn av selveste Ulabrand, los Thor Andersen, Ula. «Frithjof» var hans fjerde losskøyte.

De to foregående, «Ulabrand» og en første «Frithjof» ble bygget hos Colin Archer i henholdsvis 1886 og 1891. En grunn til å bestille sin nye båt fra en annen båtbygger kan ha vært misnøye med den første «Frithjof»s bevegelser i sjøen. Den skal ha vært rask, men rank, tok for lett overvann i motsjø og ble lagt ut for salg første gang bare 2,5 år gammel, uten at noen kjøpte da. Den ble avertert på nytt i 1895 og

solgt til C. Middelthun i Stavanger som ble meget tilfreds med båten. Den andre «Frithjof» ble bygget bredere i forskipet og akterskipet og Thor Andersen berømmet den i et brev til båtbyggeren for sine seilegenskaper. Losskøytene måtte være raske for å kunne være først ut og kapre nytt oppdrag fremfor konkurrerende losere, men de måtte også være gode sjøbåter i all slags vær. En losgutt var ofte eneste mannskap når Thor skulle borde et fartøy, og den store losskøyta skulle så seiles hjem og fortøyes i trange Ula havn. Konkurselosingen opphørte imidlertid i 1911 og ble erstattet av et statlig organisert samarbeid som ble kalt felleslosinga.

Los Thor Andersen, oftest kalt Thor Ula, loset med «Frithjof» fra Ula til han gikk av i 1905. Lostjenesten skulle sentraliseres og Sønnen Theodor Thorsen tok med seg «Frithjof» til Stavern da han fikk lospost der i 1907. Der loset allerede Lars Jensen med losskøyta «Elisabeth» som også var bygget ved Porsgrunds Baadbyggeri. Felleslosingen i 1911 medførte at losene Thorsen og Jensen måtte seile på samme skøyte og veksle mellom «Frithjof» og «Elisabeth». Dette ble nok litt råflott i lengden, og de bestemte seg for å beholde «Elisabeth» på grunn av seilegenskapene. Theodor Thorsen fortsatte å lose med «Elisabeth» i Stavern frem til 1937. Sønnen Thor Thorsen virket også som los i Stavern til han gikk av med pensjon.

«Frithjof» ble solgt til Hvasser i 1915 for å erstatte losskøyta «Gaa Paa» som tragisk forliste 1913 og tok med seg to losere og to losgutter. «Frithjof» ble et sameie mellom losene som seilte henne, Markus Olsen, Severin Andreassen og Hans Jacob Hansen. Etter hvert kjøpte nye losere andeler og «Frithjof» forble partseie frem til hun var utrangert i 1949. Hvasserlosene fikk installert en 12 hk FM motor, før de tok henne i bruk 19. desember 1915. Det lå alltid flere skøyter på vakt ved Færder fordelt på hvert sitt vaktfelt. «Frithjof» hadde inntil fem losere og to losgutter om bord i utgangspunktet.

Etter hvert som det kom skip, ble det satt los om bord inntil alle losene hadde forlatt skøyta og losguttene tok skøyta tilbake. Når ytre vakt ble ledig, overtok en skøyte fra vaktfeltet innenfor. Etter at losoppdraget var fullført og skipet vel i havn, reiste losen tilbake med buss og eventuelt tog.

Med felleslosing og motor forsvant behovet for klyver, og i løpet av Hvasserperioden ble resterende seil og storseil gradvis skåret ned. Interiøret ble bygget om så salongen kunne romme tre køyer på hver side i stedet for to. Dekkshuset, kalt kappen, ble utvidet på 1940 tallet og jomfruene ble erstattet med riggskruer. Det ble også bygget et lite styrehus over styrebrønnen.

I 1949 var losbåtkarrieren over og «Frithjof» ble solgt som fritidsbåt til de unge osloherrene Peder Jacob Sørensen, Arne Vemmetstad og Jan Skavlan. De fikk Frithjof rigget opp på Holmen verft i Asker, uten klyver, men med stagseil foran masten, smalere storseil og bermudarigget mesan. Interiøret ble tatt ut, men de fikk ikke bygget ferdig nytt. Etter noen sesonger fant de nye eierne ut at det ble litt for mye gammel båt å ta seg av og solgte videre til skipsreder Einar Salvesen på Ulvøya i Oslo i 1954.

Han hadde seilte mye med Jul Nielsen i redningsskøyta «Stavanger» og var klar for en seilskøyte. Nå ble «Frithjof» døpt «Cara» og utstyrt med klyver og nye barkede bomullseil. Tilbakeføring til opprinnelig skikkelse var ikke noe mål. Poenget var å få en turseiler med seilskøytekal-



«Frithjof» på vei mot losfeltet i 1928.

iteter. Dekket som besto av alminnelig plank med not og fjær i to lag var gråmalt. Det var tett, men ble erstattet med skikkelig dekksp plank av malmfuru i 1959.

«Cara» og «Stavanger» ble sentrale båter i det gryende seilskøytemiljøet som oppsto i Osloområdet på -50 og -60 tallet. Blant dem som ble inspirert av å få være med å seile «Cara» var Knut von Trepka som siden ble en foregangsmann i seilskøytemiljøet og skipper på RS 1 «Colin Archer» i en mannsalder.

I 1968 overtok Hans Borti Salvesen sin fars kjære «Cara». Han ble en drivkraft i utviklingen av seilskøytemiljøet og stiftelsen av Seilskøyteklubben Colin Archer (SSCA) som var den første foreningen i sitt slag i landet. I 1983 var sønnene til Hans Borti og Karin ute av redet og «Cara» ble mye å holde vedlike for ekteparet. Det trengtes nye seil og en del restaurering av skroget. «Cara» ble avertert til salg i Seilas og båtliv oktober 1983.

Bjørnulf Bernhardsen med røtter i Ula fanget opp muligheten for at Larviksdistriktet kunne få sitt eget historiske fartøy. Han loset prosjektet i havn frem til Stiftelsen losskøyta Frithjof ble dannet 10. august. En uke seinere var kjøpesummen på kr 230 000, lånt i DnC, overført og «Frithjof» gled inn i Hølen der skipsreder Peder Melsom kunne tilby plass ved Rolighets verft.

Stiftelsen Losskøyta Frithjof II består i dag av to representanter fra Frithjofs Venner, to fra Larvik Sjøfartsmuseum og en fra Kystlaget Fredriksvern. I tillegg peker stiftelsen ut en driftssjef som har det daglige tilsyn med båten. Stiftelsen tar stilling til alle spørsmål som det å eie båten reiser. Det omfatter særlig kjøp av tjenester og utstyr, herunder beslutninger knyttet til restaurering og vedlikehold. Et viktig felt er å søke om midler og få til finansiering av restaurering, drift og vedlikehold. Hovedleverandøren av tjenester er foreningen Frithjofs Venner. Venneforeningens formål er å støtte



opp om Stiftelsens arbeid og formålsparagraf, samt å skape et maritimt miljø omkring driften av «Frithjof II».

Frithjofs Venner organiserer vedlikeholdsarbeidet via en egen vedlikeholdsleder som innkaller til dugnadsarbeid. Fra mars til mai jobbes det fire dager i uken fordelt på 10-15 aktive. En egen seilingsansvarlig setter opp seilingsprogram for sommeren, tar imot henvendelser fra folk som vil på tur og skaffer skipper og mannskap fra en liten gruppe medlemmer som har stilt seg til rådighet. Programmet omfatter turer og deltakelse på arrangementer spesielt for medlemmer og for Larviks befolkning forøvrig.

Venneforeningen gir også to ganger i året ut et eget medlemsblad med artikler relatert til losing, båtbygging og kystkultur og informasjon om virksomheten rundt «Frithjof II». Alle utgivelser siden år 2000 kan hentes opp fra Frithjofs hjemmeside, [Frithjof.no](http://Frithjof.no).

«Frithjof» utløste mye aktivitet da hun kom til Larvik. I løpet av noen år var salongen og seilføringen tilbakeført til mest mulig opprinnelig skikkelse. Det var skiftet en rekke spant og bordganger, satt inn nye dieseltanker, ny vanntank bygget, ny bysse og forpigg med køyer slik at «Frithjof» kunne delta i havseilaser til Holland og England. Venneforeningen tallet etter hvert over 400 medlemmer. Båten ble godkjent for passasjertrafikk og seilte inn en hel del inntekter fra selskaper som vi tok med på tur.

Aktiviteten har avtatt noe etter at vi ikke lenger kunne opprettholde godkjenning for å seile med passasjerer i 2012. Samtidig er det gjennomført nye utskiftninger av bord og spant de siste 10 årene. «Frithjof» har fått ny mast, nytt dekk

og kapp (dekksoverbygget) er tilbakeført til opprinnelig utseende. Det er også sydd nye seil, så båten er i god stand. Arbeidet er utført med mye dugnadsarbeid og støtte fra Riksantikvaren. De siste 12 årene har «Frithjof» dessuten fått en hedersplass i bybildet ved den tradisjonsrike Skottebrygga ved Tollerodden og Larviks gamleby. Her skal det utvikles en historisk havn der colinarcherskøyta «Jærbuen» også har plass og redningsskøyta «Stavanger» trolig vil bli utstilt på land i et nytt Colin Archer senter. Vi håper «Frithjof» fortsatt vil seile videre i medvind til nye generasjoner.

**Fredrik Emil Lange-Nielsen er pensjonert psykolog, født i 1953. Han krysset Atlanteren alene i en 22 fots seilbåt i 1979 og skrev boken «Med «Ormen Stutte» dit peppern gror». Han stiftet familie og slo seg ned i Larvik i 1982. I 1984 deltok han i opprettelsen av Stiftelsen losskøyta Frithjof II og foreningen Frithjofs Venner. Han er fortsatt aktiv som skipper, styremedlem, dugnadsleder og redaktør for foreningens medlemsblad.**

#### Kilder:

- James Ronald Archer og Fredrik Lange-Nielsen: *Losskøyta Frithjof II – bundre år med losing og lystseilas. Utgiver Stiftelsen Losskøyta Frithjof II 1996.*
- Fredrik Lange-Nielsen: *Frithjof ved Færder i 34 år. Kystkultur i Vestfold. Utgiver Frithjofs Venner.*
- Alle bilder via Frithjofs Venner.



«Frithjof» seiler regatta utenfor Tollerodden i 2019. Beddingene til Archers båtbyggeri ligger bak storseilet. Et av alternativene for plassering av vernebygg for RS «Stavanger» er nær venstre bildekant.

# Sommerens stevner, pluss litt til

Til sommeren skal vi seile med fartøyene våre og vise dem frem. Andre skal få se resultatet av langvarig restaureringsarbeid på en viktig del av vår kulturarv. Vi selv skal være stolte, glede oss over samvær, vise entusiasme, treffe gamle kjente, få nye kjente, og ikke minst prate båt. Målene for mange av turene er stevner langs hele kysten.

Det er flere stevner enn helger i ferietiden. Derfor blir det konkurranse mellom arrangørene, noen ganger også kollisjoner. Her lister vi opp noen av dem, den eneste rangeringen vi våger oss på er den kronologiske:

- Damp Rundum i Flensburg 08. - 10. juli
- Forbundet KYSTENs landsstevne på Bragdøya i Kristiansand, 21. - 24. juli
- Fjord-Steam i Bergen 4. - 7. august
- Risør trebåtfestival 4. - 6. august
- Havnedagene i Haugesund 12. - 14. august (datoer med forbehold)
- Stockholm steam 26. - 28. august

## De som velger Bergen kan oppleve

### Kulturvern – nostalgi – folkefest

Dette er mottoet til Fjordsteam, som har utviklet seg til å bli Norges viktigste arrangementet for fartøyvernere. Programmet er minst like omfattende som tidligere år. Det starter torsdag ettermiddag med innseilingsparade der alle fartøyene presenteres, og avsluttes med kapprace på Byfjorden søndag ettermiddag. Mellom disse er det et tett-pakket program, hvor mannskapene kan vise frem sine fine fartøyer, og selv bygge nettverk og bli inspirert til videre innsats.

**Utenom sommertiden er det i år er det to markeringer hvor vi kan vise frem vårt fartøyvernarbeid på samme måte som sommerens stevner. Det er Frivillighetens år og Kulturminnedagene.**

### Frivillighetens år

De fleste år har et eller annet motto, en viktig begivenhet eller et godt formål som skal markeres. I år er det frivilligheten. I løpet av året skal de frivillige, deres organisasjoner og resultatet av deres arbeid få oppmerksomhet. Verdien av frivillighet for samfunnet og tilfredsstillelsen og gleden hos hver enkelt frivillig skal gjøres kjent. Kanskje vil flere

bli fristet? Rekruttering er også en viktig side av en slik stor markering. Alt dette passer jo godt for oss fartøyvernere. Vi er jo de viktigste aktørene innen vårt fagfelt, det er vi som dominerer fartøyvernet. Med litt høytidelige ord kan vi kanskje si at vi har påtatt oss et samfunnsoppdrag.

De norske arrangementene vi har nevnt i denne artikkelen er i stor grad resultat av frivillighet. De bør derfor inn under den store paraplyen som er slått opp over frivillighetens år. På omfattende internettsider er det beskrevet hvordan både overordnede (NFF) og lokale foreninger kan gå frem for å søke ulike former for støtte, både økonomisk, ved markedsføring og på annen måte. Utnytt disse mulighetene.

### Kulturminnedagene

I en drøy uke, fra 3. til 11. september, er det tid for Kulturminnedagene, denne årlige presentasjonen av frivillig kulturminnearbeid. Overordnet arrangør er Kulturvernforbundet, en paraplyorganisasjon for det frivillige kulturvernet. Norsk Forening for Fartøyvern er også med her.

Årets tema er drivkraft, det skulle jo være midt i blinken for oss fartøyvernere. Konkret drives vi av vind, kull eller olje, abstrakt av entusiasme for fartøyvern, det å ta vare på viktige deler av vår kulturarv. Dette er både den materielle arv som fartøyene utgjør, og den immaterielle arv, det å kunne håndtere fartøyene. Det er ikke for ingenting at Riksantikvaren bruker begrepet «vern gjennom bruk» om mye av sitt arbeid.

Under Kulturminnedagene kan alle fartøyvernforeninger presentere seg og sitt arbeid, vise hva de driver med, og forhåpentligvis skape entusiasme og derved få flere medlemmer. Bredden av deltagere gir store muligheter for samarbeid med andre, slik at man kan vise omfang og bredde av lokalt kulturminnearbeid. En landsomfattende konkurranse om beste opplegg kan være en spore til arbeidet, både med å finne samarbeidspartnere og med å utforme et flott program.

På internett er det grundige presentasjoner av Kulturminnedagene. Følg med der og meld dere på innen 9. august.





Slik kan tusener av tilskuere oppleve Bergen den første helgen i august. Da kan vi se klenodier på Vågen, på land og sågar i luften. På kaien vil det være arrangementer med markedsdag, utstilling av motorer, demonstrasjon av gammelt håndverk og metoder. Det vil være korte båtturer på fjorden, fjordbåtturer til distriktet og turer med trikk og buss og mye mer. Foto: Paul S. Amundsen/BT



Trebåtfestivalen i Risør har i løpet av noen år endret seg. Nå er det ikke lyd fra store konserter, men tøffing fra snekke-motorer som preger lydbildet. Havna er som tidligere preget av en blanding av trauste tradisjonsbåter og forna dagers luksus på fjorden. Foto: Risør trebåtfestival





Slik ser hun ut, «Gamle Oksøy». «Gammel» har hun vært siden 1997, da Fyrvesenet solgte henne til Bredalsholmen dokk og fartøyverssenter for en krone. Før det, fra hun var ny i 1962, ble hun brukt til vedlikehold av fyr, lykter og merker langs kysten, og var registrert som tankskip med parafin og gass om bord til de mange lyktene i leia. Nå er hun verneverdig og tilhører Lindesnes fyrmuseum. Foto: Thea Jåvold, Lindesnes fyrmuseum

# Med «Gamle Oksøy» fra Vardø til Halden

Et 300-års jubileum må markeres. At Koronaen forsinker det med ett år kan vi leve med. Losvesenet, den etaten vi nå har levet med i 301 år og ser som en selvsagt samfunnsfunksjon, ble markert langs hele kysten sist sommer.

## Espen Frøisland

Lostjenesten i Norge er en del av Kystverket. Med sine 18 losstasjoner i Norge og totalt ca. 285 losere i jobb, utfører de rundt 40 000 oppdrag på landsbasis per år. Det er alltid noen på jobb for å sikre seilingen langs kysten. Losen råder over mange moderne hjelpemidler, men der er fremdeles kompetanse rundt farled og kyst, værforhold og seilingsrutiner som er hovedproduktet som lostjenesten tilbyr.

De eldste norske bestemmelser om losing finnes i Magnus Lagabøtes landslov av 1276. Den senere dansk-norske lovgivningen hadde også bestemmelser om lostjenesten; rett til å lose ble gitt av kongen ved losbrev. Det var imidlertid først i 1720 at lostjenesten ble organisert gjennom en kongelig forordning. En av Tordenskiolds tidligere offiserer, kapteinløytnant Gabriel Christensen, fikk gjennomslag for å etablere en statlig styrt losadministrasjon, signert av Fredrik den IV den 29. april 1720. Dette ble starten på vår lostjeneste, og derved også starten på det som i dag er Kystverket.

Kystverkmusea er etatsmuseum for det norske Kystverket. Museet består av Lindesnes fyrmuseum, Jærmuseet, Viti, Museum Nord og Museene for kystkultur og gjenreisning i Finnmark. Sammen jobber museene med formidling, forvaltning og forskning på Kystverkets historie og kulturminner.

Kystverket og Kystverkmusea har stått bak LOS300-arrangementene, i samarbeid med en rekke lokale aktører som kystlag, museer, kommuner og frivillige organisasjoner. Hovedarena for losjubileet har vært M/S «Gamle Oksøy». Skipet eies av Lindesnes fyrmuseum og brukes nettopp til formidling av temaer relatert til Kystverkets arbeid, og arbeidet til de etatene som tidligere hadde dette ansvaret. Målsetningen med losjubileet var gjennom nasjonal oppmerksomhet og lokalt engasjement rundt losens 300-årsjubileum å øke kunnskapen om både loshistorien, lostjenesten og Kystverket.

Toktet med museumsskipet «Gamle Oksøy» startet 29.





Vi forestiller oss vanligvis Finnmarkskysten som det mest ugjestmilde av Norge, et grått og grovt landskap, med barskt klima og få havner. Dette bildet fra Måsøy, litt vest for Nordkapp, bekrefter noen av påstandene, mest grått, fremdeles snø i begynnelsen av juni, ikke noe grønt å se. Men «Gamle Oksøy» var heldig, havblikk er ikke vanlig på disse kanter.



Dette er ingen sørlandsidyll, men det ligner. Bogøya er ett av en rad fiskevær utenfor Frøya, fra Kya i sydvest til Halten i nordøst, et ruskete farvann der både loser og fyrlykter var nødvendige. Fraflyttingen har vært sterk de senere årene, på Bogøya er det nå bare 15 fastboende. Oppdrettsnæring og turisme er viktige næringer, ved siden av tradisjonelt fiske. Nordre del av området inngår i Froan naturreservat.

mai i Vardø. I løpet av juni og august ble 35 havner besøkt. Seilasen ble gjennomført i tråd med gjeldende smitteverntiltak. Publikum ble invitert til mindre utendørsarrangement langs hele kysten med losen som tema. Det ble lagt til rette for påmelding der det trengtes, og det ble åpen båt med en egen losutstilling om bord på «Gamle Oksøy». Andre aktiviteter som musikk, foredrag og underholdning på bryggene varierte fra sted til sted. Alle arrangement måtte tilpasses både nasjonale og lokale smittevern råd.

Prosjektet engasjerte flere musikere/kunstnere som: Fliflet og Burgess, Bjarte Hjelmeland, bandet Steel Chords, Storm Weather Shanty Choir, Berlevåg Mannsangforening og Arktiske hofter for å nevne noen. Kulturinnslag var en viktig del av totalformidlingen i prosjektet. I tillegg har krefter fra Kystverket og Kystverkmusea holdt losforedrag på en rekke av arrangementsstedene. Prosjektet samarbeidet med firmaet Norway Live rundt gjennomføringen av en direktestreaming «LOS300 minutt for minutt» der «Gamle Oksøys» tokt ble filmet og sendt direkte via to kamera montert på fartøyet.

«Gamle Oksøy» kastet loss i Kristiansand 22. mai og

## Kystverkmusea

Kystverkets etatsmuseum består av en rekke fyr, havner og anlegg som skal formidle etatens historie og betydning for samfunnet. Det mest kjente er vel *Lindenes fyr*, et av de eldste i landet, landkjenningfyret frem for noen. Linseapparatet er fra 1855, fremdeles fullt brukbart.

Neste anlegg er *Tungenes fyr* utenfor Stavan-ger, et kulturelt fyrtårn. Her er det skiftende utstillinger og arrangementer hele året.

*Viti i Dalsfjorden* på Sunnmøre ligger inne i en trang fjord uten noen fyr. Årsaken er at herfra kom gjennom flere generasjoner folkene som bygde fyrene. Det er dem som skal minnes her.

*Andenes fyr* er et landkjenningsskylt, opprettet i 1859. Det var det første støpejernstårnet i Nord-Norge. Fyret ble automatisert i 1978, og bygningene på fyrstasjonen, bortsett fra tårnet, er revet. Tårnet ble fredet som kulturminne i 1999.

*Museene for kystkultur og gjenreisning i Finnmark* representerer region Troms og Finnmark i Kystverkmusea. Det er i særlig grad avdelingene i Gamvik og Berlevåg som arbeider med den maritime infrastrukturen.

begynte seilasen mot Vardø. Om bord var mannskap pluss medlemmer av Venneforeningen Gamle Oksøys venner. Seilasen nordover var et maratonløp, men en flott seilas med mange naturinntrykk. I Vardø møtte man en typisk Finnmark forsommerdag, med 2 grader og snø i lufta. «Gamle Oksøy» fikk ligge på kaia til Hurtigruta, den var innstilt på grunn av koronaen. Det ble en fin åpning av jubileet, med losoldermann for Troms og Finnmark i teten.

Østhavet og Finnmarkskysten kan være utfordrende også i juni, og både skip og mannskap fikk prøvd seg underveis. Men som kaptein Odd Nordahl-Hansen sa, skuta tåler mer enn oss. Vi hadde mange anløp langs kysten, ofte på mindre plasser med en levende loshistorie. Steder som Kongsfjord, Fleinvær og Sandstad var steder vi ikke hadde vært på før, og hvor vi ble møtt med stort engasjement og interesse.

Ellers var Tromsø, med felles grilling om bord for losene i området, Ålesund med besøk av Kystverkets ledelse, og Nordfjordeid med konsert foran vikingeskipet i Sagstad aktiviteter vi vil huske. Utenfor Davik i Nordfjord møtte vi losbåten fra Liset, bygget i 1888, de overleverte spekesild midtfjords.

Første del av jubileumstoktet ble avsluttet på losstasjonen Viksøy utenfor Bergen, med besøk ved bautaen for loser og losbåter som ble borte på havet. Losstasjonen serverte vaffer og gode historier, og stuerten på «Gamle Oksøy» fikk til og med være med losbåten på oppdrag. Stor stas også for oss om bord.

I juli måned lå «Gamle Oksøy» i Kristiansand, men fredag 13. august var hun klar for andre del av jubileumstoktet, og kursen ble satt mot Halden. Ikke en god dato å starte på, og i rom sjø midt mellom Vestfold og Østfold gikk brannalarmen! Brann i byssa! Om bord hadde vi mannskap, museumsansatte og losdirektøren for Norge, Erik Blom. Alle gikk på og fikk ut deler av innredningen i byssa for å komme til brannen som utviklet seg bak komfyren. Den var boltet i skottet, og mye måtte fjernes for å komme til. Det må

innrømmes at det var en prosjektleder som lurte følt på hvordan dette toktet skulle kunne gjennomføres med ødelagt bysse. I verste fall mye koldtbord og grilling. Men, mannskapet fra venneforeningen er ikke tapt bak en vogn. I løpet av ettermiddagen fikk de skåret ut alt som var brent, sjekket komfyren, som heldigvis kunne brukes, og stropet fast en midlertidig løsning som gjorde byssa fullt operativ resten av seilasen. En stor takk til gutta!

Halden ble en fin start på andre del av toktet. I dagene som fulgte var det på kryss og tvers av indre Oslofjord med blant annet besøk i Drammen, der Drammen sjømannsforening hadde sørget for eskorte av Seaking helikopter under innseilingen. Det ble ikke akkurat en anonym ankomst. I Svelvik ble vi møtt av kanonsalutt, og på Hvasser var vi med og åpnet den nye losstasjonen. Det var større og mindre arrangement sørover langs kysten, og 26. juli passerte «Gamle Oksøy» Lindesnes fyr igjen. Arrangementet i Tananger i samarbeid med Kystlaget viste frem en lang og viktig del av loshistorien, som er levende i bygda.

Siste stopp på LOS 300 toktet var Kystmuseet i Øygarden. Der avsluttet selveste Bjarte Hjelmeland toktet, med losfortellinger.

«Gamle Oksøy» har gjennom jubileumstoktene i juni og august seilt tur retur Kristiansand-Vardø, samt Kristiansand-Halden-Bergen-Kristiansand, totalt ca. 3660 nautiske mil.

**Espen Frøisland er direktør ved kystverksmusea. Han er utdannet innen historie, kunsthistorie og etnologi med spesiell interesse for tekniske og industrielle kulturminner.**



Lødingen, med både losstasjon og losmuseum var et naturlig anløp. Her ble «Gamle Oksøy» fulgt av småbåter den siste biten. Skipperen setter baugen forsiktig inn mot kaia. Slikt er rutine på et fartøy som tidligere ofte anløp små kaier i kronglete farvann.

Foto: Thea Jåvold, Lindesnes fyrmuseum

## Dampskibsposten trenger ny redaktør. Er det noe for deg?

Vi tilbyr hverken høy lønn, god pensjon eller bilordning. Derimot tilbyr vi givende arbeid sammen med de omtrent ti tusen frivillige (og noen dyktige ansatte) som arbeider med fartøyvern. Hyggeligere mennesker skal du lete lenge etter.

Oppgaven er å redigere bladet slik at du tre ganger i året kan ha gleden av at bladet sendes ut til omkring 2 300 lesere. Målet er at det kan informere og inspirere fartøyvernere. Hvordan du kan oppnå det bestemmer du i stor grad selv. Vi tror det er en fordel med noe journalistisk erfaring, og du trenger ikke nødvendigvis være aktiv fartøyverner. Det viktige er interesse for saken og for å bygge nettverk blant fartøyvernere. Du vil overta vårt nettverk av kontaktpersoner og vår lange liste over tema vi gjerne ville skrive om, men som vi ennå ikke har rukket. Bruk det som du ønsker.

Vi i redaksjonen og i de samarbeidende foreninger tar gjerne en prat. Du finner kontakt-



En tilsynelatende trist høststemning i Norheimsund. La dere likevel ikke lure. Under presenningene er det liv, optimisme og pågangsmot. Foto: Harald Sætre.

opplysninger om oss på side 2 og 43. Nærmere betingelser og eventuelle nye arbeidsformer må nødvendigvis diskuteres med samarbeidsorganet vi håper å etablere.





«Styrbjørn» senket på Narvik havn i april 1940. Allerede i juli samme år ble båten hevet og satt i stand ved Kaarbø mek. Verksted i Harstad. Resten av krigen tjenestegjorde den under tysk kommando.

# Ein skorstein kan'kje vara evig veit du

Dette er historien om «Styrbjørn»s skorstein. Det er også historien om hvordan fartøyvernere engasjerer seg i sin hobby, det å ta vare på våre gamle båter. Det er ikke bare rustbanking og maling, det er arkivsøk, søknadsskriving, regelfortolkning, nettverksbygging blant mulige støttespillere, oppturer og nedturer. Det er også alle gledene ved vennskap og samvær, og så det store, gledene når en jobb er ferdig og man har et flott resultat å vise frem, enten det nå er en ny skorstein eller et seilklart fartøy.

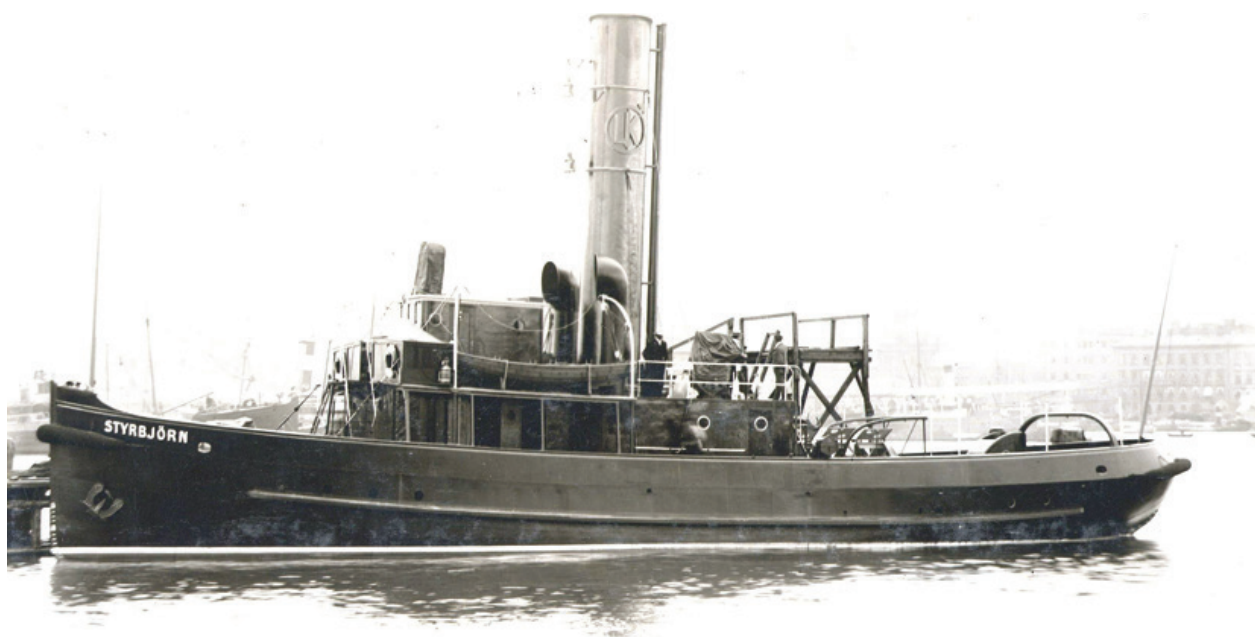
## Rolf Nordby

«Styrbjørn» har fått ny skorstein. Og jeg har fått i oppdrag av redaktøren å skrive en artikkel til Dampskipsposten om dette tema, spunnet rundt historien om båtens skorstein frem til siste verftsopphold i Göteborg, der en ny skorstein-en kom på plass. En nøyaktig kopi av den gamle.

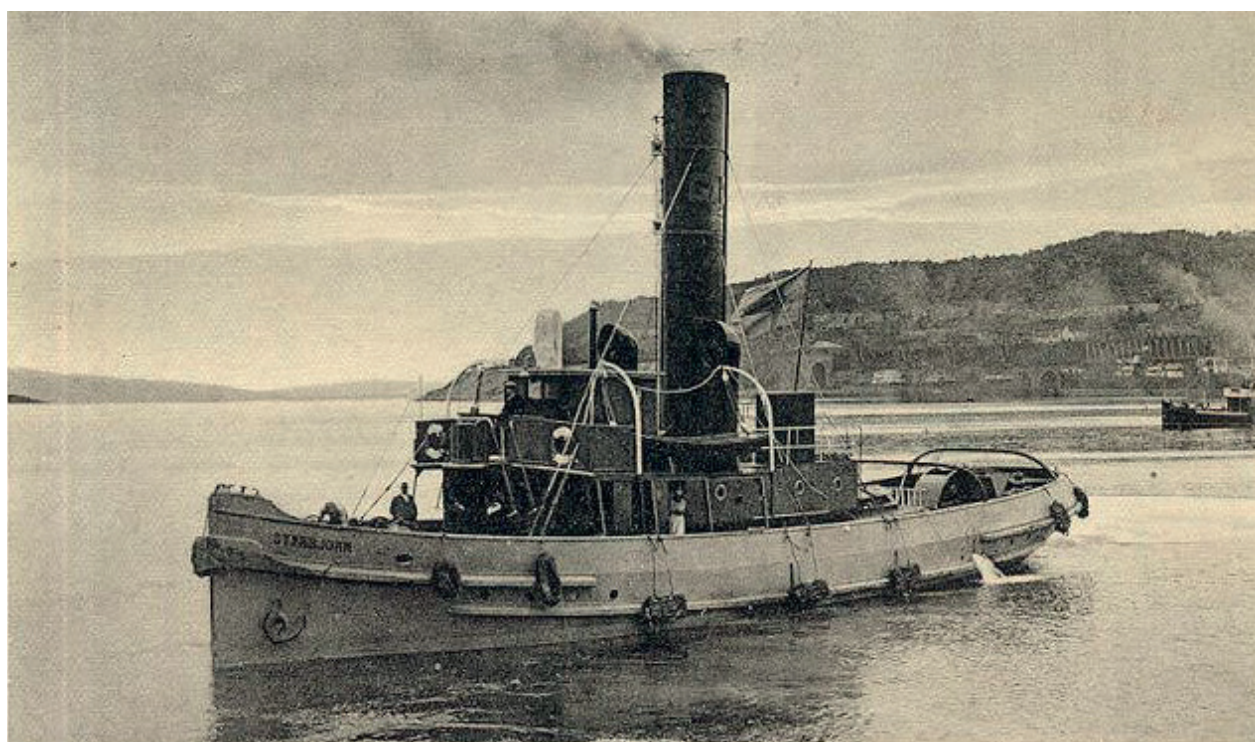
Det beste måten for å fremskaffe alskens kildemateriale vedrørende taubåten D/S «Styrbjørn», får en ved å spørre Erik Steen. Han var primus motor i den gjengen som sørget for at båten gikk fra vrakstatus på begynnelsen av 1980-tallet til sertifisert utgave i 2005. I tillegg sørget gjengen for

dypdykk i historien og fremskaffet svært mye skriftlig dokumentasjon. Et trivelig møte med Erik om bord på den verneverdige taubåten «Thor III» i Drammen ble resultatet av forespørselen. Erik har ellers bak seg et langt yrkesliv som maskinist på taubåter, og er fremdeles delvis yrkesaktiv. I tillegg til at han som frivillig nå er med på å ta vare på den mer enn 60 år gamle «Thor III».

Jeg har kjent Erik i 40 år, og da blir slike sosialfaglige intervjuer elendige i kronologi, struktur og fremdrift. Men svært hyggelige! Når jeg begynner med å fortelle Erik at



«Styrbjørn» som ny, samme båt, men på en måte to fortellinger. Den ene et skarpt skrytebilde for å vise rederiets stolthet, Skandinavias største og sterkeste slepe- og bergingsbåt. Det andre uskarpt, men med flere detaljer: Svenska flaggan på Narvik havn, kraftig avstivning av skorsteinen og fendere flettet av tauverk eller kvistebunter. Dette var jo før utslitte automobildekk var å få.



jeg har tenkt meg en overskrift som henspiller på Stanley Jacobsens kjente vise, om disse skigardene som «kan, kje vara evig», så stusser han. Min oppfatning om at skorsteiner er for dårlige til å vara evig, nærmest er en forbruksvare, blir raskt korrigert. Jeg har sett bilde av «Styrbjørn» fra 1910 med himmelstrebende, potent skorstein med rederimerke for LKAB. Bilder fra 1950 tallet med en lavere og mer anstendig skorstein. På 1990-tallet så jeg en sliten skorstein som lå på land på Sukkerbiten i Bjørvika, ved siden av båten. Denne forsvant, og senere kom det en ny og vakker variant, med

skorsteinsmerket for rederiet Grängesberg – Oxelösund. Og høsten 2021 var jeg med på å seile «Styrbjørn» hjem fra verft i Göteborg, med en flunkende ny skorstein. Det skulle jo bli litt av et forbruk. Av skorsteiner.

Og slik kan historisk dokumentasjon lett komme på avveie, hvis en ikke har en mester Erik til å oppklare. Den skorsteinen som båten notorisk fikk ny nå i høst er overveiende sannsynlig restene av den skorsteinen som opprinnelig kom på plass da båten ble bygget i 1910. Man har ikke funnet noen opplysninger som tilsier at båten har fått en ny skor-



stein i løpet av 110 år. Dette er smått utrolig med tanke på hvordan en slik skorstein er utsatt for forvitring av både forurensning fra røyken og hvor åpent den ligger for vann og rust. Det man vet er at den opprinnelige skorsteinen ble forkortet med nesten 3 meter under et verftsopphold i Göteborg i 1950. Godt mulig man da bare enkelt fjernet de øverste dårligste delene av skorsteinen, ikke bygget ny kostbar til en da allerede litt foreldet damper. Dette medførte for øvrig at båten fikk mast, blant annet for å få korrekt lanterneføring for slepebåter. Tidligere var lanternene montert skorsteinen, da den var høy nok til å oppfylle kravene til høyde over vannflaten. Når man kappet nesten 3 meter mistet skorsteinen sin utmerkede egenskap som mast!

Og grunnen til at skorsteinen ble tatt ned i 1992, var at man da måtte fornye hele kjelefronten. En kjempejobb som Styrbjørngjengen ordnet helt selv. Men for å få heist de nye kjelefrontene på plass i ett stykke, ned på maskindørken, måtte en fjerne skorsteinen og deler av båtdekket. Gjennom hullet her fikk en heist gamle deler opp, og de nye kjelefrontene ned for montering.

Slik havnet den gamle skorsteinen på kaia, i dårlig forfatning, men ikke så dårlig at den ikke kunne repareres. Og dette var i de tider da det fantes flere firmaer og verksteder som «lånte ut» en kran, en lastebil, litt lagerplass, litt utstyr, noen fagfolk og ellers litt av hvert til en gjeng frivillige entusiaster. (Disse finnes i dag også, men ikke så mange lenger.) Skorsteinen ble fraktet til den maritime byen Kongsberg, hit reiste gjengen selv, banket rust, sveiset inn nye felter, skrapte og malte. De fikk også laget nye plater til skorsteinsmerket. Og vipps, så fremsto skorsteinen skinnende som en nyslått skilling. Ikke rart at noen lot seg lure til å tro at den var helt ny. Godt Erik kunne oppklare dette også.

Noe av stålet var jo nytt i 1992-utgaven, men det meste var av den opprinnelige fra 1910. Så tilstanden var ikke helt perfekt, selv om skorsteinen skulle overleve i nærmere 30 år til. I løpet av de siste årene kom man mer og mer til den erkennelse at skorsteinen var i en slik forfatning at man ikke kunne komme utenom en total fornyelse. Det var ikke lenger mulig å flikke på det gamle. Dessuten var stålet på båtdekket rundt skorsteinen så dårlig at mye av dette måtte skiftes ut. Og når en først var ved verft med båten var det greit å kombinere det med 5-årsklassing. Slike omfattende arbeider ved verft krever som kjent mye arbeid med forberedelser, ikke bare med det praktiske, men også med finansiering. Klubbens leder, Laila Andresen, og båtens maskinsjef, Jørgen Dihle, har begge gjort en formidabel jobb for å dette til. «Styrbjørn» ble slept til Göteborg sist høst, og Gotenius Varv ble gjennom intens oppfølging ferdig med jobben slik at båten kunne seiles hjem før jul. En spennende, vakker, slit-som og hyggelig tur, der skipper Alexander Lunds lukeparkering i gjestehavna i Strømstad var det store høydepunktet.

Og denne gangen ble den gamle skorsteinen skiftet helt ut. Etter 110 års tjeneste om bord ble den demontert og heist på land ved Götaelvens nordlige bredd, ikke mange hundre meter fra der den ble montert om bord før sjøsettingen av «Styrbjørn» ved Göterborgs Nya Verksted i 1910. Skorsteinen var kommet hjem, og Jørgen Dihle forteller at den klappet litt sammen da den ble heist ned på kaia, nærmest utåndet, mett av dage. Den varte nesten evig, i alle fall i 111 år. Fra en tid da det tydeligvis ble utført skikkelig håndverk, med godt stål.



Fra denne siden ser jo den gamle skorsteinen bra ut. På motsatt side er den nesten gjennomslittig.

Foto: AB Gotenius Varv

Historien om slepebåten «Styrbjørn» kan en lese mer om ved å gå inn på hjemmesidene til Norsk Veteransklubb. En spennende historie om unik svensk-norsk næring- og industrisamarbeid i forrige århundre. En historie som kunne fått en brå slutt i de dramatiske april dagene i Narvik Havn i 1940. Begivenhetene i dette store og viktige slaget om Narvik i begynnelsen av 2. verdenskrig er i disse dager kinoaktuell, hvis man da bare kan få til en premiere. En av Nordisk Films største satsinger. Bare synd at de ikke er klar over at en av aktørene fra krigshandlingene for mer enn 80 år siden, ligger i fullt operativ stand ved Akershuskaia i Oslo.

Skipet ble senket ved kai den 14. april, men det har vært litt usikkerhet blant flere i klubben om hvordan dette skjedde. Erik tok da en telefon til Terje Bjerén, en annen maskinist fra Styrbjørngjengen, som har vært på gravejobb i svenske arkiver.

Og Terje kunne fortelle at «Styrbjørn» ble truffet av en bombe fra en tysk Heinkel 111, som hadde kommet opp fra Aalborg for å begå sine ugjerninger. Bomben gikk gjennom maskinrommet, i akterkant på styrbord side og smadret generatoren. Til alt hell gikk den gjennom båten, uten å eksplodere. Ellers hadde det ikke blitt noen historie om skorsteinen heller. Men med hull i skutesiden tok båten inn vann og sank. Fremdeles kan en se deformeringer i skutesiden under arbeidsbenken i maskinrommet etter denne bomben. Senere på året ble båten hevet igjen og seilte senere i norsk farvann, med svensk flagg og med svensk mannskap – for tyskerne – under hele krigen.

En forunderlig og litt spesiell historie - i seg selv...

Et lite skorsteinstips til slutt: Hvis en skal arrangere rebusløp på en dampbåt, så er det en rebus som gir seg selv: «Setter fottøy på mineralet» = skor steinen.

Tok den?

# Fartøyvernet i støpeskjea

Regionreform og verneplan for små og åpne båter er to nye begreper vi må lære oss. De vil gi store endringer i fagfeltet vårt, om de vil være positive eller negative er diskusjonstema i bransjen. Da ser Dampskibsposten det som en oppgave å bringe frem synspunkter.

## Tron Wigeland Nilsen

Fartøyvern blei som kjent delegert til fylkeskommunene fra 2020. Argumentene var at dette skulle føre til nærmere og bedre kontakt mellom forvaltning og fartøyvernmiljøa. Samtidig har fylkeskommunene ulik kompetanse og interesse av kystkultur generelt, og fartøyvern spesielt. På Tromsøkonferansen (se under) blei det eksempelvis opplyst at det inntil nå ikke har kommet et eneste initiativ eller forslag fra fylkeskommuner, når det gjelder vern eller fredning av fartøyer. Kulturminnevernet sviver som kjent langsomt.

Samtidig kan flere sammenslåtte fylkeskommuner og kulturminnemiljøer bli splitta opp. Viken er ei tvangssammenslåing mellom tidligere Akershus, Buskerud og Østfold, og har over 1,2 millioner innbyggere. I tillegg har fylkeskom-

munen også ansvar for fartøyvernet i Oslo. Fylket har åpenbart satsa på fartøyvern og ansatt en tidligere seksjonssjef fra Riksantikvaren. Hva hvis Viken blir splitta opp igjen, slik det nå ser ut til? Vil dette styrke fartøyvernet? Innlandet fylkeskommune består tilsvarende av tidligere Hedmark og Oppland fylker. Her skal spørsmålet om eventuell oppsplitting ut til folkeavstemning. De to tidligere fylkene omkranser Mjøsa, og har ei rik historie med dampskip og småbåter knytta til blant annet transport, fiske og fløtning. Tilsvarende er det et spørsmål om splittelsen mellom Troms og Finnmark er en fordel for forvaltninga av fartøyvern. Sistnevnte geografiske område har rundt 75.000 innbyggere.

Jeg mener at frivillige entusiaster innen fartøyvernet må



Under de årlige torgdagene i Bergen kan vi få inntrykk av hvordan bymann og stril møttes, og hvilken betydning alle typer fartøyer hadde. Foto: Harald Sætre





«Hestmanden» dokkes inn, Norges største fartøyvern-prosjekt kan starte for alvor. Det ble fullført etter mer enn 40 år. Nå kommer også småbåtene med i verneplanen. Har vi økonomi til denne store spennvidden i fartøyvernet? Foto: Bredalsholmen Dokk og Fartøyvernssenter

kunne kreve å ha saksbehandlere i fylkeskommunene med interesse og kompetanse for fartøyvern og kystkultur. Kanskje kan det være grunnlag for samarbeid mellom flere fylkeskommuner når det gjelder fartøyvern etter mønster fra samarbeidet mellom Viken og Oslo?

Vi kan med andre ord trygt slå fast at fartøyvernet er i støpeskjea, og at Ting Tar Tid.

### Et paradigmeskifte innen fartøyvernet?

Høsten 2020 overleverte Forbundet Kysten rapporten «Verneplan små og åpne båter» til Riksantikvaren (RA) ([Rapport-forprosjekt-verneplan-små-båter-enkelt-sidet-nett.pdf](#) ([kysten.no](#))). Arbeidet blei utført på oppdrag av RA, og inneholder blant annet ei oversikt over aktuelle verneverdige typer av småbåter, fordelt etter fylke. Hva nå? RAs «Verneplan for flytende kulturminner (2020-2023)» slår fast at det skal «...utarbeides en mer detaljert plan for hvordan mindre båter i bruk kan integreres i kulturminneforvaltningen på basis av planlagte, regionale pilotprosjekter.», og skal ha som strategi at «i 2023 skal kulturminneforvaltningen ha et grunnlag for å vurdere og bevare et representativt utvalg av små og åpne båter». Denne utvidelsen av fartøyvernområdet har ført til en viss uro innen de tradisjonelle fartøyvernkretsene. Innebærer dette at det blir flere om beinet når Statsbudsjettets bevilgninger til fartøyvern skal fordeles? Uansett burde dette gi organisasjonene og miljøene gode argumenter for en betydelig utvidelse av ramma.

### Tromsøkonferansen

20. og 21. oktober i fjor gikk den tradisjonelle Tromsøkonferansen av stabelen. Arrangører var Forbundet Kysten og Universitetet i Tromsø. Flere temaer var oppe, blant annet ovennevnte verneplan og fylkeskommunenes nye rolle som forvaltningsorgan for fartøyvern. Det henvises ellers til reportasje i tidsskriftet Kysten nr. 5/2021.

Etter konferansen kan det slås fast at det er et tydelig behov for flere møteplasser mellom de forskjellige aktørene på området: Norsk kulturråd, Riksantikvaren, akademien, fylkeskommuner, museer (som har rundt 2000 båter/fartøyer i sine samlinger) og de frivillige. Forbundet Kysten har derfor varslet at neste konferanse i stor grad vil bli via fylkeskommunene.



Lokalbåten og færingen dekket vidt forskjellige behov. Begge var helt nødvendige i sin tid, og i vår tid for å forstå vår historie. Foto: Harald Sætre

### Sammenstilling på sikt?

De sentrale organisasjonene for fartøyvern og kystkultur er Norsk forening for fartøyvern (NFF) og Forbundet Kysten (FK). I NFF er det fartøya som er medlemmer og organiserer i henhold til vedtektene «...verneverdige dekkede og større åpne fartøyer som bevares etter antikvariske retningslinjer når både eier og forvalter har som formål et varig vern av fartøyet som kulturminne». Dette engasjerer rundt 10 000 personer. FK har på si side vel 10 000 personlige medlemmer fordelt på 121 kystlag. Det er grunn til å anta det her er mange Tordenskiolds soldater, og jeg registrerer at Erik Småland i doktoravhandlingen: «Det frivillige fartøyvernet i Norge» behandler fartøyvernet som en del av kystkulturen.

Gjennomsnittsalderen til de mest aktive ildsjelene innen fartøyvernet er stigende, og 80% er menn, ifølge nevnte doktoravhandling. Flere kystlag og miljøer rundt fartøyvernet er flinke med rekruttering, men det er åpenbart at dette generelt er ei utfordring. Derfor er det viktig å lære av dem som lykkes med å rekruttere yngre folk.

Hvis dagens forvaltningsmessige skille mellom større fartøyer og småbåter etter hvert blir utvisket, kan det være verdt å vurdere om det på sikt er hensiktsmessig å opprettholde to organisasjoner på området.

Norges museumsforbund (NMF) blei oppretta i 1996, og er ei sammenslåing av flere tidligere museumsforeninger. Mi erfaring, som tidligere generalsekretær for NMF, er i all beskjedenhet at dette har styrket organisasjonen, og synliggjort sektoren i forhold til påvirkning av offentlig museums-politikk, og som en aktør i forhold til kulturløftet.

**Tron Wigeland Nilsen er pensjonist og bor i Stav-  
ern. Tidligere kontorsjef i SV, mangeårig general-  
sekretær i Norges museumsforbund samt daglig  
leder for Oslofjordmuseet. Han har også vært styre-  
leder i Norsk forening for fartøyvern.**



Slik så det ut på «Hestmanden» tidlig i restaureringen. Har vi i dag mot og ressurser til å gå løs på et slikt prosjekt?  
Foto: Bredalsholmen Dokk og Fartøyvernssenter

# Hva skjer med fartøyvernssentrene?

Delegeringen av Riksantikvarens myndighet til de nye regionene gjør det vanskelig å finansiere store oppdrag, og endring av tildelingskriteriene for midler til fagutvikling i fartøyvernet kan utvanne fartøyvernssentrenes kunnskapsgrunnlag. Er myndighetene i ferd med å sage over den grenen som har sikret fartøyvernssentrene oppdrag?

## Åsmund Kristiansen deler sine bekymringer over fartøyvernssentrenes situasjon med Morten Hesthammer

For å sikre at håndverkskunnskapen om fartøy og skipsbygging ble tatt vare på, kjempet de frivillige på midten av 1990-tallet gjennom Norsk Forening for Fartøyvern (NFF) for at staten skulle opprette fem fartøyvernssenter spredt langs norskekysten. De kommersielle verftene og båtbyggeriene fulgte samfunnets utvikling, og det var stor fare for at den gamle kompetansen forsvant. Staten svarte med å utpeke Bredalsholmen Dokk og Fartøyvernssenter i Kristiansand, Nordnorsk fartøyvernssenter og båtmuseum i Gratangen og Hardanger Fartøyvernssenter i Norheimsund til nasjonale sentre. Det skapte uro hos forkjemperne på Østlandet at man fra statlig hold ikke opprettet et fjerde senter, nær Oslo.

Som garantister for håndverkskunnskap og som forskningsinstitusjoner har man hele veien hatt trange rammer ved de tre nasjonale fartøyvernssentrene. Store svingninger i oppdragsmengder har ført til kriser, nedbemanning, utbrenthet og oppgitthet. Til tross for dette har man klart brasene, og noen av de største og mest komplekse fartøyvernprosjektene i Norge har blitt gjennomført ved sentrene. Gjennom prosjektene har man avdekket informasjon om byggeteknikker og delt dette aktivt, både med andre verft og hvem som helst ellers som er interessert. Dette har ført til at kunnskap og informasjon som tidligere var i ferd med å gå i glemmeboka nå er i bruk som en selvfølge. Og ny in-





«Fremad II» sjøsettes etter at arbeidene på slippen er fullført. De resterende arbeidene er ikke ferdige, når blir de det?  
Foto: Hardanger Fartøyvernssenter

formasjon dukker stadig opp og deles. I alle disse årene har uforutsigbarheten rundt oppdragsmengden ligget som en stor skygge over sentrene. Riksantikvaren har hatt ansvar for at sentrene får næring, uten å prioritere dem fremfor andre verft. Det har vært en umulig oppgave. Nå er det gjennomført en reform innenfor fartøyvern, og fylkeskommunene har tatt over forvaltning og fordeling av de statlige midlene til fartøyene. Dampskibsposten er interessert i å høre om situasjonen for sentrene har forandret seg etter dette og tar kontakt med lederen for Fartøyvernssentrene Fellestjeneste, Åsmund Kristiansen. Han er direktør ved Hardanger og Voss Museum, hvor Hardanger fartøyvernssenter er en avdeling. Kristiansen er ikke ukjent med fartøyvernssentrene rolle og utfordringer, ettersom han både har vært sivilarbeider, lærling, fagkonsulent, leder for fartøyvernavdeling og nå altså direktør.

#### **Nå har Fylkeskommunene tatt over fordelinga av midlene til våre flytende kulturminner. Hvordan merker dere denne overgangen?**

Nå har vi lagt ett år med det nye ordningen bak oss, og det ble dessverre som fryktet og ikke som håpet. Det er ikke helt lett å svare på spørsmålet, for det er så mye vi ikke vet. Det vi ser etter dette første året er at det er utfordrende for fylkeskommunene å prioritere og takle de store prosjektene. Eksempelvis har vi «Fremad II» liggende ved kaia her, og etter planen skulle den bli ferdig i 2021. Sånn gikk det ikke. Fartøyet ble uventet tildelt et mye mindre tilskudd i enn i de foregående årene. Dermed tar det kanskje 3 – 4 år til før arbeidet er helt ferdig. Om det ikke settes av mer penger til fartøyvern, kan det se ut til at de store prosjektenes tid er

over. Et prosjekt som «Hestmanden» tror jeg ikke noen hadde turt å sette i gang i dag. Alle de tre nasjonale fartøyvernssentrene har hatt store komplekse prosjekter som sitt spesielle, og Bredalsholmen har for eksempel pr. dags dato heller ikke infrastruktur for de små prosjektene. Om denne trenden forsetter vil det være fare for arbeidsplassene og dermed også kompetansen ved de tre fartøyvernssentrene.

Nå er det jo sånn at Fylkeskommunene har tatt over styringen, og det må vi leve med. En fare er når forvaltningen blir så fragmentert at det kun blir småsummer til hvert fartøy samtidig som de store kostnadskrevende prosjektene forsvinner. Nå vi i dag snakker om store prosjekter, er det lett å tenke på slike som i dag skal totalrestaureres, men ethvert fartøy vil på ett eller annet tidspunkt i framtida ha behov for store arbeider. Dermed må det ses på som en fare ikke bare for Fartøyvernssentrene, men for hele fartøyvernet.

#### **Men er det ikke sånn at Fartøyvernssentrene har statsstøtte og egentlig burde klare seg bedre enn alle andre?**

Dette er en misforståelse. Interessant nok skrives det til og med i enkelte offentlige papirer at sentrene har statsstøtte, men slik er det ikke. Det er to poster i statsbudsjettet som går til fartøyvern. Post 74 er midler til istandsetting av fartøy, og det er disse som nå fordeles av Fylkeskommunene. Post 75 - Fagutvikling i fartøyvernet - var tidligere øremerket fellestjenester ved Fartøyvernssentrene. Gjennom post 75 utfører sentrene spesialiserte oppgaver, administrert og bestilt av Riksantikvaren. Vi selger altså konsulenttjenester til Riksantikvaren på timebasis, for å kunne utføre samfunnsopdraget vi er opprettet for å gjøre.

**I 2021 ble post 75 endret fra å være øremerkede midler som Fartøyvernssentrene skulle jobbe for, til en åpen post hvor andre også kan søke. Hva synes Fartøyvernssentrene om det?**

I alle år har fartøyvernssentrene levd med stor uforutsigbarhet innenfor post 74, altså de praktiske verftsoppdragene. Når staten nå åpner også post 75 for alle, blir jeg engstelig og betenkt så lenge ikke potten økes. Vi må huske på at fartøyvernssentrene har ansatt folk for å utføre disse samfunnsoppdragene, og store svinginger i oppdragsmengde vil kunne føre til at vi må si opp medarbeidere, noe som fører til forvitring av kunnskap.

**Men ser du ikke fordeler ved at det blir forsket og dokumentert ved andre båtbyggerier?**

Selvfølgelig! Jeg synes jeg det vil være utrolig fint om andre også kan ta slike oppdrag for Riksantikvaren og fartøyvernmiljøet, men vi må bare ikke ødelegge det som allerede finnes. Effektene ved å ha et fagmiljø, altså at flere som driver innenfor feltet sitter samlet, er viktig og drivende for faget. Det er uheldig og sårbart dersom vi nå skal rokke ved modellen. Jeg tror ikke vi får samme effekt ut av post 75 på lang sikt, dersom det skal være én konsulent her og én der. At det bygges opp fagmiljøer andre steder er veldig bra, men det må mer penger i potten for ikke å ødelegge det vi tross alt har klart å skape ved Fartøyvernssentrene.

**Men du Åsmund, hvilke fordeler har jeg som fartøyeier av å bruke et fartøyvernssenter? Hvorfor mener du at jeg skal støtte opp om sentrene?**

Det er det i grunnen flere årsaker til. Det er jo lett å bli så opptatt av hva ting koster at man mister formålet av syne, også innenfor vår kulturarv. Hele vår organisasjon og vårt tanke sett er innstilt på å gjøre ting «riktig», om du forstår. Vi skal ikke lage noe som ligner det gamle, vi skal gjøre ting på gammelt vis. Når det er sagt, så ønsker vi samtidig å være effektive og levere rett produkt til riktig pris. Men så til poenget. Ved sentrene har vi læringer i flere av de maritime

fagene for å sikre at kompetansen kan ivaretas også i framtida. Vi har kompetanse, vi lager rapporter både før og etter at et fartøy er satt i stand, vi formidler arbeidet som skjer hos oss, og jeg vil påstå at vi skaper interesse for fartøyvern. Jeg tror på at ved å vise publikum og omverdenen hva vi jobber med så kan det også være med til å rekruttere frivillige til fartøyene. Ved senteret her i Hardanger får publikum sett fartøyene vi jobber på, og vi kan da også fortelle dem at det er frivillige lag som driver disse. Det håper vi at både Forvaltningen og fartøyeierne ser og ønsker å støtte opp om.

**Hvilke lyspunkter har det brakt med seg at Fylkeskommunene nå har overtatt fordelingen?**

Det er veldig positivt at det nå er flere mennesker som jobber med, og er opptatt av fartøyvern i forvaltningen. Reformen gjør at Riksantikvaren får tid til å løfte fartøyvernet faglig sett, og til å fortsette med fredningen av fartøy og fartøytyper.

Det største lyspunktet generelt sett synes jeg er det store engasjementet i fartøyvernet. Den positive opplevelsen av å treffe folk på årsmøtene til NFF setter jeg umåtelig stor pris på. Det viser seg også at mange fartøyeiere er gode støttespillere for Fartøyvernssentrene, og det er veldig hyggelig. Nå har vi ved Hardanger Fartøyvernssenter ledig kapasitet på håndverkernesiden og at D/S «Stord 1» legger vekt på å bruke oss for å hjelpe til i en trang periode setter vi stor pris på. Slik jeg ser det er forvaltningen, sentrene og fartøyeierne avhengig av hverandre for å få til et godt fartøyvern også framover. Så får vi håpe politikerne har vilje til å øke postene i statsbudsjettet som omhandler fartøyvern så mye, at vi har råd til å ta vare på vår flytende kulturarv på en forsvarlig måte også framover.

Intevjuet er over. Når jeg tenker framover i tid, lurer jeg på hvor mange freda og verna fartøy som fortsatt vil være med oss om 50 år? Vil de nasjonale politikerne prioritere fartøyvern, og legge de sårt tiltrengte og nødvendige millionene i potten? Eller blir vi avspist med fine taler og positive ord? Vi bør snart få et svar, men det kan ikke Åsmund gi oss.



Åsmund på Hardangerfjorden. En dyktig kar, men kan han ikke seile? Foto: Hardanger Fartøyvernssenter



# Verdt å lese

## Informasjon til nytte og glede



### Frivillig kulturvern - et kulturvern innefra

Av Nanna Løkka, Anne-Sofie Hjemdal og Bård Kleppe  
Fagbokforlaget 2021

**Hva er det som kjennetegner det frivillige bidraget i kulturvernet? Dette er noen av spørsmålene forfatterne utforsker i denne boka. Viktig bok om frivillighet, mer om oss frivillige enn for oss. Nyttig lesning for de profesjonelle vi møter, enten de nå er byråkrater eller museumsfolk.**

#### Per Inge Høiberg

Forfattergruppa startet arbeidet med denne boka i 2019 på oppdrag fra Norsk Kulturråd for å sette søkelyset på den frivillige delen av kulturvernet i Norge. Og boka tar mål av seg til å besvare en rekke spørsmål: Hva kjennetegner det frivillige engasjementet? Hva slags bakgrunn har de frivillige? Hvor kommer motivasjonen fra? Hva slags kultur verdsetter de frivillige og hvorfor? Hva slags kunnskap produserer de og hvordan blir innsatsen forstått i kulturvernet for øvrig og i academia? Hvordan forstår de sin egen innsats og hvordan forstår andre dem? Hva skiller det frivillige kulturvernet seg fra det offentlige?

Siden fartøyvernet i meget stor grad baserer seg på frivillig arbeid, er disse spørsmålene meget relevante og interessante for hvordan vi som er og håndterer frivillige kan øke vår kunnskap og forståelse av dette feltet. Og langt på vei innfris mine forventninger om økt innsikt i dette mangfoldige begrepet «frivillig» - men da på et generelt nivå. For dette er ingen håndbok i varetakelse av frivillige eller ABC i rekruttering. Boka gir en grundig drøfting og interessant innføring i begrepsverdenen rundt fenomenet frivillighet og presenterer en solid oversikt over aktivitetene, den problematiserer viktige temaer og kilder til konflikt, ikke minst mellom den profesjonelle og den frivillige kulturverneren. Jeg vil tro at boka vil være nyttig lesning for offentlige verne-etater på alle nivåer, for museumsledere og andre som styrer og stiller med frivillig arbeidskraft. Den gjennomsnittlige fartøyverneren vil også kunne hente mye her, men jeg tviler på at boka som sådan appellerer til denne gruppa – og det er den nok heller ment for med sin akademiske tilnærming.

Fartøyvern og vern av kystkultur har ikke spesielt mye plass i boka – og det hadde jeg vel heller ikke forventet. Men jeg mener at akkurat denne delen av kulturvernet kan bidra mye i den generelle forståelsen av frivillighet siden fartøyvernet innebærer alle sider – på godt og vondt – innen temaet.

Norsk Forening for fartøyvern, Forbundet Kysten og Foreningen Skipet har fått noe plass til å beskrive sine aktiviteter og spesielle problemstillinger, mens kystkulturen som sådan hadde fortjent en bredere plass. Ikke minst gjelder dette valget av såkalt «case». To kommuner er plukket ut til nærmere bearbeidelse: Naboene Notodden og Midt-Telemark – gode eksempler på både tradisjonell bondekultur og industrihistorie. Her kunne man ønsket seg en av disse byttet ut mot en kystkommune, gjerne i en annen landsdel. Valget forsvarer bl.a. slik: «Som case er området imidlertid fullverdig idet alle dets særpreg gir oss en mulighet til å utfordre teorier og dominerende normer».

Boka drøfter mange temaer som er viktige også i fartøyvernet. Et overordnet spørsmål er om (frivillig) kulturvern skal defineres under samfunnsvitenskap eller humaniora? Ikke et aktuelt spørsmål for den som står med en defekt kjølevannspumpe, men viktig i academia. Og hva er forholdet mellom kulturvern og kulturminnevern? Er vi frivillige amatører eller spesialister? Kommersielt versus ikke-kommersielt kulturvern. Er seilas med tradisjonsbåter et kultur-uttrykk eller vern gjennom bruk? Er en professor emeritus profesjonell eller frivillig? Hvor går grensa mellom lønnet og ulønnet arbeid? Tar de frivillige brødet ut av munnen på museumsansatte? Er de frivillige kulturvernorganisasjonene i for stor grad instrument for politiske føringer gjennom vilkår for tilskudd? Hva er demokratisk kulturvern? Hvem skal serve hvem i møtet museum – frivillig? Er frivillig arbeid alltid kvalitativt bra nok? – og mye mer....

Undertegnede har lenge ønsket seg flere solide, vitenskapelige, faglige, holdbare, motiverende tekster om fartøyvern, kystkultur og frivillighet for å kunne øke forståelsen for temaet, for å kunne skaffe ressurser både i form av rekruttering og penger (offentlige og private). I så måte kom Smålands avhandling som manna fra himmelen (den er for øvrig omtalt flere ganger i boka). Boka «Frivillig kulturvern» kommer også som et kjærkomment bidrag til fortellingen om fartøyvernets helt overordnede samfunnsoppdrag, men ikke så uttalt og spesifikt beskrevet som jeg kunne ønske. Til alle som stiller med frivillige – spesielt da innen kultursektoren - og enda mer spesielt: til dere som har posisjoner med innflytelse – dere bør lese denne boka.

Men det er helt frivillig.

**Per Inge Høiberg er mangeårig leder av Mjøsamlingene på Minnesund og har vært styremedlem i Norsk Forening for Fartøyvern. Hans yrkeskarriere omfatter mange år som musiker og som rektor ved Østre Toten kulturskole.**



Mannskapsbilde tatt før avgang fra Sandnessjøen. Staute karer og grepa kvinnfolk klare for en ny etappe.  
Foto: Gro Eikeland

# «Hestmanden» på tokt i 2021, sett med venneforeningens øyne

«Hestmanden»s tur langs kysten sist sommer er vi ennå ikke ferdige med, og blir det ikke på lenge ennå. Her er det erfaringer og læringspunkter for hele fartøyvernbransjen. Et veteranskip er en kunnskapskilde, en dokumentasjon, en historiefremidler, en læringsarena, en arena for frivillighet, mye mye mer enn bare en gammel båt.

## Svein Kjell Torkelsen

Sett fra D/S Hestmandens Venners side må toktet i 2021 sies å være svært vellykket, selv om første del måtte avlyses på grunn av en stadig pågående pandemi. Det ble derfor ikke anløp av havner østover, i Oslo, Viken, Agder eller Vestfold og Telemark fylker i mai - juni (bortsett fra Larvik i september). I Agder fylke ble det av samme grunn kun holdt åpent skip i Kristiansand/Bredalsholmen. Hele toktet var et samarbeidsprosjekt mellom D/S Hestmandens Venner og Vest-Agder-museet, og de totalt 60 frivillige mannskapene som deltok, seilte på dugnad. De frivillige deltok også i formidlingen når skipet holdt åpent for publikum.

Utstillingene om bord ble i forkant av toktet utvidet med

både en ny utstilling kalt «Krigsseilersyndromet», en applikasjon kalt «Mønstre på» og en lydinstallasjon i den nyetablerte ruffen. Tilbudet til publikum om bord var bredt og variert, og skipet og Norsk krigsseilmuseum holdt åpent for publikum i alle havnene som ble besøkt. Takket være offentlig støtte til prosjektet, og ikke minst private gaver, var tilbudet gratis. Det ble også avholdt en rekke arrangementer og skolebesøk (også de gratis) om bord, med relevante tema.

Før toktet hadde Vest-Agder museet sammen med Venneforeningen etablert en pool med mannskaper og kurset disse for stillinger om bord. Alle mannskaper måtte gjennomgå sikkerhetskurs, passasjer/kriseshåndteringskurs, dessuten



ha gyldig legeerklæring for sjøfolk. Alle navigatører måtte inneha nødvendige sertifikater. I maskinen var det spesielle krav. Her måtte alle ha fyrbøterkurs. Kurset var utarbeidet spesielt for «Hestmanden», og omfattet ferdigheter og kunnskaper som i stor grad forsvant med dampskipene for mer enn femti år siden. Viktige tema var fyring og stell av kjele og kjelevannsanalyse.

Skipet forlot Kristiansand 10. juni for Rubbestadneset hvor vi dokket for skifte av propell. Avgang Rubbestadneset 28. juni. Etter et kort besøk i Bekkjårvik ankom vi Bergen 29. juni. Her ble skipet «rigget til anno 1940 modell» da skipet skulle være kulisse i innspillingen av storfilmen «Krigsseileren» som skal ha premiere i oktober i år. Filmingen foregikk om bord ved kai og i rom sjø ute ved Marstein. En artig opplevelse for mannskapene.

Gleden var stor da «Hestmanden» kunne legge fra kai i Bergen 27. juli. Første stopp var dagen etter i Kristiansund, hvor publikum sto i kø for å komme om bord. Dette lovet godt. På turen videre besøkte skipet Sandnessjøen, Stokmarknes (skipets offisielle hjemmehavn), Tromsø, Harstad, Narvik, Bodø, Brønnøysund, Trondheim, Ålesund, Bergen og Stavanger. Hjemkomsten til Kristiansand var først 16. september, også der var det åpent skip. Siste tur var til Larvik i forbindelse med byens 350-årsjubileum i slutten av september. I alle byene vi besøkt var interessen stor, og totalt antall besøkende endte på mer enn 13 000.

Det skulle vise seg at arbeidet med å bemanne skipet var en omfattende og tidkrevende oppgave, med timevis i telefon for å få tak i frivillige av riktig kategori og til riktig tid. Toktet strakte seg over 3 måneder, med liggetid på Rubbestadneset og i Bergen i juli medregnet. I denne tiden skulle det til enhver tid være 16 frivillige mannskaper av ulike kategorier om bord, og alle skulle være kvalifisert for sin stilling. Vi var heldige som hadde fått gode kontakter med veteranmiljøet i Bergen og omland. Derfra kom det mange godt kvalifiserte mannskaper. Forøvrig fikk vi frivillige fra hele landet, fra Østfold til Finnmark, alle dyktige sjøfolk. Så skulle alle ha reise til og fra ved på- og avmønstring. Ledelsen om bord sammen med mannskapskoordinator på land så til at alle kom med rett transportmiddel, til rett sted og til rett tid. Hovedinntrykket er at alle strakk seg langt for å få kabalen til å gå opp.

Vi lærte masse under dette første toktet, lærdom og erfaringer vi tar med oss videre. Vi ser at turene bør bli kortere, og kanskje med litt lenger liggetid i havn. Vi knyttet gode kontakter med entusiaster fra hele landet, og føler at vi nå har et enda bedre utgangspunkt når vi skal bemanne opp til senere seilaser. Da må vi oppgradere mannskapspoolen og få i gang ytterligere opplæring av mannskaper.

Det er nye turer under planlegging for 2022, blant annet til Bergen og Arendal i august, vi kommer tilbake med informasjon om dette. Til slutt vil vi i Hestmandens Venner takke alle som hjalp oss med å få skip og mannskap velberget gjennom seilasen.

**Svein Kjell Torkelsen har vært med i D/S Hestmanden`s Venner siden oppstart i 2012 som kasserer/regnskap og sekretær. Han var daglig leder i Stiftelsen Hestmanden i ca. 3 år inntil Vest-Agder museet overtok driftsansvaret for skipet i 2016. Han var mannskapskoordinator for toktet i 2021.**



Poopen var det naturlige samlingsstedet for mannskapet. Her i Stokmarknes. Foto: Gro Eikeland



Slike hyggestunder ble det mange av, for hygge, og for å bygge vennskap og fellesskap. Foto: Gro Eikeland



Hovedmaskinen, for første gang på langtur på nesten 60 år. Foto: Georg Jensen



Jekta «Pauline» eies av Egge museum, og drives og vedlikeholdes av Fjord- og jektnemnda. Nemnda har representanter fra Innherred kystlag, Kjerkesnevågen kai og båtforening, Paulines venner og Inderøy museums- og historielag.  
Foto: Per Hillesund

# Trenger vi et forum for museumsfartøy?

Museene i Norge forvalter et stort antall båter og skip, og de aller fleste er satt på land. Men ifølge museumsstatistikken fra 2019 har museene 177 flytende fartøy. Noen av fartøyene er antikvariske og er vernet eller fredet av Riksantikvaren, andre er tradisjonelle rekonstruksjoner. Et flytende fartøy er en kompleks museumsgjenstand. Museene drifter fartøyene og dokumenterer dem på veldig mange forskjellige måter.

## Heidi Thöni Sletten, forum for museumsfartøy

Kulturrådet har faglige museumsnett som skal være et bærende element i utviklingen og styrkingen av det faglige arbeidet i museene. Noen av disse, som sjøfartsnettverket og nettverket for fiskerihistorie og kystkultur, er interessante for museumsfartøy, men ingen av dem har fartøy som primær oppgave. Bygningsvern har sitt «Nettverk for tradisjonshandverk og bygningsvern», men det er også litt på siden av fartøyvern.

Det finnes altså ikke et felles forum for museumsfartøy.

Mange av dem som har museumsfartøy savner et faglig forum, et sted å utveksle erfaringer og løfte frem aktuelle saker. Utfordringer med å drifte museumsfartøy er mange; det samme er også driftsformene, fartøytypene og størrelsene.

## Møte for museumsfartøy

En del av museumsfartøyene er medlem av Norsk Forening for Fartøyvern. Og i forkant av deres årsmøte i Fredrikstad i oktober 2021 samlet en del personer som representerte



museumsfartøy seg til et museumsfartøy-møte på initiativ fra Norsk Maritimt Museum. Noen museer med fartøy som ikke hadde anledning til å delta på møtet har ønsket initiativet velkommen, og har ønsket å bli oppdatert og eventuelt bli med videre. Målet var å lodde stemningen om det var et ønske fra flere å etablere et forum for museumsfartøy. På møtet kom det frem ulike temaer som kunne være aktuelle for et slikt forum å samhandle om.

Dokumentasjon av tilstand og vedlikehold av fartøyene har ulike rutiner. Det er hovedsakelig på to områder det dokumenteres, sikkerhet mot Sjøfartsdirektoratet og det antikvariske vernet mot museene. Det er noe overlappende dokumentasjon, men det er ulike krav og systemene som blir brukt snakker ikke sammen. Til antikvarisk dokumentasjon er for eksempel Excel og bygningsmodulen i Primus brukt. Flere museumsfartøy er driftet av frivillige, og noen av museene stiller ingen eller minimale krav til dem om dokumentasjon av rutiner for sikkerhet og det antikvariske arbeidet de utfører.

Mange av museumsfartøyene har en utfordrende økonomi. Museene får stort sett driftsmidler fra Kulturrådet (Kultur- og likestillingsdepartementet) og midler til vedlikehold på post 74 fra fylke/Riksantikvaren (Klima- og miljødepartementet). Noen får midler fra stiftelser og andre lokale og regionale tilskudd. I «Musea i samfunnet – Tillit, ting og tid» (St. Meld. 23 (2020–2021)) nevnes samspillet i kulturmiljøpolitikken (Riksantikvar og Kulturrådet) og det står at det må sees på at museene har forutsigbare rammer for å drifte, ta vare på og formidle de flytende fartøyene. Dette er noe et forum kan følge opp.

De fleste museumsfartøyene har en betydelig frivillig innsats. Noen fartøy er driftet av frivillige for museene, og for andre er den frivillige innsatsen et vesentlig supplement til de ansatte på museet. Det er forskjellige erfaringer omkring hvor godt samspillet med mellom frivillige og museumsansatte fungerer, her kan man lære av hverandre. Den frivillige innsatsen som blir lagt ned er avgjørende for å ivareta både den materielle og immaterielle kulturarven knyttet til utvikling og bruk fartøyene.

### Veien videre

Møtet for museumsfartøy i forkant av årsmøtet til Norsk Forening for Fartøyvern var kanskje en spire til et «Forum for museumsfartøy». Ønsket og behovet for en møteplass er til stede. Og for å styrke flytende fartøy i museums eie trenger man et sted å utveksle erfaringer og løfte frem aktuelle saker. Ingenting er formalisert enda. Norsk Maritimt Museum ved skonnerten «Svanen» holder saken frem til neste årsmøte, der fartøyene samles igjen. Sjøfartsnettverket har allerede meldt at de ønsker dette initiativet velkommen; de har i sin arbeidsplan at de skal legge til rette for erfaringsutveksling og kontakt mellom museene som har fartøyer. Og de vurderer om museumsfartøy skal være et av temaene på deres nettverkssamling i Østfold i september.

**Heidi Thöni Sletten (født 1979) er formidlingsansvarlig på Norsk Maritimt Museum, og har tidligere arbeidet i flere kulturvernorganisasjoner. Hun er engasjert i Bjørkedal kystlag og i Risør Trebåtfestival.**



«Svanen» eies av Norsk Maritimt Museum. Frem til årsskiftet 2021/2022 ble Svanen driftet av et eksternt firma. Nå skal museet selv drifte skuta sammen med mange frivillige som ønsker å ta i et tak. Foto: Heidi Thöni Sletten.



«Hansteen» er et seil-dampskip bygget i 1866 ved Nylands mekaniske verksted for Norges geografiske opmåling. Etter en omvekslende tilværelse ble hun i 1986 overtatt av Stiftelsen D/S «Hansteen» i Trondheim. Fra 2015 driftes skipet av MiST etter avtale med Stiftelsen.



«Seaside» ble buksert fra Göteborg til Stockholm i 2000 av den nye eieren Björn Söderblom og lå halvt nedsunket i Tappströmskanalen i Stockholms vannreservoar fra 2009 til 2011. Her er arbeidet med hevingen godt i gang.  
Foto via Skogøys venner

# Lokalbåten «Skogøy» blir til veteranbåten «Skogøy»

Her kommer andre del av historien om «Skogøy». Den omfatter svenske eiere uten særlig omsorg for båten, norske entusiaster uten full oversikt over hva de ga seg i kast med, et byråkrati med strenge paragrafer, og et annet med større velvilje. Dessuten en lang rekke dager med møysommelig arbeid, skuffelser og små og store seire. En av dem er at «Skogøy» nå er hele byens båt.

## Trond Blomlie

På ettermiddagen den 19. april 1983 forlot «Skogøy» Narvik. Nå skulle hun som 30-åring ut på sin lengste reise, adressen var skrevet på hekken, hun skulle til Göteborg. Nytt navn hadde hun også fått, nå het hun «Seaside». De nye eierne var AB Grundstenen, et selskap i Göteborg som hadde planer om å drive henne som restaurantskip. Antagelig ikke helt vellykket, for de neste årene, frem til året 2000, var det flere eierskifter og navnebytter mens båten gradvis forfalt og et-

ter hvert mistet sine sertifikater. De siste årene i Göteborg tjente «Seaside» som losjiskip fast fortøyd ved kai. Så en dag kom Björn Söderblom fra Stockholm inn som ny eier. Skipet ble buksert til Tappströmskanalen i Mälaren litt vest for Stockholm, der ble skipet ankret opp og benyttet som losji for polske arbeidere som skulle restaurere et gammelt teglverk som Söderblom eide. Som takk for rimelig husvære om bord skulle polakkene modernisere båten til et flytende





En delegasjon fra «Skogøys venner» dro i høsten 2010 til den svenske hovedstaden for å ta vraket i øyesyn. De hadde med dykker for å undersøke tilstanden i skroget som lå under vann. Foto via Skogøys venner



Slepebåten «Hans Oscar» sleper «Seaside» ut fra Stockholm en ettermiddag i midten av desember 2011. Det er vanskelig å kjenne igjen båten som en gang gikk under navnet «Ofotfjordens hvite svane». Foto via Skogøys Venner.

kasino. Nå ble det så som så med jobb for polakkene og uten lønn hevnnet de seg ved å gå løs på alt av messing og kobber om bord. Etter omfattende hærverk og en ødelagt inntaksventil tok skuta inn vann og veltet over på siden. Der lå den en gang så stolte lokalbåten som et vrak midt i ferskvannsreservoaret til Sveriges hovedstad. Situasjonen var uholdbar og mange myndigheter ble nå involvert.

### Foreningen Skogøys venner stiftes, og en dramatisk bergingsaksjon starter

Avisen Fremover kunne 6. oktober 2009 fortelle at «Skogøy/Seaside» lå med slagside og delvis nedsunken i en kanal ved Stockholm og at eieren tilsynelatende ikke ville løfte en finger for å redde skipet. Alarmen gikk i de gamle anløpsstedene langs ruta til «Skogøy» og 4. mai 2010 ble foreningen Skogøys Venner stiftet med formål å berge «Skogøy» fra å bli til spiker. Foreningen ville ha lokalbåten hjem til Ofoten og sette den i stand. En av de fremste forkjemperne i denne perioden var Håvard Erik Gabrielsen fra Kjeldebotn.

Tilstanden på skroget ble undersøkt og vurdert til å være bra. Det var bare et par små skjær i sjøen. Venneforeningen hadde ikke penger og lokale myndigheter hadde engasjert firmaet Pampas til å fjerne vraket mot betaling i metallprisen ved levering til opphugging i Danmark. Klokken var blitt ett minutt på midnatt når det gjaldt den endelige skjebne for «Skogøy». Nå meldte alle gode krefter seg på i kampen for å berge «Skogøy», både Riksantikvaren i Norge og stortingsrepresentant Torgeir Trældal fra Narvik henvendte seg til svenske myndigheter med budskap om at «Skogøy» var svært verdifull lokalhistorie og verneverdig. Budskapet var klart, «Skogøy» måtte berges!

Tidlig i desember 2011 kunne representanter fra «Skogøys Venner» signere kontrakt med eier Bjørn Søderblom om overtakelse og videre ansvar for «Seaside»/«Skogøy». I kontrakten var det to alternativer for kjøpesummen, avhengig av utfallet av noen rettsaker Søderblom førte. Det laveste, en krone, ble etter hvert gjeldende. Om det var en norsk eller svensk krone er ikke helt klart. I tørrdokk i Stockholm ble båten gjort klar for slep til Bredalsholmen fartøyvern-

senter ved Kristiansand. Mesteparten av ventiler og koøyer var knuste og måtte dekkes med plater for å gjøre skroget tett, ellers ville man risikere at «Skogøy» tok inn sjø og sank under slepet.

Styret i Skogøys Venner hadde klart å samle inn penger til deler av slepet, men fikk nå vite at de måtte betale hele slepet om de skulle ha båten. Hvis ikke ville det bli spiker. Styret kastet nå kortene, men deler av styret mente at medlemmene måtte få si sitt før alt håp var ute. På facebook-siden til foreningen ble situasjonen lagt frem og mirakelet skjedde; i løpet av en helg kom det inn fire hundre tusen kroner. Slepebåten «Hans Oscar» kunne nå bunkre rikelig med diesel og slepet ville starte 12. desember. Men skjebnen ville ikke slipp på «Skogøy» uten sverds slag. Dagen før avgang fra Stockholms indre havn fikk Håvard Gabrielsen vite at slepebåtredet var gått konkurs og advokaten i konkursboet ville ta pant i bunkersen om bord i «Hans Oscar». Nå var gode råd dyre. Kast loss med en gang ropte Håvard til skipperen og i skumringen klarte de å komme seg ut i internasjonalt farvann før noen oppdaget det.

I desember-mørke og dårlig vær fulgte medlemmene slepet med «Skogøy» og slepebåten «Hans Oscar» fra minutt til minutt sydvesterover Østersjøen, gjennom Kattegatt og over Skagerak. To dager før julaften ble «Skogøy» endelig fortøyd ved Bredalsholmen og styrets representanter kunne ta en velfortjent julefeiring. Julefreden varte ikke lenge, første juledag fikk styreleder telefon fra Bredalsholmen; «Skogøy» hadde begynt å få slagside. To fra styret dro i hui og hast nedover med første fly og fikk tak i pumper fra brannvesen og leid pumpebil til 30.000 kroner. Ingen penger på konto og ingen forsikring. Dette var et mareritt for styret, men de sto han av, og «Skogøy» ble berget. Den første dagen i februar 2012 tok kystvaktskipet KV «Barentshav» tamp i om bord og startet slepet mot hjemmehavna i nord. Ei uke senere ble skuta fortøyd ved kaia i Kjeldebotn, og var endelig på hjemlige trakter og blant venner. Et halvt år ved kai i Kjeldebotn ble brukt flittig av dugnadsgjengen. Tonnevis av slam ble måkt ut og kjørt bort. Vasstrukket isolasjon og råttent og skadet bordkledning/inventar likeså. Skrog og

overbygg ble vasket og malt utvendig, så det var et kjent og kjært syn som møtte de anslagsvis tusen fremmøtte på kaia i Narvik da «Gamle Skogøy», som hun het nå, kom hjem 24. juli, ODS sin stiftelsesdag.

### Gleder og sorger for fartøyvernere

Arbeidet om bord fortsatte ved kai i Narvik. En stor anerkjennelse og oppmuntring kom i et brev fra Riksantikvaren 5. mars 2013. Der sto det at «Gamle Skogøy» er erklært verneverdig og dermed berettiget til tilskudd. En tilsvarende nedtur kom i mars året etter, da Tollvesenet krevet toll for innførsel av båten. Et krav på 630 000 kroner, inkludert moms. Grunnet at Tollvesenet vurderte verdien av fartøyet til to millioner kroner. Etter mye papirarbeid og støtte fra mange, blant andre Riksantikvaren, frafalt Tollvesenet kravet i 2016.

### Møysommelig restaureringsarbeid

I de ti årene som er gått har en lojal og innsatsvillig dugnadsgjeng med en kjerne av 8-10 mann (og noen kvinner) utført årlig cirka 25 000 dugnadstimer, det tilsvarer 13 – 14 årsverk. Skogøys Venner har i disse årene mottatt nesten en million i medlemskontingenter og tilsvarende i grasrotandeler fra Norsk Tipping. I tillegg har foreningen fått tilskudd fra mange større givere: Ofoten sparebank, Nordlandsbanken/DnB, Gjensidigestiftelsen, Riksantikvaren, Narvik Havn, Ballangen Utvikling, Ballangen Sjøfarm og LKAB. Skuta er nå så fjong og ungdommelig at første del av navnet er strøket. Det skjedde i 2017, da hurtigbåten «Skogøy», rederiets tredje båt med dette navnet, var solgt slettet av skipsregisteret.

Mange er interessert i arbeidet med «Skogøy», foreningen har 4 500 følgere på facebook. Medlemstallet svinger litt med årene og det er som alltid varierende motgang/

## «Skogøy»s data

MS «Skogøy» er bygget ved Drammen slip og verksted, og ble overlevert rederiet ODS i juli 1953. Båten er 44 meter lang, 8,8 meter bred og har dypgående på 3,4 meter. Tonnasjen er 555 brutto tonn. Skipet var sertifisert for 150 passasjerer i kystfart og 300 passasjerer for kortere ruter i innenskjærs fart. Det var køyeplass til 34 passasjerer på 1. klasse, i 2-, 3- og 4 mannslugarer, 20 passasjerer på 2. klasse, samt 10 passasjerer på 3. klasse. Det var totalt 64 køyeplasser. I noen av salongene var det også oppslagsbenker.

Det var en stor røykesalong akter på stormdekket med plass til 29 passasjerer. Spisesalong med plass til 22 personer på hoveddekket og i tillegg adskilte herre- og damesalonger på hoveddekket. På stormdekket midtskips var det innredet en fellessalong med 34 sitteplasser som var utstyrt med bardisk beregnet for selvbetjening. Billett- og postkontor fantes om bord, samt egen sykkelugar. Mannskapslugarene var tidsmessig og vakkert utstyrt, det samme gjaldt oppholdsrommene.

Lasterommet rommer 7000 kubikkmeter netto, og betjenes av bom med hydraulisk winch. Skipet var utstyrt med projectorkompass, SAL-logg, radar, radiotelefon, alarmsignaler og klarsiktskiver.

Fremdriften ble besørget av en 6-sylindret to-takts Nohab Polar dieselmotor på 1100 BHK. Toppfart 14 knop.



Det har vært tusenvis av forskjellige arbeidsoppgaver om bord i «Skogøy» i de 10 årene som har gått siden skipet klappet til kai i Narvik i februar 2012. Det vet alle som har vært involvert i arbeid om bord i et veteranskip. I fjor ble den originale bordkledningen innvendig på skrogplatene under dekk på styrbord side (den delen av skipet som lå under vann i Mälaren) fjernet for å komme til med rustbehandling og skifte ute vertikale drenerør fra stormdekk og båtdekk. Deretter kan vi bygge opp igjen «Damesalongen», «Herresalongen» og lugarene på første dekk til opprinnelig tilstand.

Foto via Skogøys venner



medgang i restaureringsarbeidet. Noen av medlemmene er tålmodige, andre vil ha skipet i fart så snart som mulig. Men arbeidet skrider frem etter de retningslinjer Riksantikvaren har gitt som forutsetning for støtte.

Alt som rives blir fotografert og dokumentert i forkant. Oppbygging av nytt skjer med nøyaktig samme material som det originale, eller kopier som kan godkjennes av Riksantikvaren. Større arbeider utføres med hjelp fra fartøyvernssentrene i Norge. Til å legge nytt båtdekk fikk vi assistanse fra Hardanger Fartøyvernssenter og Nordnorsk fartøyvernssenter. Ny rekke og reparasjoner av overgang stål/aluminium i overbygget ble utført av kyndige håndverkere fra Nordnorsk Fartøyvernssenter. Teknisk gjennomgang av deler av skuta ble nylig utført av Bredalsholmen Fartøyvernssenter, mens to dugnadsmedlemmer har laget en restaureringsplan av hele fartøyet (unntatt maskin) som Bredalsholmen skal redigere og godkjenne. I nær fremtid kommer maskinist Tor Skille fra Bodø som sammen med tre medarbeidere skal lage en tilstandsrapport av maskinen om bord. De skal også utarbeide en kostnadsoversikt for nødvendige arbeider.

Mesteparten av arbeidet om bord utføres likevel av en dugnadsgjeng med kvalifikasjoner langs hele skalaen fra dyktige fagarbeidere til glade amatører. De banker rust, mønjer og maler. De skifter ventiler, koøyer og vinduer. De pusser opp gamle teakdører og bygger nye etter mål. «Skogøy» er et levende verksted og en sosial møteplass for mange som har sansen for å legge brikke etter brikke i det store puslespillet det er å få «Skogøy» tilbake til fordums

prakt. Vi har ikke tenkt å gi oss på mange år, foreløpig planlegger styret å få start på Nohab Polar-motoren til 75-årsjubileet i 2028.

**Trond Blomlie er født i 1957 i Narvik og er pensjonert seniorrådgiver fra NVE. Har tidligere gitt ut «Skatter i fjell» og «Vandring i Narvik».**



I februar 2012 var «Skogøy» endelig tilbake i Ofotfjorden etter en ukes slep etter Kystvaktskipet «Barentshav». I Kjeldebotn ble skroget skuret og malt i sort og hvitt, skorsteinen fikk tilbake sin gjenkjennelige gulfarge og det gamle og stolte rederimerke med en blå O på hvit bunn kom på plass. Medlemmer i venneforeningen stile opp til dugnad og tonnevis med mudder og vannskadet inventar ble måket opp fra båten. Foto via Skogøys venner



**HARDANGER  
FARTØYVERNSENTER**

### Treng prosjektet ditt fagfolk med erfaring?

**Vi har ledig kapasitet og tek oppdrag i heile landet.**

Våre dyktige handverkarar kan:

- Skipstørring/båtbygging
- Trearbeid og innreiing på trebåt og stålfartøy
- Store og små restaureringer
- Smiing av beslag til fartøy og båter, gjerder/porter m.m.
- Tau i naturfiber
- Tradisjonell rigging, rundholter
- Rådgjeving, tilstandsvurdering og prosjektering

**Ta gjerne kontakt med Morten Hesthammer på telefon 474 88 295, for meir informasjon og uforpliktande tilbod.**



fartoyvern@hvm.museum.no  
tlf. 47 47 98 39  
fartoyvern.no



**HARDANGER OG VOSS  
MUSEUM**

# Kulturminnefondet støtter fartøyvern – to eksempler

Kulturminnefondet har egen støtteordning til bevaring av fartøyer. Dette gjelder de mange båter og fartøyer både langs kystens og i innlandets kulturmiljøer. I 2021 ble det bevilget 8 613 000 kroner til i alt 52 prosjekter. Flesteparten av prosjektene er i Agder, Rogaland og Vestland fylker.

## Einar Engen

Denne artikkelen tar for seg to prosjekter – «Storsjø» i Rendalen kommune og «Askeladden» i Lillestrøm kommune. Begge disse ble bygget ved Glommens Mek. Verksted på Kråkerøy i Fredrikstad, og de var knyttet til fløtingen i Rena- og Glommavassdraget. De var begge viktige i sine områder.

### «Storsjø»

Fartøyet, som opprinnelig het D/S «Storsjø» ble bygget i 1912 og var 58 fot og 6 tommer lang og 12 fot bred. Den ble transportert i deler med toget opp til Koppang og fraktet videre med hest og slede til Storsjøen. Her ble den klinket sammen og satt i drift som slepebåt for store tømmerlenser fra Åkrestrommen i nord til Løsset i sør – en strekning på cirka 3 mil. På begynnelsen 1950-tallet ble dampmaskinen skiftet ut med en dieselmotor og den ble da M/S «Storsjø».

Slepebåten var i full drift frem til tømmerfløtingen i dette vassdraget stoppet i 1984. «Storsjø» ble liggende i opplag i Rendalen fram til den ble solgt i 1996. Da ble den fraktet til

Mjøsa og delvis ombygd til turistbåt. I 2014 kom den tilbake til Storsjøen og Venneforeningen M/S Storsjø satte i gang med istandsetting med tanke på framtidig drift.

I 2017 støttet Kulturminnefondet venneforeningen med et tilskudd på 65 000 kroner til utbedring av skader i akterskipet og tetting av lekkasje ved propellen. Etter dette har «Storsjø» vært i drift som turistbåt.

I 2021 fikk Rendalen næringsforening kulturminneprisen for «Veidemannsfestivalen» i Rendalen. Dette arrangementet knytter natur og kultur sammen, og «Storsjø» er en naturlig del av det.

### Varpebåten «Askeladden»

I 1925 ble varpebåten bygget ved samme mekaniske verksted som «Storsjø». «Askeladden» ble i hovedsak brukt ved Bingen lenser. Dette var en båttype som det ble bygget flere av, blant annet «Vildanden» og «Nøkken». Disse ble brukt hovedsakelig ved henholdsvis Bingen og Fetsund lenser.



En elegant liten slepebåt, med klassiske linjer. Mens den lå på Gjøvik ble den sett på nesten som en lystyacht.  
Foto: Kulturminnefondet.





Askeladden legger til kai etter oppussing støttet av Kulturminnefondet. Varpebåtene var hjelpebåter som ble brukt på innsjøer og større elver under fløtingen. De kom i bruk omkring 1930, var bygget i stål og gjerne 25 – 30 fot lange. De ble brukt ved opprenskning etter fløtingen og for å samle tømmer i «bommer», kjeder av stokker som lå som en ring rundt innsamlet tømmer. Som navnet sier slepte de vanligvis ikke. Båten var fast i land eller til anker og varpet (dro) bommene etter seg med en varpewinch til flåter som de større slepebåtene kunne trekke over større distanser. Etter hvert ble varpebåtene «altmuligbåter» som utførte svært ulike oppgaver. Foto: Kulturminnefondet

Bingen lenser ved Sørumsand var et viktig knutepunkt for fløtinga i Glomma. Her ble tømmeret sortert før det ble transportert videre. Vi ser fortsatt i dag rester av lense-systemet i elveløpet i dette kulturmiljøet. «Askeladden» var en av flere arbeidshester her, og på 1950-tallet ble glødehodemotoren skiftet ut med en dieselmotor fra en Caterpillar bulldozer.

Drifta ved Bingen og Fetsund lenser opphørte i 1985. Etter det har Fetsund lenser blitt fredet, og det jobbes aktivt med bevaring av andre kulturminner i og langs Glomma i dette området. I dette arbeidet er Bingen Lenseminneforening en sentral aktør.

I 2011 ble Bingen Lenseminneforening stiftet og i 2016 ga Kulturminnefondet tilskudd på 120 000 kroner til istandsetting av motoren og til overflatebehandling. Under arbeidet ble båten malt med originale farger lik dem Glomma Fellesfløtingsforening brukte. Videre ble det utført arbeid i styrhuset og til utbedring av motoren.

Et godt gjennomført restaureringsarbeid ble i 2019 kronet med Kulturminnefondets plakett utdelt av direktør Simen Bjørgen.

### Fartøyvern i Kulturminnefondet

Virksomheten har egen saksbehandler som behandler søknader og som gir råd til eiere om søknadsprosessen. Seniorrådgiver Inger Anne Mosleth kan kontaktes i slike saker. For deg som søker er det mye å sette seg inn i, og en prat med saksbehandler er ofte en god start. Du finner elektronisk søknadsportal og kontaktopplysninger på våre nettsider: [www.kulturminnefondet.no](http://www.kulturminnefondet.no)

**Einar Engen er kontorsjef i Kulturminnefondet. Han har 40 års erfaring innen bevaringsarbeid og kulturminnevern, som antikvar ved Rørosmuseet og Hedmarksmuseet/Domkirkeodden, som skribent for bøker og tidsskrifter og som redaktør for flere bøker.**



På Osensjøen, i nabovassdraget til Storsjøen, finner vi slepebåten «Trysilknut» med en historie svært lik den til «Storsjø». De er omtrent jevnstore, ble bygget ved samme verksted omtrent samtidig (1912 og 1914), begge ombygget fra damp til motor på 1950-tallet og begge har fått støtte til reparasjon og restaurering (2017 og 2014). Foto: Bård Løken via DigitaltMuseum



Slik kunne en varpebåt arbeide. Bildet viser en mann i arbeid fra en varpebåt blant innbømmet, sammenstuvet tømmer på Osensjøen. Bildet er tatt av Ole-Thorstein Ljøstad i 1984, for å dokumentere fløtingen dette siste året den pågikk. Bildet er hentet fra DigitaltMuseum



«Lessing» på slipp på Bømlo ved overtakelsen. Liten båt med enormt undervannskrog. Foto: Egil Sunde

# «Lessing» vernet etter 132 år

Den lille slepebåten «Lessing» rakk å bli hele 132 år før den fikk vernestatus. Da hadde den vært i sammenhengende yrkesmessig drift i 129 av årene. Nå nyter den pensjonisttilværelsen i Kystkultursenteret i Bergen.

## Egil Sunde

Sommeren 2018 ringte den forrige eieren av «Lessing» til meg og sa noe sånt som: «Egil, nå skal du overta «Lessing». Det var ikke formet som et spørsmål, men som en beskjed. Alf Johnsen i Brandasund i Fitjarøyane i Sunnhordland hadde da hatt båten i eie og drift siden 2006. Nye regler og krav til yrkesbåter under 15 meter gjorde at han ikke fant det regningssvarende å drive den lenger, i tillegg til at han drog på årene og at helsen ikke var helt på topp lenger.

Det var ikke annet svar å gi ham enn at dette må vi få til. Kjøpesum ble avtalt, båten slippesatt på Bømlo, besiktiget og tykkelsesmålt. Målingene var stort sett gode, med noen tynnere partier. En sprekk mellom to plater ble sveiset, båten grunnet og bunnsmurt, og seilt til Bergen. Johnsen var med og tok seg av opplæring i bruk av maskin og utstyr underveis.

## Gave sikret kjøpet

Tilfeldighetene gjorde at Kystkultursenteret nå nokså uventet var blitt eier av en av landets eldste seilende små slepebåter. Nok en tilfeldighet gjorde at vi like uventet fikk tilbud om en gave til senteret fra en stiftelse. Giveren syn-

tes kjøpet av «Lessing» var en god ide, og sponset kjøpesummen. «Lessing» var dermed kommet tilbake til Bergen, båtens tidligere hjemmehavn gjennom 79 år.

Lessing er en liten og håndterlig slepebåt bygget i stål. 13,2 meter lang, 3,86 meter bred og litt over 2 meter dyp. Tonnasjen er oppgitt til 24,97 bruttotonn. Så gamle båter som «Lessing» har gjerne en omflakkende tilværelse bak seg med stadig nye eiere, ombygginger og bytte av maskineri. «Lessing» er ikke noe unntak, selv om utseendet trolig er mindre endret gjennom årene enn på mange andre eldre fartøy. Navnet er imidlertid autentisk, det samme som båten fikk for 132 år siden.

## Tysk opprinnelse

Vi spoler tilbake til 1889. Da ble «Lessing» bygget i Stettin i daværende Tyskland, nå Polen, og levert til det nystartede Hamburger Hafen Dampfschiffahrts Aktien Gesellschaft. Navnet «Lessing» fikk båten trolig etter den tyske dramatiker og teatermannen Gotthold Ephraim Lessing som levde fra 1729 til 1781.



I 1899 ble båten kjøpt til Bergen av Johan Troye, sammen med søsterskipet «Claudius». Dette ble hugget i Haugesund i 1967. Etter en del eierskifter i Bergen overtok den bergenske entreprenøren AS Stoltz Røthing «Lessing» i 1916. De eide den til 1983. Oppdragene var i hovedsak å delta ved bygging av kaier og annet anleggsarbeid langs store deler av norskekysten.

Vi har fått kopi av loggbøker som viser at den blant annet hadde et lengre opphold i Harstad i 1929 der den slepte lektere med stein i forbindelse med kaibygging. Senere finner vi den blant annet i Haugesund og rundt i Bergens-distriktet. Den hadde stort sett liggehavn i Alvøen like utenfor Bergen.

### Fra damp til diesel

I 1983 ble den solgt til Reidar Birkeland Slipp på Avaldsnes ved Kopervik. Her var «Lessing» i aktiv bruk til Alf Johnsen kjøpte den i 2006. Båten var da sliten og Johnsen utførte større reparasjoner og oppgraderinger ved Halleraker & co. på Bømlo.

Alf Johnsen har eid og drevet flere slepebåter. «Lessing» var den minste av dem. Båten ble imidlertid brukt aktivt som yrkesbåt. Han og kona Evelyn var også et kjent syn med «Lessing» på ulike veteranskipssamlinger langs Vestlandet.

Opprinnelig var «Lessing» utstyrt med en M&H dampmaskin på 83 hk. I 1941 ble denne byttet med dieselmotor. Type er ikke kjent. I 1957 ble denne igjen byttet i en Deutz diesel på 130 hk. Denne var tatt fra den tyske loggeren «Indra». Motoren var imidlertid for liten, og i 1965 ble nåværende 4 sylindrede Wichmann 4DCT s2A på 300 hk installert. Denne er litt spesiell, da den er en av få levert uten smøreapparat.

Denne motoren har tjent «Lessing» godt. En litt grundigere sjekk viste imidlertid at den var moden for en grundigere overhaling. Stempler og foringer er slitt, toppen lekket eksos, og det samme gjorde eksosrøret. Ventilene på de to 30-talls startlufttankene var utette. Hjelpemotoren, en -70 talls Perkins startet og gikk som en klokke, men tåkela maskinrommet. Den er nå totaloverhaldt og vi kan igjen puste i maskinrommet.

### Overhales av frivilligheten

Vi er så heldige å ha Sandviken Motorklubb i kystkultursenteret. Flere av medlemmene har omfattende kunnskap om hovedmotoren i «Lessing» og nødvendig teknisk utstyr.

Klubbmedlemmene er nå i full gang med overhaling av hovedmotoren, startluftflaskene og annet utstyr.

Det elektriske anlegget i maskinrommet og resten av båten hadde til dels behov for overhaling. En dag stod den nylig pensjonerte skipselektrikeren Erik Risholm på kaien og spurte om han kunne få lov til å oppgradere anlegget. Bestefaren hadde vært skipper om bord, og han hadde veldig lyst til å gi sitt bidrag til båten. Arbeidet har båret frukter. Det gjenstår nå bare en del arbeid i styrehuset og litt småplukk ellers før alt er ryddet opp i.

Koronasituasjonen har forsinket arbeidet på båten. Blant annet skulle den ha vært på slipp for et år siden. Et problem var også at det var tidkrevende å skaffe den nødvendige dokumentasjonen som Riksantikvaren trengte for behandling av vernesøknaden. Ulempen når et fartøy ikke er vernet, er at det er vanskelig å søke penger til vedlikehold og restaurering. Kystkultursenteret har lite egne midler til dette, og er på samme måte som andre eiere av vernede fartøy i stor grad avhengig av tilskudd fra ulike private og offentlige givere.

### Savner eldre historikk

«Lessing» var i god stand ved overtakelsen, alder og bruk tatt i betraktning. Å holde slike båter seilende er imidlertid en kontinuerlig vedlikeholdsprosess. Til våren skal den slippsettes, sjøvannsinntaket til hovedmotor overhales eller skiftes, skroget sjekkes for mulige mindre lekkasjer i dårlige sveiser, og den skal bunnsmøres. En runde med maling av skrog og overbygning må også til.

«Lessing» er vernet med utgangspunkt i tiden etter motorbytte i 1965. Dette kan bety tilbakeføring av utseendet for deler av overbygget, men foreløpig er dokumentasjonen rundt dette begrenset, og det må lages en restaureringsplan der det vurderes hva som eventuelt skal tilbakeføres. Vi savner bilder og annen dokumentasjon fra eldre tider, så hvis noen har slikt, er vi veldig interessert i dette.

Vi satser på at båten brukes flittig både på ulike kystkulturelle treff, til småturer, og som arbeidsbåt for kystkultursenteret.

**Egil Sunde er en sentral person i fartøyvernarbeidet i Bergen. Han er daglig leder Bergen Kommunale Kystkultursenter, leder av Vulcanus Taubåtkompani og har flere andre verv. Han har også erfaring med pressearbeid.**



Det eldste bildet vi har av Lessing, fra byggingen av Puddefjordsbroen i Bergen i 1955. Foto: Bergens Tidende/Arkiv Tom Bjørge Jensen



Kulturminnefondet

## Kulturminnefondets tilskuddsordninger

Kulturminnefondet har følgende muligheter til å søke støtte:



### Hus og anlegg

Du kan søke om tilskudd til faste kulturminner. Dette kan være alle typer bygninger, hager og parker, historiske veier og andre fysiske anlegg som for eksempel steingjerder.



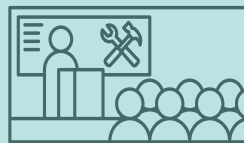
### Sikringstiltak

Du kan søke om støtte til kulturminner som har skader og umiddelbart behov for sikring mot videre forfall.



### Fartøy og båter

Du kan søke om tilskudd til fartøy som har status som vernet skip, åpne båter og fartøy.



### Fagseminar

Du kan søke om støtte til kurs, konferanser og fagseminar. Vi prioriterer innhold om bærekraft, gjenbruk, ny bruk og tradisjonshåndverk.



### Rullende og bevegelige kulturminner

Du kan søke om støtte til alle typer rullende og bevegelige kulturminner. Dette kan være både motoriserte og ikkemotoriserte farkoster, som personbiler, busser, traktorer, sleder, karjoler og fly.



### Formidling

Du kan søke om støtte til formidling av prosjekter som allerede har fått tilskudd fra Kulturminnefondet. For eksempel kan dette være produksjon av filmer, bøker, utstillinger eller andre formidlingstiltak.

Vi har ingen søknadsfrist, behandler søknader gjennom hele året 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.



# Kysten rundt

## Hva skjer i fartøyvernmiljøet?

### Isbryteren «Thor III» til klassing i Horten

**Erik Bache Steen**

Klassing er et kjent begrep for alle større fartøyer. Det er en grundig kontroll av alle fartøyet vitale deler, på samme måte som biler må ha EU-kontroll. Det utføres både mellomklasse og hovedklasse, enten av et classeselskap eller av Sjøfartdirektoratet/Skipskontrollen. Sist sommer og høst gjennomgikk isbryter og taubåt «Thor III» hovedklassing ved Horten Skipsreparasjoner.

«Thor III» er en av våre «yngre» veteraner, bygget ved Liaaen i Ålesund i 1960, eies av Drammen Havn og driftes teknisk av rederiet Bukser og Berging AS. Som deltidspensjonist ligger den for det meste i opplag om sommeren og i beredskap for isbryting om vinteren. Den er klasset i Det Norske Veritas (DNV-GL), har høyeste isklasse 1A, har isfinner for propellbeskyttelse og platetykkelse opp mot 20 millimeter.

Selv med godt utvendig vedlikehold og periodisk tankcoating, viste ultralydmåling flere områder med redusert platetykkelse. Noen av disse var på de originale platene fra 1960. I baugpartiet og inn mot de forre ballasttanker ble det skiftet både 15 og 20 millimeters plater, med nye avstivere, kneplater og spant på innsiden. Ved ballasttankene akter var det også partiell tæring i de tykke platene. Også her ble det besluttet å skifte både hele platepartier og deler av spant. Det å skifte 20 millimeter tykke stålplater er tungt og tidkrevende arbeid. Det skal måles, prøves, tilpasses og sveises, for det meste i trange rom.

Av øvrige arbeider ble ballasttanker sandblåst og coatet, overbygget rengjort og malt og båtdekk og hoveddekk sandblåst og malt. Dessuten ble ankervinsjen tatt i land og nytt fundament tillaget.

Det ble utført en del arbeider i maskinrommet: kjølere ble tatt på land for rengjøring og trykktest og brannpumpe (original stempelpumpe) fikk full overhaling. Den hadde ikke vært fullstendig demontert på mange år.

Hovedmotoren er en Sulzer (6TAG36) på 1740 Ihk. og 1430 Bhk. Utover rengjøring av turbokjøler og «spylebeltet», ble det ikke foretatt store arbeider på den. Motoren er original og det finnes etter sigende ingen flere av denne type i Europa. Det avspeiler problemet med reservedeler og priser på disse. For de teknisk interesserte: det er stempelspylepumper i tillegg til turbolader, med ventiler i spylebeltet og mot spyleporter i sylindreforingen.

Etter nærmere 4,5 måneder i Horten seilte vi «Thor III» over lille Biscaya (havstykket mellom Horten og Svelvik) og hjem til Drammen.



Plateskift i baugen, her får platene mye juling under isbryting. Foto ved Erik Bache Steen

### Restaurering og reparasjon på D/S Børøysund

**Rolf Nordby**

I mange år har Veteranskibsklubben slitt med råteskader og vannlekkasjer i bestikken og på båtdekket på «Børøysund». Man har lenge flikket og lappet på det verste, men nå var det på tide med et mer omfattende arbeid.

Og det medfører også omfattende oppgaver, ikke minst med best mulig og mest realistisk planlegging og spesifikasjon av hvilke arbeider som må utføres. Dertil har man kanskje den vanskeligste jobben: finansiering av prosjektet. Det medfører gjerne en skikkelig papirmølle av søknader og rapporter.

Styret i Norsk Veteranskibsklub, ved leder Laila Andresen, jobbet på forhånd godt med finansiering, og vi ble



Sveising i dekket under akterkant av bestikklugaren. Den vil strekke seg frem til den hvitmaltte veggen bak sveiseren. Foto: Jan Ragnar Setsaas

tilstått støtte fra fylkeskommunen. Men ikke ukjent for oss fartøyvernere, så viste det seg at skadene og behovet for arbeidsoppgaver blir mye større enn antatt. Bare på styrbord side av båtdekket har behovet for utskifting av dekkbord økt fra 15% til nærmere 80%. Så fullfinansieringen av arbeidene kan fortsatt bli en liten hodepine.

Men når dyktige og arbeidvillige medlemmer i klubben trår til og gjør en rekke tilretteleggingsoppgaver som ellers gjerne utføres av profesjonelle, så bidrar dette vesentlig å bremse den galopperende kostnadsutviklingen. Under ledelse av Egil Jørgensen og Harald Halvorsen har en liten gjeng sørget for demontering av elektrisk anlegg, krybber, kabelarer og daviter. Livbåtene er flyttet til akterdekk og på land, samt at de utallige gjennomføringer i dekket er nitidig demontert og sortert i utallige bokser for miljøvennlig gjenbruk.

Bestikklugaren er demontert og fraktet til Maritime Center Fredrikstad AS, fartøyvernssenteret på Isegran, der den skal gjenoppbygges etter antikvariske prinsipper. Samtidig er ny dekksp plank satt ombord og arbeidet med utskifting av dekket er i gang. Heldigvis er båten godt pakket inn under presenninger, slik at arbeidsforholdene er akseptable. Og selv om det virker stramt, så er fristen for ferdigstilling satt til 1.april. Da skal ny bestikklugar være heist på plass på nye dekkbord. Det tror vi gjengene på Isegran og i Oslo vil klare!

## «Ammonia» i hardt vær

**Einar Gabrielsen**

Fredag 19. november var det et forrykende uvær over store deler av det indre østlandsområdet. Der jernbaneferja «Ammonia» ligger fortøyd på Mæl, litt øst for Rjukan, var det var storm i kasta. Det som var spesielt denne dagen var at vi fikk vinden inn i baugen på «Ammonia» og dermed fikk vinden godt tak i båten. Skuta er forankra i land med mange vaiere, men det ble likevel noen skader. Et halegatt som er innfelt i skanseledning og festet med nagler ble revet løs og ødelagt. En av pullertene på land var på vei opp fra sitt feste. Ansatte på NIA (Rjukanbanen) gjorde en fantastisk



Vind som kan gi slike skader er ikke vanlige på en smal innsjø. Foto via Norsk Industrierbeidermuseum

jobb denne dagen med å få på ekstra fortøyninger og sørge for å unngå ytterligere skader. Mannskaper fra Bredalsholmen har senere utført foreløpige reparasjoner og pulleren på land er sikret med betong.

## Deler fra «Skilsø» lever videre i «Vulcanus»

**Tekst og foto: Egil Sunde, leder av Vulcanus Taubåtkompani**

«Vulcanus» fra 1959 har en storesøster, den ett år eldre «Skilsø», ex. «Titan». Den hugges nå i Frederikshavn i Danmark. Før den gikk i saksen var mannskap fra «Vulcanus» på plass og sikret seg reservedeler fra maskin og interiør.

### Hypermoderne for sin tid

«Vulcanus» og «Titan» ble bygget for Det Bergenske Dampskibsselskab (BDS) som havneslepebåter og hadde utallige oppdrag med å slepe og buksere større fartøy til og fra kai i Bergen havn. Dette var før de fleste skip ble utstyrt med sidepropeller og dermed enkelt kunne legge til og gå fra kai for egen maskin. I tillegg gjorde søsterskipene en rekke oppdrag langs norskekysten.



«Vulcanus» og «Titan» var svært moderne da de ble satt i drift. Bekvemmelighetene for mannskapet var gode, de hadde kraftige moderne danske Alpha 498 V0 motorer på 960 hk om bord, og var utstyrt med dysesor. Det siste økte trekraften og manøvreringsevnen vesentlig.

I 1984 ble BDS solgt og fusjonert inn i AS Kosmos, og stykket opp. Som de siste BDS båtene ble så «Vulcanus» og «Titan» i -86 solgt til Bukser og Berging. «Titan» fortsatte snart ut i verden, mens søsteren ble værende i Bergen.

### Fra kommersiell til veteran

I 2009 mente Bukser og Berging at «Vulcanus» var lite hensiktsmessig for deres drift, og ville selge. Dette kom noen av oss for øre, og vi fikk kjøpt båten og dannet laget Vulcanus Taubåtkompani som så ble eiere. I 2010 fikk vi båten vernet. Siden har «Vulcanus» pyntet havnen i Bergen, gjort ulike slepeoppdrag, og deltatt på en rekke veteranskippstreff.

En problemstilling som oppstår for de fleste veteranbåter er tilgang på reservedeler. Dette gjelder ofte deler til maskinen og andre tekniske komponenter som slites av bruk. «Vulcanus» var svært autentisk og godt vedlikeholdt da den ble vernet. Vi var imidlertid klar over at det for hvert år ble vanskeligere å finne reservedeler. Det var etter hvert få båter av omtrent samme alder med tilsvarende utstyr og maskineri som fortsatt seilte. Det er heller ikke lønnsomt for skips-huggeriene å bli sittende med deler til motorer og annet teknisk utstyr som ikke lenger er etterspurt fordi nesten alle båter som potensielt trenger delene, er gått ut av bruk.

### Maskindeler, vasker og lampeskjermer

Da vi høsten 2021 fikk tips om at «Titan» lå i Danmark for hugging, var vi raske med å ta kontakt med den nye eieren for å sikre oss deler. Jens Christian Møller i J.C. Moeller K/S var vennligheten og tålmodigheten selv. Han hadde stor interesse for veteranskipp og kjente «Vulcanus». Vulcanus Taubåtkompani har som andre ideelle lag begrenset økonomi. Fartøyvernavdelingen hos Vestland Fylkeskommune var imidlertid svært positive til at vi skulle få sikre oss reservedeler. I samråd med Riksantikvaren fikk de hastebevilget et beløp til kjøp av deler. Det viste seg i praksis å kun dekke litt over halvparten av totalkostnadene, men likevel nok til at det var mulig å sikre nødvendige deler.

Tre av mannskapet dro til Danmark for å gå gjennom «Skilsø». Vi fikk ikke anledning til å skru selv, men brukte noen timer til å gjennomgå båten i detalj og lage liste over det vi ønsket.

Dette var ikke bare maskindeler som sylinder, sylindertopp, stempel, ventiler mm. Like interessant var det å sikre interiørdetaljer som vasker, speilhyller, originale vannkraner, lamper, lampeskjermer, ulike beslag, låser og messingnøkler, lysbrytere, kleskroer, bordplaten i messen, diverse instrumenter osv.

### Detaljene viktige for helheten

En del av dette er detaljer som kan brukes til å tilbakeføre detaljer på «Vulcanus» som med årene er byttet i nyere ting. Vi fikk blant annet med oss komplett el. tavle fra maskinrommet med alle brytere og instrumenter. Erfaringen viser at slikt slites og slutter å virke. Da er det svært viktig å kunne hente reservedeler fra eget lager. De små detaljene er ofte viktige for helheten og verneverdien ved et fartøy.



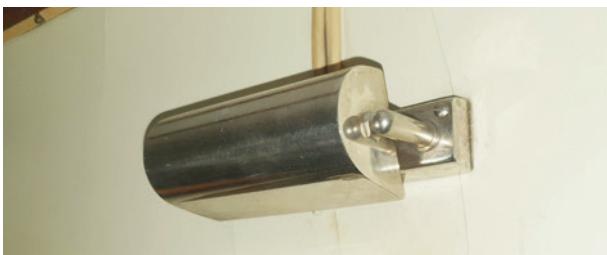
Søskentreff: «Skilsø» og «Vulcanus» side om side i Bergen i 2018.



Hovedtavlen i maskinrommet til «Skilsø» er identisk med den i «Vulcanus», og gull når vi en dag trenger deler.



«Vulcanus» mangler et par originale vasker med trykkraner. Dette fant vi i «Skilsø».



Lampeskjermer av denne sorten er vanskelig å få tak i når du trenger dem. «Skilsø» hadde flere.

Noen uker etter at Møller hadde fått komplett ønskeliste, ble seks paller med deler hentet av transportøren, og noen dager senere levert oss på kaien i Bergen. Raskt, enkelt og rimelig. Delene skal etter hvert sorteres slik at vi får full oversikt og lett kan hente dem frem ved behov.

Det var trist å se «Skilsø» ligge klar til siste reis i Fredrikshavn, men likevel en trøst at den kunne være donor for deler til den et år yngre søsteren «Vulcanus».



Odd Magne Stikholmen på maskintoppen. Foto: Viggo Kristensen

# Samarbeid mellom fartøyvernere

I januar fikk «Skogøy» besøk av tre drevne veteranskipsmaskinister. Oppdraget deres var å lage en tilstandsrapport over det som er av maskineri om bord. En stor oppgave, og helt avgjørende for det videre arbeid om bord.

## Viggo Kristensen

Å restaurere «Skogøy» er et stort prosjekt. Et viktig delprosjekt er å få maskinen i orden. Maskinen er hjertet om bord i alle båter, derfor er det svært viktig for restaureringsarbeidet å ha det tekniske om bord under kontroll. Vi har mottatt statlige midler fra post 74 til å utarbeide en tilstandsrapport på maskineriet om bord. Det ble foreslått å kontakte Tor Skille. Han har mangeårig erfaring som maskinist om bord i hurtigruta «Lofoten» og i tillegg vært en del av veteranskip-miljøet i Norge. Tor Skille har mange kontakter blant landets

veteranskipsmaskinister og fikk med seg to av dem på dette oppdraget, Odd Magne Stikkholmen og Kristian Arnesen. Oppdraget var å lage en tilstandsrapport over det som er av maskineri om bord. Kristian Arnesen er til daglig maskinsjef om bord i det moderne hurtigruteskipet «Nordnorge», han har også i en årrekke seilt som maskinsjef om bord i «Lofoten» fra 1964. Odd Magne Stikkholmen er maskinsjef om bord i «Stavenes», bygget i 1904 og «Stord 1», bygget i 1913. Til daglig er han vedlikeholdsingeniør på Gullfaksfeltet.



Det var tre karer med lang erfaring som kom om bord en uværsdag i januar. Etter et oppstartsmøte med dugnadsgjengen gikk trekløveret i gang nede i maskinrommet. Store deler av maskinen lå jo under vann i to år, så det var skjellig grunn til mistanke om tilstanden. I tillegg har ubudne gjester vært i sving også nede i maskinrommet. I den tiden «Skogøy» seilte under svensk flagg forfalt båten. Tyver kuttet av mange kobberør og utførte regelrett hærverk om bord. Hvordan vurderte disse sakkyndige maskinen og utsiktene til om noen år å høre motordur? I tre dager var ekspertene i sving. Etter to dager ble det avholdt et informasjonsmøte med dugnadsgjengen. Den foreløpige konklusjonen var at hovedmaskinen slett ikke var i så dårlig forfatning som man kanskje kunne tro. Til tross for den stemoderlige behandlingen svenskene gav den flotte båten, så kunne de tre ekspertene fortelle at tilstanden i maskinrommet slettes ikke er helsvart. Tvert imot, det ser ikke så håpløst ut.

Vi venter nå på rapporten som skal utarbeides. Den vil bli svært viktig for oss når vi skal søke om midler. Det er Kristian Arnesen som er ansvarlig for selve rapporten. Men vi har allerede fått den foreløpige tilbakemeldingen fra de motorkyndige veteranbåt-entusiastene. Det gjør at vi ikke skjeller av skrekk i påvente av rapporten. Tvert imot, vi i dugnadsgjenget har fått en klapp på skulderen av Tor Skille og Co. Vi er svært takknemlig for at de tre tok seg tid til å bistå oss. Det er viktig at vi vet at det er mulig å få bistand fra miljø som har kunnskap. Det vil nok bli behov for flere slike ekspertbesøk om bord.

I arbeidet med å restaurere «Skogøy» har vi benyttet alle våre fartøyvernssentre. Det vil vi gjøre også i fremtiden. Men vi har også benyttet lokale verksteder, lokale ventilasjonsfirma og lokale rørleggerfirma. Det er en styrke for fartøyvernet at det finnes flere miljø som kan bistå andre restaureringsprosjekt. Det store veteranbåtmiljøet i Bergen er en ressurs. Men også det topp moderne fagmiljøet man finner i Hurtigruten kan altså være en ressurs for oss som driver med restaurering av gamle båter. Vi vil nok henvende oss til Tor Skille, Kristian

Arnesen og Odd Magne Stikholmen også i fremtiden. Den kunnskapen de er i besittelse av er svært verdifull for oss. Det er også en styrking av veteranbåtmiljøet i landet at sentrale fagpersoner får innblikk i andre store prosjekter.



Maskinistene studerer akslingen. Det store tannhjulet på akterkant av maskinen er tørnehjulet. Når maskinen skal tørnes settes et lite snekkehjul på akslingen i forgrunnen slik at det kommer i inngrep med tørnehjulet. Deretter kan maskinen tørnes med den store spaken som holdes i forgrunnen. Det gikk imidlertid ikke her, til det gjenstår nok mye arbeid. Foto: Viggo Kristensen



Fagfolkene gjør klar sin dom over maskinen. Tor Skille, Kristian Arnesen og Odd Magne Stikholmen.  
Foto: Viggo Kristensen



«Stavenes» i omtrent samme farvann og situasjon som den Bendiksen beskriver for «Sogn». Bildet er tatt på 1920-tallet, utlånt av Atle Raubotn.

# Los Bendiksens memoarer

Los Bendiksen må ha hatt en variert karriere. I dette kapittelet kan vi lese om vinterseilaser, med is, snetykke og tåke. Ibland trenger man både hell og erfaring for å håndtere en skute i slike forhold.

Materialene om bord i «Sogn» var av den gammeldagse gode sorten, og det kom særlig vel med en gang inne i Aurlandsfjorden. Der lå nemlig sjøis, ca. 8-9 tommer tykk fra Undredal og helt til Flåm. Denne isen hadde ligget i to måneder, men «Stavenes» som da gikk i lokalruten der inne, hadde greidd å holde en noenlunde farbar råk i isen, så vi klarte å forsere oss inn til Flåm. Denne kvelden som jeg vil fortelle om var det blitt mildvær med synnakuling, og der kunne være fare for at isen ville løsne fra land og komme i drift. Og når det hendte, da skulle du ha takk.

Styrmannen og jeg kom oss helskinnet til Flåm etter meget strev og møye da råken på grunn av mildværet hadde tendens til å sige igjen, noe som viste at isen var begynt å løsne fra land. Fra Flåm fikk kapteinen vakt. Utover kvelden økte vinden på, og som vi fryktet, gikk isen i drift og løsnet fra land rundt om. Dette er en av de farligste situasjoner et skip kan komme oppi. Kommer man i drift med en slik isdrift og blir presset under land med et stort isflak på siden som kan ha vekt av hundrevis av tonn, er man redningsløst fortapt og blir knust mot land av ispresset. Rekkevidden av

en slik katastrofe kan neppe tenkes fullt ut, da vi heldigvis har vært forskånet for dette. Men denne kvelden var det ikke langt fra at det skulle ha skjedd.

Da vi gikk fra Aurland ved midnattstider, var isen i drift fra Flenes og innover hele Aurlandsbukten, og det gikk ikke likere til enn at et stort flak fikk fatt i «Sogn» og presset den nedover mot Skjerdalslandet, og farten var upåklagelig. Her viste det seg at kaptein Hille var situasjonen helt voksen. I stedet for å rømme unna, noe som lite sannsynlig hadde kykkes, snudde han baugen på isflaket og begynte å stanget på det med alle de krefter som «Sogn»s maskin kunne prestere. Det ble i bokstavelig forstand et kappløp med undergangen, for greidde ikke han å presse seg gjennom isflaket, var undergangen oss sikker. Vi har alltid vært pålagt å bruke den største forsiktighet ved forsering og manøvrering i isen for ikke å påføre skipene skader. Men at så gammelt skip som «Sogn» kunne tåle en slik påkjenning som den fikk denne natten, hadde jeg ikke trodd, og som han sier strilen: Du hendelse og mirakelse for spetakkel det ble innabords.

«Sogn» gikk som nevnt på isen med full kraft, den





«Sogn» på byfjorden. Hun ble bygget i Newcastle i 1875, forlenget i 1890 og hugget i 1949 etter 74 års tjeneste. Fotografert av Knud Knudsen. Han virket som fotograf fra 1862 til ca. 1900 og regnes som en av Norges fremste fotografer. Hans etterlatte samling er en del av «Norges dokumentarv».

krenget, reiste seg opp igjen, gikk akterover og tok nye renn gang på gang. Det knaket og braket i plater og spant, rusten falt i store flak ned i rommene. Og i lugarene brast malingen av i store flak, og veggene slo buler somme steder mens de åpnet seg på andre, og det hele fortonet seg innenbords som et «Dantes helvete» i stor målestokk. Så endelig, etter en halv times forløp greidde «Sogn» å kløve seg gjennom isflaket og komme seg inn igjen til kaien i Aurland, hvor det ble fortøyd for resten av natten. Ja, denne gangen kan vi takke de gamle, seige jernplatene for vår redning, for hadde det vært av de nye, tynne stålplatene, hadde der sikkert oppstått lekkasje så stor at skipet hadde stått i fare for å søkke før man hadde kommet klar av isen.

En annen gang hvor «Sogn» var utsatt for store påkjenninger var en natt på vei til Bergen. Vi hadde lastet en del rujern i Svelgen. Vi kom fra Nordfjord og hadde liten last med, og akterrommet var således helt tomt. Lasten ble for snauhets skyld lastet i forrommet, men skulle selvfølgelig vintersdag vært fordelt i begge rom. På turen videre sørover fikk vi storm av sydvest, og hele Fensfjorden nedover mot Skjelanger ble en stamping og slåing av en annen verden. Med den tunge jernlasten i forrommet og tomt akterskip klarte ikke båten å løfte seg på sjøen, men ble liggende og hogge tvers gjennom og slo propellen av og til opp av sjøen, og slo tørt, som vi sier. Dette ble en stor påkjønning for skroget, og det viste seg at vi hadde fått en lekkasje idet at diverse nagler og plateskjøter hadde gitt seg. Men dette ble ordnet etter et døgnns stilleliggende i Bergen, der nagler ble oppklinket og plateskjøtene dikkert, og så tettet rusten resten. Men etter dette tilfellet ble alltid jernpartier av be-

tydning fordelt på begge rom, uansett tidsnød og forsinkelser.

En annen ulempe som dette Svelgenjernet førte med seg, var en ikke liten diviasjon på kompasset. Jernet ble nemlig i stor utstrekning håndtert med en magnetisk løftekrane, som hadde til følge at jernet ble meget magnetisk. Dette hadde stor innvirkning på kompasset vårt, som kom ut av lage og viste feil, noe som vakthavende på broen måtte være særdeles aktpågivende for under seilasen, da dette ellers kunne få alvorlige følger når vi måtte seile utelukkende på kompasset. Men det var ikke bare nøyaktigheten med kompasset som var det avgjørende for sikker seilas, maskinens omdreiningstall og konstant kjeletrykk var også en avgjørende faktor for at vi kom oss vel fram. Dette som jeg nå skal fortelle om er et avgjørende bevis i så måte.

Vi var i rute fra Nordfjord og gikk fra Kalvåg og sørover. Det snedde litt, men ikke verre enn at vi til å begynne med så både fyrer og de holmer som vi skulle svinge for. Da vi var tvers av noen skjær som heter Rognane, bøyet vi for disse og satte kurs for Seljestokken. Men derved var det slutt på siktbarheten, for nå satte det inn med snøfokk for alvor. Klokken var i 19-tiden om vinteren, så det var mørkt som vanlig i januar måned. Seilingstiden var 14 minutter, og klokken ble stilt for seilingskontroll. Når de 14 minuttene var utseilt, ble det bøyet for Seljestokken med ny kurs for Drageskjær fyrlykt. Straks etter kursforandringen blir jeg var Seljestokken seilmerke inn om styrbord, og vi skulle hatt inn om babord baug hvis alt hadde vært som det skulle. Jeg ble både heit og kald med det samme. Å slå akterover og bakke med «Sogn»s svake maskin var å gå rett i elendighet-



Dette bildet fra «Sogn» har Atle Raubotn funnet i et gammelt familiealbum. Mannen med snadde er Anders Jordal, Atles oldefar. Han var los om bord, og dermed kollega av los Bendiksen.

en, så jeg ga da heller styrbords ror, truet rormannen til å hale på rattet alt han orket og lot det stå til. Og til min store lettelse klarte vi å passere seilmerket og grunnen bare på noen få meters avstand, så det gikk nå klart denne gangen også. Men hadde jeg slått akterover, så hadde vi gått i land, det hadde vært brennsikkert. Våga vinn og våga tapar.

Men hva kunne være årsaken til dette, for en årsak måtte der være, da kontrollklokken hadde vært kontrollert flere ganger og tiden var utseilt. Da vi spiste til kvelds, spurte jeg sådan henslenget til andremaskinisten:

- Slagget dere fyrgangen mellom Kalvåg og Florø?
- Ja, svarte han.

Da jeg spurte om dette hadde redusert farten, fikk jeg også dette bekreftet, så der hadde jeg årsaken fullt på det rene. Jeg bebreidet ham at han ikke hadde varskuet meg om den reduserte farten når jeg seilte i snekave, men som svar på dette fikk jeg beskjed om at det ble det min sak å undersøke. Det var trøsten jeg fikk. Ja, hvordan skulle jeg kunne undersøke slik, ingen slagtteller på broen, snekave og kuling med mørke så jeg kunne ikke forlate broen da vi var i et sterkt trafikert farvann så vi kunne risikere å kolliderer med andre møtende fartøyer.

Å komme fra «Sogn» og om bord i «Firda» var for meg en ganske stor forandring. Når jeg sto på broen og så forover på dette mektige forskipet og likeledes akterover, virket det atskillig drygere enn «Sogn», og det viste seg at «Firda» trengte atskillig mere forbehold når det gjaldt å beregne svingene i trangt farvann. Og så var den temmelig mer dypgående, noe som måtte tas med i beregningene.

Men så var den noen flere hundre tonn større enn «Sogn» også. «Firda» var en interessant båt å arbeide med, men jeg trengte nesten et helt års erfaring før jeg ble fortrolig med dens unoter og triks.

En annen ting som jeg også må nevne i den forbindelse med «Firda» var at det var den siste båten som fikk styrehus og dermed overbygget kommandobro. Jeg var så heldig at da jeg forlot «Gula», fikk denne overbygget kommandobro, likeledes «Sogn». Alt i alt stod jeg 30 år på åpen kommandobro, så jeg var just ikke forventet i så måte. Men det var og ble et savn, og jeg håpet på at om ikke så lenge måtte vel menneskelige hensyn tilsi at vi også om bord i «Firda» måtte få beskyttelse for vær og vind. Folk i sin alminnelighet kan vel neppe tenke seg til hva det vil si å komme rett ut av køyen klokken to en vinternatt og opp på broen i storm og snøfokk uten et eneste sted å søke ly for uværet. Det krever en god helse og ditto oljefrakk med sydvest, samt godt undertøy. Vantene ble våte og hendene kalde, og kulden føltes ofte like til skuldrene, så det holdt hard mange ganger å ikke slappe av på oppmerksomheten og aktpågivenheten. Det pussige var at når styrehuset kom på tale og kravene om disse gjorde seg gjeldende, ble det fra ledende hold innvedt at fikk vi styrehus å stå i, ville vi sovne av. Ja, det er mangt å få høre før ørene faller av, men vi får unnskyldte disse som sa dette, for de var tross alt ikke kommet så langt at de kunne forstå det enkleste av alle elementære lover, og det er at jo bedre beskyttet et menneske er for vær og vind, jo langt mer aktpågivende er vedkommende. Og at vakthavende har sovnet i et styrehus under normale forhold, har jeg ikke hørt om ennå.



# Foreningene bak bladet

## Norsk Veteranskibsklub

Postboks 1287, Vika, 0111 Oslo  
[www.nvsk.no/nvsk@nvsk.no](http://www.nvsk.no/nvsk@nvsk.no)

## Nordhordland Veteranbåtlag

Postboks 26, 5991 Ostereidet  
[www.oster.no/torjb@online.no](http://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](http://Josenfjord.no/post@josenfjord.no)

## Veteranskibslaget Stavenes

Postboks 36, 6851 Sogndal  
[www.ds-stavenes.no/post@ds-stavenes.no](http://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](http://www.trondheimsjofart.no/post@trondheimsjofart.no)

## Stiftelsen Veteranskipet Rogaland

Postboks 37, Sentrum, 4001 Stavanger  
[www.gamlerogaland.no/post@gamlerogaland.no](http://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](mailto:tornes.atle@gmail.com)

## Veteranskibslaget Fjordabåten

Postboks 1740, Nordnes, 5816 Bergen  
[www.fjordabaaten.no/](http://www.fjordabaaten.no/)  
[trond.herland@nordcap.no](mailto:trond.herland@nordcap.no)

## Veteranbåtlaget Sjødampsprøite 1

Postboks 109 Sentrum, 5804 Bergen  
[post@bbhistorielag.com](mailto:post@bbhistorielag.com)

## Atløys Venner

c/o Rolf Grønnevik, Dragselvvegen 10, 6908 Florø  
[www.atloy.no](http://www.atloy.no) / <https://www.facebook.com/MS-Atløy>

## Ferjelaget «Skånevik»

Hamnegata 22, 5411 Stord  
[www.ferjelaget.no/skaanevik@ferjelaget.no](http://www.ferjelaget.no/skaanevik@ferjelaget.no)

## Veteranbåtlaget M/S Stangfjord

Stavenesvegen 121, 6984 Stongfjorden  
[lasat-v@online.no](mailto:lasat-v@online.no)

## DS Hestmandens venner

Stokkelandåsen 43, 4643 Søgne  
[gj.fab@online.no](mailto:gj.fab@online.no)

## Stiftelsen DS Hvaler

Postboks 907, 1670 Kråkerøy  
[www.dshvaler.no/post@dshvaler.no](http://www.dshvaler.no/post@dshvaler.no)

## «Søblomsten»

Båtbygggermuseum, Vestnes  
 v/ Peter Brennvik, [ullvott@gmail.com](mailto:ullvott@gmail.com)

## «Anna Rogde»

Sør-Troms museum v/Katie Payne  
 Trondenesveien 122, 9404 Harstad  
[annarogde@stmu.no](mailto:annarogde@stmu.no)

## Stiftelsen Gamle Helgeland

Postboks 137, 8800 Sandnessjøen  
[post@gamlehelgeland.no](mailto:post@gamlehelgeland.no)

## Vennelaget Faun

v/ Eilert Munch Lund,  
 Nærnestangen 52C, 3478 Nærnes  
[www.myfaun.no/eml@eml.no](http://www.myfaun.no/eml@eml.no)

## Nattrutens Venner (MS Sandnes)

v/ Oluf Simonsen  
[www.mssandnes.no/nattrutens-venner](http://www.mssandnes.no/nattrutens-venner)

## Mjøssamlingene

Minnestranda 35, 2092 Minnesund  
[www.mjossamlingene.no/](http://www.mjossamlingene.no/)  
[post@mjossamlingene.no](mailto:post@mjossamlingene.no)

## Venneforeningen for MS Brandbu

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

## Oplandske Dampskibsselskap

v/ Bjørn Blichfeldt, Postboks 26, 2802 Gjøvik  
[www.skibladner.no/skibladner@skibladner.no](http://www.skibladner.no/skibladner@skibladner.no)

## Stiftelsen D/S Engebret Soot

Postboks 130, 1871 Ørje  
[www.dampbåt.no/ds.engebret.soot@gmail.com](http://www.dampbåt.no/ds.engebret.soot@gmail.com)

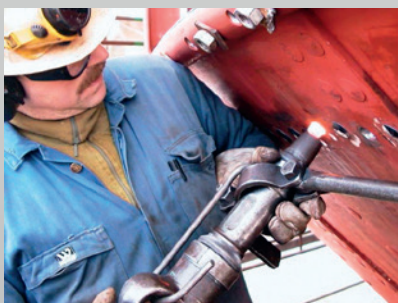


# Bredalsholmen

## Dokk og Fartøyvernssenter



Dampkjeler  
Dampmaskiner



Klinkede og sveiste  
konstruksjoner



Rådgivning  
Dokumentasjon  
Tilstandsvurderinger



Legg sommerens seilas innom Bredalsholmen. Det er riktignok mange flotte syn langs kaiene våre til vanlig, men vi strekker oss langt for å gi plass til gjestende små- og store fartøy

