

DAMPSKIBS P O S T E N

TIDSSKRIFT FOR DET FRIVILLIGE FARTØYVERN

Nr. 124 | 2/2022



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.



På forsiden ser vi «Stavenes». Slik lå hun like før påske, ikke helt seilingsklar, men forberedt for dokksetting og videre stålarbeid på skroget. Dokksettingen skjer i den gamle tørrdokken på Laksevåg i Bergen, ikke langt unna BMW, der hun ble bygget i 1904.

Foto: Harald Sætre

Over ser vi Egil Jørgensen i gang med vårpussen på «Børøysund». Den blir enklere når båten har vært dekket av presenninger gjennom vinteren. Bildet er fra Frivillighetensmuseum.no som vi omtaler under Kysten rundt lenger ute i bladet.

REDAKTØR:



Georg Jensen

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

Redaksjonsgruppe

Viggo Halvdan Kristensen

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

Harald Sætre

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

Rolf Nordby

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

Morten Hesthammer

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

**FRIST FOR STOFF
TIL NESTE NUMMER:
15. september 2022**

Opplag: 2200

Utforming og trykk:
Printex Trykkeri, Hamar

INNHold



6



10



18



35

- 4 Redaktøren takker for seg
- 5 Sommerens arrangementer
- 6 Klimaomstilling i fartøyvernet.
Hvordan kan frivilligheten bidra?
- 10 Fartøyvernets dag 18. juni 2022
- 13 På snopetur til Rotterdam
- 14 Kaare Haug – en nestor i norsk skipskonstruksjon
- 18 Sandefjords maritime museale stolthet
- 20 Frivillighet under endring?
- 23 Bergen får veteranskipshavn i år
- 25 «Färjan 4» ferdig reparert
- 27 Levetidsforlengende tiltak på verneverdige fartøy
- 29 Kysten rundt
- 30 Å bøye «ribbein», om å forme spant
- 35 «Stadshauptmand Schwartz»
- 38 Nytt ankerspill til «Søblomsten»
- 40 Georg Jensen – en redaktør mønstrer av
- 43 Foreningene bak bladet

Nå er vi klare for å markere frivilligheten år, til å vise hva vi fartøyvernere har fått til, hva vi kan være stolte av, samtidig hvilket ansvar vi har. Hva vi er stolte av markeres 18. juni og ved stevner gjennom hele sommeren og langs hele kysten. Ansvaret beskrives i bladet med artikler om vedlikehold, levetidsforlengelse og miljøvern. God lesning.

Artiklene i bladet blir kvalitetssikret, ofte gjennom flere ledd, og ofte noe endret underveis. I forrige nummer skjedde en feil, vi trykket feil versjon av artikkelen **Fartøyvernet i støpeskjea**, av Tron Wigeland Nilsen. Den riktige versjonen ligger nå på www.smatbatbyggere.wordpress.com. Bla ned til Det delegerte fartøyvernet og småbåter. Vi beklager sterkt.

Redaktøren takker for seg

Som tidligere varslet trekker redaktøren seg etter dette nummeret av Dampskibsposten. Dette blir altså den siste utgaven han redigerer. Hvem skal redigere neste nummer? Hvem skal utgi neste nummer? Blir det noe neste nummer? Disse spørsmålene har mange vært opptatt av det siste halve året. Vi tror vi har noen oppmuntrende svar.

Georg Jensen

Det store spørsmålet vi må stille oss er: Trenger vi Dampskibsposten? Til det svarer vi JA, med store bokstaver.

Om lag to hundre fartøyer er vernet eller fredet i Norge. De fleste av dem gjennom frivilliges arbeid. Dette gjør at vi kan betrakte fartøyvern som de frivilliges domene innen norsk kulturminnevern. Over hele landet har entusiaster samlet seg rundt «sitt» fartøy og tatt vare på det. Ifølge Fartøyvernforeningen er så mange som ti tusen mennesker engasjert i dette arbeidet. I miljøet rundt sitt fartøy har de sitt fellesskap. Hva så med fellesskapet mellom de to hundre miljøene, med samfunnet rundt, med synlighet, med medlemspleie, med rekruttering?

Dette er utpregete fellesoppgaver for fartøyvernet, fellesoppgaver som Dampskibsposten har sett det som sitt mål å bidra til å løse. Fartøyvernforeningen sa på siste årsmøte nei til et samarbeid om bladet. Fremover må derfor flere bidra i arbeidet med bladet, flere enn Norsk Veteranskibsklub og mer enn tyve andre foreninger.

Dampskibspostens oppgaver

Gjennom mange år har redaksjonen sett det som sin oppgave å inspirere og informere. Litt vage begrep kanskje, men de kan gjøres mer konkrete med noen andre stikkord, noen interne, noen rettet utover.

- **Medlemspleie** ved at bladet tre ganger i året dumper ned i postkassa, for å vise at noen setter pris på støtten, og inspirere til videre arbeid.
- **Kunnskapsformidling** ved artikler om tekniske løsninger og annet faglig stoff som er nødvendig i restaureringsarbeidet.
- **Informasjon** til allmenheten, til relevante offentlige organer og til andre som bør vite at vi finnes, og om vår plass i kulturminnevernet.
- **Rekruttering** ved at vi kan gi andre inntrykk av gledene og det sosiale fellesskapet i miljøet.
- **Synlighet** ved å vise verdien av verneflåten og arbeidet som ligger bak, for nasjonen, for lokalsamfunn og for alle som ser og har glede av disse fartøyene.

I denne utgaven har vi flere artikler med disse punktene som tema.

Veien videre

Nå er pessimismen ved å snu til håp. Harald Sætre vil redigere neste nummer, og etter det har vi stort håp om at en, muligens to aktører vil komme inn som utgivere. I de kommende numre vil det derfor bli endringer, både redaksjonelle og organisatoriske. Hvordan endringene blir synlige i bladet vet vi ennå ikke, men vi håper de kan tas gradvis og varsles slik at leserne kjenner igjen det bladet som dumper ned i postkassa.

Redaktør oppgaven er nå blitt så omfattende at den ikke lenger kan utføres bare som frivillig arbeid, den må i alle fall delvis honoreres. En hel del av støtteoppgavene som ligger bak håper vi fremdeles kan utføres av frivillige.

Som «startkapital» eller «medgift» vil en eventuell ny utgiver få en abonnentliste på om lag 2180 navn, personer som ivaretar de fleste støtteoppgaver (så som regnskapsførsel, databistand, drift av abonnentregister) og, etter forhandling med Norsk Veteranskibsklub, et overskudd på mer enn 80 000 kroner, oppspart i løpet av de siste drøye to årene. Dessuten har vi et register for tidligere utgaver av bladet og en lang liste med forslag til aktuelt stoff for kommende numre. Dette er imidlertid «ferskvare» som ikke tåler lang lagring.

Stofftilgangen har vært god for de siste numrene. For at det skal fortsette må alle bidra. Det er ikke alle i fartøyvern miljøene som direkte strever med rust, råte og søknadsskriving. Noen er kanskje litt perifere medlemmer, kanskje skrivekyndige. La dem få oppgaver, la dem skrive, fotografere, lage stoff til bladet. Da kan eget prosjekt bli kjent blant flere, og Dampskibsposten lettere oppfylle sitt formål.

Nåværende og kommende redaktør og redaksjonsmedlemmer tar med glede imot ideer og forslag om bladets videre drift. De vil bli en del av «startkapitalen» for den nye utgiveren. Vi håper arbeidet lykkes, det ville være trist å oppgi dette frivillige bladet i frivillighetens år.

Sommerens arrangementer

Her kommer en oversikt over noen av dem. De fleste har egne hjemmesider hvor du finner ajourført program og nærmere beskrivelse av hva du kan oppleve.



Slik så det ut på Norsteam 2008 i Stavanger. Foto: Harald Sætre

Turer med «Stord I». På nettstedet stord1.ticketco.events finner du en lang rekke turer sommeren gjennom.

2. pinsedagsutflukt til Modalen 6. juni. Pinsens mest spektakulære opplevelse, en flott tur fra Bergen til Modalen med flere stopp underveis. Hele 7 fjordabåter deltar. I Modalen blir det 2 timers opphold før retur.

Hardanger trebåtfestival i Norheimsund 10. til 12. juni. Det blir trebåtutstilling, håndverksmarked, åpne verksteder på Hardanger Fartøyvernssenter, musikk og mye mer. Følg med på www.trebaat.no

Torgdagen i Bergen lørdag 11. juni. Bymann og stril møtes i Bergen. Folkefest fra morgen til kveld. www.torgdagenibergen.no

«Børøysund» har i juni og august en serie tematurer med guide i indre Oslofjord. Turene starter klokken 18:00 fra Nordre Akershuskai nedenfor Rådhuset. Varighet to og en halv time. Temaene spenner fra Oslos bekker og elver, havnas historie, havnas kulturminner og flere. Aud Nyegaard og Karl Erik Harr tar oss gjennom dikt og kåseri til Nord-Norske farvann, mens Harald Bergersens kvartett avslutter serien med et jazzcruise. Nærmere opplysninger på nvsk.no, billetter på TicketCo.no.

Fjordsteam i Bergen 4 til 7. august. 4 dager fylt med kultur, historie, glede og begeistring for store og små. Etter fire 4 år er igjen over 70 historiske fartøy, utallige kjøretøy og luftfartøy samlet i Bergen til fest. Foreløpig program, hold deg oppdatert på www.fjordsteam.no.

Onsdag 3. august: Samling for anløpende fartøyer i Leirvik, Espevær, Ugdsaleidet, Bekkjærvi, Fedje og Skjerjehamn.

Torsdag 4. august: Åpning, det går slag i slag med: Ruteskip og båter i rute fra sør, vest, nord og øst. «Skånevik» i fergerute fra Salhus. Åpning av trikkelinjen fra Engen

til Møhlenpris. Innseilingsparade. Åpningsseremoni på Shetlands Larsens Brygge. Velkomstfest for mannskaper i Trikkehallen på Møhlenpris.

Fredag 5. august: Fartøyvernseminar, rundturer av ulik lengde med båt, veteranbuss og veteranbiler. Brannvesenet bidrar med omvisning på gamle Hovedbrandstasjonen, foredrag om sjøsprøyte, demonstrasjon av høyderedskaper gjennom tidene og historiske brannutrykninger til Bryggen. Om kvelden musikkcruise på fjorden med forskjellige båter og forskjellig musikk.

Lørdag 6. august: Båter i rute fra distriktet til Vågen. Bondens marked, markedsdag, utstilling av motorer og klenodier på land, kjøretøyparade. Klokken 14:30 går fjordabåtene tilbake til sine distriktet. Om ettermiddagen kirkekonert i Nykirken. Om kvelden deltagerfest på SAS Raddison Bryggen.

Søndag 7. august: Rundturer med dampskip, damptog, veteranbuss og veteranfly. Kyrkjeferd til Hamre. Fjorda-båter til Alverstraumen og Solsviksundet, Turøy rundt. Klokken 14:00 er det kappkjøring på Byfjorden før Fjordsteam avsluttes.

Under hele stevnet: Veteranbusser i rute, M/F «Skånevik» i fergerute Vågen – Salhus, modellbåter i Skansedammen, konsert fra scener, foredrag og utstilling om bord i «Hestmanden», havnecruise i korrespondanse med trikk, marsjerende musikkorps fra Torgallmenningen til enden av Bryggen.

Risør trebåtfestival 4. – 6. august.

Programmet er ikke endelig fastsatt.

Skutefest i Rosendal 12 – 14. august. Programmet er så langt ikke endelig fastlagt. Se www.gurine.no

Havnedagene i Haugesund 18. -21. august.

Programmet er ikke endelig fastsatt.

Klimaomstilling i fartøyvernet. Hvordan kan frivilligheten bidra?

Fartøyvern er som så mye annet en del av ulike politiske felt. Vi som driver med fartøyvern er derfor avhengige av politisk vilje og interesse, både for økonomisk støtte, rekruttering, inntjening på salg av turer osv. Heldigvis er det tverrpolitisk brei interesse for fartøyvern og kystkultur i Norge. Men vi kan ikke ta den politiske støtten for gitt. Vi må vise at vi betyr noe i samfunnet.

Åsmund Kristiansen

I 2020 ble den nye stortingsmeldinga om kulturmiljøvern vedtatt. Det velkjente begrepet «kulturminne» er selve fartøyet, objektet. «Kulturmiljø» dekker områder der kulturminner inngår i en større sammenheng, f.eks. sjøhusmiljø med kai og båter. I et kulturmiljø kan det være flere kulturminner, men også naturelement. Kulturmiljø brukes nå som en samlebetegnelse og brukes når feltet omtales som helhet.

Stortingsmeldinga «Nye mål i kulturmiljøpolitikken» ble vedtatt i 2020. Undertittelen er engasjement, bærekraft og mangfold. Dette er stikkord for de tre nasjonale måla. For det første skal alle ha mulighet til å engasjere seg og ta ansvar for kulturmiljø. Kulturmiljø er både felles gode og felles ansvar. Deltakelse og demokrati gjennom frivillig innsats, medvirkning og samskaping er stikkord. Det andre målet er at kulturmiljø skal bidra til bærekraftig utvikling gjennom helhetlig samfunnsplanlegging. Det tredje målet er at mangfold av kulturmiljø skal tas vare på som grunnlag for kunnskap, opplevelse og bruk.

Noen har ment at den nye politikken er lite ambisiøs, og stortingsmeldinga fikk en del kritikk. Etter min oppfatning er dette et interessant og viktig dokument. Det innebærer en viktig kursendring i politikken som styrer fartøyvernet og resten av kulturmiljøvernet.

Fra gjenstand til menneskers aktivitet

En av endringene er at politikken og forvaltningen skal utvide (delvis dreie) fokuset fra *objektet* til dem som *engasjerer* seg i objektet. Det skal ikke være det samme (ensidige) fokuset på de materielle objektene, «monumentene», som har vært rådende. Det materielle er fortsatt viktig, men en skal også løfte fram engasjementet og kunnskapen som er knyttet til bevaringen. En kan si at den nye politikken anerkjenner engasjementet som den viktigste drivkraften i et

kulturmiljøvern som er rotfesta i samfunnet. Den knytter verneaktivitet til samfunnet i større grad.

Det betyr at det er vi som driver med fartøyvern på ulike nivå, som skal ha oppmerksomheten fra forvaltningen. Det er vi som engasjerer oss i fartøyene som kulturminner. Det er de frivillige som engasjerer seg med sin energi, arbeidskapasitet, kompetanse osv. Det er fartøyvernsentrene som engasjerer seg med sin kompetanse. Det er alle de andre folkene omkring oss som engasjerer seg og blir engasjert av det vi holder på med.

For fartøyvernet er det ikke noe nytt at engasjement er viktig. På den måten kan en si at fartøyvern har vært en inspirasjon til utforminga av den nye kulturmiljøpolitikken. Det nye er anerkjennelsen og dreiningen i fokus.

Kulturmiljø har en betydning for samfunnet. Hvordan kan kulturmiljø og spesielt fartøyvern bidra til å bety enda mer for samfunnet i åra som kommer? Hvilke samfunnsutfordringer står vi overfor, der vi kan være med å bidra? Stortingsmeldinga peker spesielt på bærekraft og det grønne skiftet, men også folkehelse og fellesskap er relevante tema å knytte til kulturmiljøvern og fartøyvern.

Hva er bærekraft?

FN har formulert 17 bærekraftsmål og 169 delmål. Fartøyvern og kystkultur kan bidra på flere områder når det gjelder bærekraft. Det kan vi se ved å gå litt inn i bærekraftmålene. De er delt inn etter tre hoveddimensjoner: Miljømessig bærekraft, sosial bærekraft og økonomisk bærekraft.

Spesielt målene 11, 12 og 13 er relevante å bidra til for kulturmiljøvern og fartøyvern. Mål 11 handler om å gjøre byer og lokalsamfunn inkluderende, trygge, robuste og bærekraftige. Delmål 11.4 er å styrke innsatsen for å verne om og sikre kultur- og naturarven i verden. Dette målet kan

ikke samfunnet oppnå uten fartøyvernet og frivilligheten som holder oppe fartøyvern og kystkultur. Mål 12 skal sikre bærekraftige forbruks- og produksjonsmønstre. Her er det spesielt interessant å se på delmål 12 b) Utvikle og innføre metoder for å måle effekten av bærekraftig reiseliv som skaper arbeidsplasser og fremmer lokal kultur og lokale produkter. Innenfor dette delmålet kan i alle fall mange fartøy kvittere ut at de bidrar til at reiselivet fremmer lokal kultur og lokale produkter. Mål 13 pålegger oss å handle omgående for å motarbeide klimaendringene og konsekvensene av dem.

Riksantikvaren har utarbeidet en klimastrategi for kulturmiljøforvaltningen. Den ble lansert sommeren 2021 og er en god plan for deler av kulturmiljøforvaltningen, men dessverre har den ikke tatt for seg de rammevilkårene der fartøyvern skiller seg fra f.eks. bygningsvern.

Bygging og drift av bygninger står for en stor del av verdens klimautslipp. Riksantikvaren kan dermed i sin klimastrategi framholde bevaring og videre bruk av eksisterende bebyggelse som et bra klimatiltak. En kan si at det mest klimavennlige huset er det som allerede er bygd. Det er også mer klimavennlig å rehabilitere enn å bygge nytt. Kan en si det samme om fartøy? Politikken er å skifte ut de gamle ferjene med nye som ikke forurensar. Vi kan ikke uten videre påstå at et fartøy som allerede er bygd forurensar mindre enn et nybygd nullutslippsfartøy, til det trengs det mer kunnskap. Tidsaspektet er også viktig her. Utgangspunktet i fartøyvernet er likevel et annet enn i bygningsvernet, ettersom de aller fleste av fartøyene er tatt ut av den kommersielle sammenhengen som de har vært i før de ble vernet, men vi skal ha perspektivet med oss videre i diskusjonen.



Innføring i dysetesting ved brennstoffkurs ved fartøyvern-senteret i Gratangen. Justering av dysen påvirker forbruket av drivstoff. Foto: Ronny Grindstein

Fartøyvernets bidrag

Hvordan kan fartøyvernet forberede seg på klimaendringer og nye krav fra samfunn, støttegivere, forvaltning osv.?

Det er ikke fartøyvernet som skal redde verden, men vi har noe å bidra med og klimaomstillinger må få konsekven-



Prøvekjøring av en overhølt motor. Er det noen ulyder eller lekkasjer? Det samme prøves når motoren er montert, dessuten: Hvordan ta hånd om utlekket drivstoff, smørelje og gamle oljefiller? Foto: Arne-Terje Sæther



Forvarming av en Wichmann fra 1930-årene. Foto: Ronny Grindstein

ser for oss som for alle andre. Det er to hoveddimensjoner i Riksantikvarens klimastrategi. De historiske fartøyene blir påvirket av klimaendringene, og vi som forvalter fartøyene må tilpasse oss endringer i klimaet. Videre er fartøyene i seg selv med på å påvirke klimaendringene ettersom fartøy slipper ut klimagasser, bidrar til avfall, bruker energi til oppvarming om vinteren osv. Som alle andre må også fartøyvernet bidra til å redusere klimagassutslipp.

Vi kommer til å bli stilt overfor nye krav. Noen har sikkert merket det allerede. Når vi søker om prosjektmidler blir vi bedt om å redegjøre for hvordan vi bidrar til FNs bærekraftsmål og hvilken innvirkning prosjektet vårt har på samfunn og klima. Fartøyvernet er leverandører av tjenester til reiseliv, til skoler, næringsliv m.m. Som leverandører vil det stilles krav til oss fra dem som kjøper tjenester.

Hvilke krav stilles til oss?

Bank og finans ligger foran i dette arbeidet. De har begynt å stille krav, og dette vil få store konsekvenser for alle verdikjeder i samfunnet. De operer med begrepet «klimarisiko», som de har delt i tre aspekter:

- Fysisk risiko - akutt og kronisk: Handler om fysiske hendelser som følge av klimaendringene. Akutt risiko kan være flom, storm, skred, snømengde, stormflo og lignende. Kronisk risiko kan være havnivåøkning, tørke, nedbør, erosjon, havforsuring og så videre. Får konsekvenser som økte utgifter og tapte inntekter. Skader på fysisk miljø osv.
- Ansvarsrisiko: Handler om hvem som har ansvaret når noe blir ødelagt grunnet klimarelaterte hendelser.

- Overgangsrisiko: Strengere klimakrav og ny teknologi kan gi store endringer i etterspørselen etter en rekke produkter og tjenester. Selskaper og fossile ressurser risikerer å tape verdi.

Det å reparere, rehabilitere og holde vedlike har en mer positiv effekt enn det å lage nye ting. En kan forvente at det blir en dreining fra bruk-og-kast til å bruke arbeidstimer på å reparere. Med helt andre priser på frakt, med lange leveringstider osv. kan det bli stadig mer interessant å få reparert ting framfor å kjøpe nytt. Dette krever i mange tilfeller kompetanse som fartøyvernet har. I det hele tatt er kompetansefeltet i kulturmiljøvernet uhyre viktig å bygge opp under for å kunne ivareta kulturarven på en bærekraftig måte.

Det kan en se som del av en sirkulær økonomi, eller kanskje mer presist en sirkulær modell for forvaltning. Det motsatte av sirkulær er lineær. I en lineær modell vil objektet være det viktigste. «Ferdig restaurert til vedlikeholdsnivå» er i seg selv ikke et galt mål, men ved å utvide perspektivet blir flere dimensjoner synlige. Vern og forvaltning er en kontinuerlig prosess, som har enda større hastighet i fartøyvernet enn i mange andre deler av kulturmiljøvernet. Ved å la være å drive daglig og ukentlig vedlikehold vil forfallet gradvis føre til skader.

Dessuten kan en i en sirkulær modell se på kunnskapen som en del av «produktet» i forbindelse med et restaureringsprosjekt. En kan se på et hvert verna og freda fartøy som et forskningsprosjekt. Når det skal utføres større arbeid på fartøyet blir restaurering en anledning til å skaffe fram enda mer kunnskap, både om fartøyet i seg selv, om histo-

rien, teknisk kunnskap osv. En kan bruke prosjektet som en læringsarena for fagutdanning, for kurs, for intern opplæring og videreføring av kompetanse i laget. Med et sirkulært perspektiv på forvaltning av fartøyene vil en få brukt prosjektene «på begge sider». Det motsatte kan en si er en lineær forvaltning, der en i det ekstreme sender oppdraget ut av landet og får hjem et ferdig fartøy uten noe mer kunnskap, opplæring eller videreføring av kunnskap.

Fartøyvernets strategi

Fartøyvernet kan ha en strategi der en jobber for å få mest mulig unntak fra klimakrav for å kunne bruke eksisterende framdriftsmaskineri som forurenser. Det kan nok være nødvendig, men det er ikke tilstrekkelig. For å møte kravene og forventningene fra samfunnet må fartøyvernet vise at vi tar dette på alvor og gjør tiltak. Klimakrav vil få konsekvenser for oss, som for alle andre. Å beregne eget CO₂-avtrykk og finne ut hvor en kan sette inn tiltak for å redusere dette kan være ett sted å starte.

Klimaomstilling er et komplekst samfunnsproblem. Det trengs mange gode ideer, og her kan frivilligheten bidra. Utgangspunktet må være fartøyvernets egenart. Vi må synliggjøre samfunnseffektene av det vi gjør, og i egne strategier tenke at vi skal knytte oss enda sterkere til samfunnet. Ikke minst må vi være bevisste på de kulturelle verdiene som vi forvalter, og som først og fremst ivaretas ved at vi fortsatt kan en tur på fjorden med det historiske fartøyet.

Riksantikvaren har satt ned en arbeidsgruppe for klimaomstilling i fartøyvernet. Gruppen har følgende medlemmer:

- Åsmund Kristiansen, leder i Fartøyvernssentrene fellesråd
- Hedda Lombardo, generalsekretær i Norsk Forening for Fartøyvern
- Ann Kristin Kjerland, Vestland fylkeskommune
- Lars Børge Myklevold, Sametinget
- Bjørn Richard Abrahamsen, frivillig i Foreningen S/K Boy Leslie
- Jan Fredrik Andersen-Gott, frivillig i Norsk Veteran-skipsklub
- Erik Småland, fagdirektør, Riksantikvaren



Prøvekjøring av en overhølt motor. Er det noen ulyder eller lekkasjer, hva med overflødig smørelje?

Foto: Arne-Terje Sæther

Åsmund Kristiansen er direktør ved Hardanger Voss museum, der Hardanger fartøyvernssenter er en egen avdeling. Han har tidligere lang erfaring fra fartøyvernssenteret.

Generelt om bildene:

Olje er et av de fremste fy-ord i forurensningsdebatten. Det er også et viktig ord i drift av våre veteranbåter. Hvordan få motorene til å bruke minst mulig drivstoff og smørelje, og hvordan håndtere oljerester? Dette har vært viktige tema ved fartøyvernssenteret i Gratangen, både ved kurs og generelt arbeid. Bildene viser noe av dette.



Her har et miljøsvin vært på ferde. Vi fartøyvernere må være påpasselige slik at ikke vi kan mistenkes for å stå bak.

Fartøyvernets dag 18. juni

Fartøyvernets dag skal norske veteranfartøyer vise seg frem. I frivillighetens år skal de vise hva i hovedsak frivillige har fått til. Over hele landet er dert arrangementer, fra store båtparader til noe så enkelt som å tute i fløyta. Det er Norsk forening for fartøyvern som samordner arrangementene. Her beskriver vi en del av dem.

«Styrbjörn» feirer Fartøyvernets dag

Rolf Nordby

Året 2022 skal markeres Frivillighetens år. Dette med frivillighet er jo bærebjelken i fartøyvernet, og det er da naturlig at vi bidrar til og markedsfører frivilligheten med forskjellige arrangementer gjennom året. Gjerne med en ekstra aktivitet innen frivillighet, ut over de vi vanligvis har.

NFF har satt av den 18. juni som Fartøyvernets dag. Det oppfordres til at veteranbåtmiljøene samles om publikumsvennlige arrangementer og at samtlige båter blåser et langt støt i fløyta klokka 12.00. Det gjelder da å ha trykket oppe denne dagen.

Norsk Veteranskibsklub vil bli godt hørbar i havnebasenget i Oslo med lange, klare og hese støt i dampfløytene fra både «Børøysund» og «Styrbjörn». Deretter er det sistnevnte båt som først og fremst vil være i aktivitet denne dagen. I samarbeid med Norsk Maritimt Museum vil båten seile to på fjorden turer, med utgangspunkt i Akershuskaia og Framnes på Bygdøy. Med mulighet for å kjøpe fellesbilletter for både museum og båttur. «Styrbjörn» tar kun 12 passasjerer, så her kommer det å bli rift om billettene.

«Børøysund» holder åpent skip ved kai denne dagen, og da regner vi med mange besøkende om bord, både for omvisninger og hyggelig kafe. Når vi bemanner to båter vil publikum få oppleve frivilligheten i praksis. Gå inn på Veteranskibsklubbens hjemmesider, nvsk.no for flere detaljer.

Fartøyvernets dag på Mjøsa

Per Inge Høiberg / Bjørn Blichfeldt

Lørdag 18. juni går en rekke veteranbåter i konvoi fra Mjøsamlingene på Minne og ned til Eidsvoll der fartøyene skal ligge til kai noen timer til glede og opplysning for publikum. Kortsesjen starter ca. kl. 10.30 fra Minne og ankommer Sundet/Eidsvoll kl. 12.00. Inviterte båter er «Willy» (1943), «Winnie» (1943), «VB70» (1930), «Start» (1918), «Svalen II» (1923), «Sævat» (1920), «Kaisa» (1924) og «Peer Gynt» (1916). På Sundbrua vil en konfransier fra Mjøsamlingene

via høytaleranlegg fortelle om båtene etter hvert som de kommer inn. Helt i spissen for konvoien går – som seg hør og bør – vikingeskipkopier.

Foreningen Mjøsamlingene skal også ha en info-stand på Bankplassen sammen med Oplandske Dampskibsselskap (om «Skibladner»).

Dette arrangementet blir en del av en større feiring: «Eidsivatinget 1000 år». I året 1022 etablerte kong Olav Haraldsson (den hellige) Eidsivatinget på Tingvoll utenfor Eidsvoll kirke. Det skal minnes med folkefest, foredrag, konserter, turer, marked og mer på Eidsvoll – og altså en båtkortesje på Vormå.

På grunn av årets nedbørfattige vår i Mjøsas nedslagsfelt, er det knyttet usikkerhet til om vannstanden i Vormå gjør farvannet farbart for de største båtene 18. juni – men vi håper det beste.

«Skibladner» vil heise flagget til Norsk forening for fartøyvern denne dagen. På grunn av arbeidet med ny jernbanebru ved Minnesund er fartsområdet bare nordre del av Mjøsa.

Dette er på en lørdag og vi vil da anløpe Gjøvik, Hamar, Moelv, Lillehammer brygger (2 ganger i løpet av dagen). Ved anløpene blir det fløyting og saluttering. Både om bord og ved bryggene blir passasjerer og fremmøtte orientert om årsaken til salutteringen.

Sjøsetting i Åkrehamn

Cecilie Juell

I Åkrehamn på vestsiden av Karmøy er «Rima I» arbeidsplassen for ivrige fartøyvernere. Hun er en 59 fots fiskebåt, bygget på Lista i 1961 og var i fiske fram til 2006. Da ble hun overtatt av Åkrehamn fartøyvern. De siste tre årene har hun ligget på slipp i Sævelandsvik litt nord for Åkrehamn hvor det er utført en større restaurering, med nye toppspant, nytt dekk og mange meter ny hudplank. Jobben er utført lokalt av båtbygger på Karmøy. Dugnadsinnsatsen fra foreningens medlemmer har vært stor for å få fullført prosjektet innen 18. juni.



Start og fullføring av et stort prosjekt, det er slike som fortjener å markeres 18. juni. Foto via Cecilie Juell

Fartøyvernets dag i Stavanger

Jan Welde

I Stavanger har vi i flere år arbeidet for å få en egen, sentralt plassert veteranbåthavn. Gjennom tålmodig, systematisk og iherdig arbeid er vi nå kommet så langt at vi er inne i den nye «Sentrumsplanen» hvor et eget område er avsatt til fartøyene, våre flytende kulturminner. Sammen med det tilhørende arealet på land vil dette bli et tyngdepunkt for det videre arbeidet med fartøyvernet.

For å vise hva vi holder på med og demonstrere vår berettigelse har vi i flere år arrangert «Veteranbåthavnens dag»,

med svært god oppslutning både på land og sjø. Nå ble det riktignok to års Coronapause, men da laget vi 17. mai-parade på kryss og tvers mellom Stavangers mange øyer. I fjor talte man 455 båter i paraden. Veteranene våre syntes godt igjen, med god dekning i media - inklusive direktesendt, riksdekkende NRK-TV fra «Poseidon II».

I år var planen å ha Veteranbåthavnens dag 11. juni, men da ideen om Fartøyvernets dag den 18. juni kom opp, samlet vi selvfølgelig alt på den dagen!

Planen er at fartøyene våre samles i Vågen når klokken nærmer seg 12, for presis klokken 12 skal det markeres, langs hele kysten, med fløyter og signaler at fartøyvernet er



Slik kan det se ut i Stavanger 18. juni, ved kaiene der byen kanskje får sin veteranbåthavn. Bildet er tatt under et tidligere arrangement. Foto: Robijne Verstegen

både synlig og hørbart. Når luftflaskene tømmes og fløytene stilner, da siger fartøyene rundt Skansen, forbi Oljemuseet og samles i den nye Veteranbåthavnen, for å fortsette arrangementet på land og sjø.

For nærmere informasjon vises til «Stavanger veteranbåthavn» på Facebook og til hjemmesiden: www.veteranbåthovedstaden.no

Markering i Ulsteinvik

Kjell Barstad

«Hindholmen» er et vernet fiskefartøy bygd på Kristiansand mek Verksted i 1916. Stiftelsen Hindholmen tok over skipet på begynnelsen av 1980 tallet og har ved hjelp av kontinuerlig dugnader klart å holde skuta flytende og presentabel for publikum. Skipet har passasjersertifikat for 60 personer, og kan leies ut med mannskap.

Vi vil markere Fartøyvernets dag 24. – 25. juli da vi samtidig skal vere med på et sosialt arrangement i Ulsteinvik (Smak av Ulstein).

Vi håper at denne dagen vil vere med å løfte frem hvor viktig fartøyvern er for å beholde vår stolte historie på havet.

Narvik

Her ligger «Skogøy», ennå ikke seilklar, men fløyta skal det bli lyd i. Det blir stor flagging, åpent skip, kaffe og vafler og omvisning om bord. Her får narvikfolk en sjanse til å se hva som er gjort og hva som står igjen. De får også inntrykk av det trivelige miljøet blant mannskapet, og der er det plass til flere.

Fartøyvernets dag i Bergen

Foreningen Fjordabaatane planlegger arrangementer under Fartøyvernets dag i Bergen. Havnevesenet har gitt oss den meste sentrale plassen som er i byen, innerst ved Fisketorget. Disse kaiene disponeres fra klokken 10 til 14. Fjordabaatane

vil bidra aktivt til arrangementet og få med flest mulig av verneverdige fartøyer som er medlemmer i fartøyvernforeningen. Dette er også en god anledning til å markedsføre Fjordsteam, som kommer i august.



Her er noen av de mest sentrale fartøyene i bergensmiljøet samlet ved Holbergskaiaen. Foto: Harald Sætre

Fartøyvernets dag i Sandefjord

Per Olaf Larsen

På «Southern Actor» vil det være stor flagging og åpen båt slik at publikum kan gå om bord og se på den unike flotte hvalbåten. Mannskapet vil fyre opp kjeler og sette hjelpe-maskineri i gang for å kjøre hovedmotor ganske sakte forover. Mannskapet vil være til stede om bord og på kaia og fortelle om «Southern Actor», hvalfangst og fartøyvern generelt i Norge. Dessuten vil mye være forklart på plansjer fra Hvalfangstmuseet.

Salg av kaffe og vafler på kaia. Hold for ørene klokka 12, da blir det grov lyd i dampfløyta.



Sandefjords to hvalbåter, «Southern Actor» fra 1950 og «Forlandet» fra 1921 ved kai i hjembyen. Foto via Per Olaf Larsen

På snopetur til Rotterdam

Øyvinn Konglevoll

Johannes Servatius Strik fra Rotterdam er blitt et kjent navn i veteranskipsmiljøet i Bergensområdet. Strik er æresmedlem i Nordhordland Veteranbåtlag fordi han har skaffet «Oster» utstyr og annet av uvurderlig verdi. På samme måte er både dampmaskin, sjødamppumpe, ankerspill, totonig dampfløyte og diverse annet til «Sjødampsprøite 1» (BX1) skaffet fra Strik. Særlig det å få tak i en damppumpe var viktig.

I slutten av februar dro vi 5 stykker med minibuss til Rotterdam for å finne enda mer utstyr til BX1. Blant annet fikk vi med oss et stort antall lamper til båten. I tillegg fikk vi med oss diverse til «Stavenes» og «Granvin». Til «Hestmanden» fikk vi med et avstandsmåleapparat brukt i konvoi i 2. verdenskrig. Dette lå som ubrukt oppi en egen kasse. Tidligere er anskaffet dampfløyten som er om bord i «Stavenes».

Strik har en gedigen samling av alt mulig, spesielt dampmaskiner. Å vandre rundt i hans store lagerhall er et eventyr for folk som er interessert i og har bruk for særlig tradisjonelle maritime gjenstander. Blant gjenstandene er et stort apparat med skipsfløyter, samt et damporgel. Kan hende kommer det til Fjordsteam.

Strik har bygget opp en stor bedrift som driver utleie av industridampkjeler. Derfor denne genuine interessen for dampmaskiner og dampbåter. Strik er også opphengt i året 1958, og samler spesielt på gjenstander fra dette året. I tillegg til alt han måtte komme over fra engelske marinefartøyer som hugges. Strik hevder at alt knyttet til den engelske marine er av spesiell kvalitet. Strik har passert 80 år, og med to døtre som ikke er interessert i samlingen nærmer det seg en av tidenes auksjoner.

Han har bygget en helt ny og spesiell dampbåt, oppkalt etter han som fant opp dampmaskinen, «George Stephenson». To ganger har den deltatt på Fjordsteam i Bergen. Båten har maskinrom over to dekk; i bunnen en Gardner dieselmotor og på dekket over, faktisk i vannlinjen, en nydelig dampmaskin. Et helt spesielt universalgir kobles inn når båten skal gå for dampmaskin. Båten har selvfølgelig en nydelig salong og luksuriøse lugarer. Her om bord bodde vi som grever i et helt spesielt sjeldent vær; den kraftigste orkanen som hadde vært på 5 år. Selv inne i smult havnefarvann merket vi bølgene.

Lørdagen før hjemreise besøkte vi slepebåten «Elbe», et gedigent fartøy fra 1959, som nå er blitt veteranskip. Denne var i sin tid en av verdens største og har blant annet hatt slepeoppdrag i Norge, særlig i oljealderens barndom.

Strik planlegger å komme til Fjordsteam med «George Stephenson». De som ikke har vært om bord og sett båten, bør kunne seg det.



Blir det noen handel? Øyvinn og Strik i alvorlige diskusjoner.



Den utviklingen gutter gjennomgår, fra å fasineres av leketøysbutikker, så jernvarehandler, den kulminerer her.



De små delene kan være like viktige som de store. Alle fotos via Øyvinn Konglevoll



På akterdekket på «Sagafjord». Kong Olav sammen med Kaare Haug og Amerikalinjens styreformann Leif Høegh. Bildet er antagelig tatt under det 8-timer lange Royal Cruise den 24. september 1965, dagen etter at skipet ankom Oslo første gang. Foto via Norsk Maritimt Museum.

Kaare Haug – en nestor i norsk skipskonstruksjon

Det er ikke bare hvite seil som har bragt oss vår ære og vår makt. Også linjelekre passasjerskip bidro til at Norge ble en stormakt på de syv hav. En av dem som sto bak disse historiske skipene var skipsingeniør Kaare Haug. Han var teknisk direktør i Den norske Amerikalinje og konstruerte rederiets fire legendariske passasjerskipene etter krigen. I tillegg konstruerte han den litt mindre berømte «Skogøy».

Viggo Halvdan Kristensen

Linjelekre skip

Norges eventyrlige maritime historie ble skapt av dyktige mennesker. Både om bord i skipene og på landjorden hadde Norge dyktige fagfolk. Norge hadde redere som var frem-synte og risikovillige. Og Norge hadde fremragende skips-konstruktører og båtbyggere. Colin Archer og Nils Skand-fer er to som har fått sin velfortjente plass i historien. Kon-struktørene i moderne tid har ikke fått den samme historiske oppmerksomhet. Noen av de vakreste skipene som har

seilt under norsk flagg ble bygget i etterkrigstiden. Særlig vil skipene som ble tegnet og konstruert av ingeniør Kaare Haug bli husket som linjelekre og formfullendte. Skipene hans ble kjent og beundret over hele verden og både konstruktøren og skipene fortjener en plass i vår maritime historie.

Skipene ingeniør Kaare Haug konstruerte var hinsides både norske fartøyvernplaner og bevaringsevner. Det var store, svært kostbare skip, og ingen av hans amerikabåter eller cruiseskip er bevart for ettertiden. Men en av Haugs

konstruksjoner lever likevel fremdeles. Den lille lokalbåten «Skogøy» ble også tegnet av Haug. Den ligger nå i Narvik hvor den er under restaurering. Med tiden vil den få så mange minneoppgaver: som lokalbåt, som eksempel på gjenreisningen etter krigen og altså som minnesmerke over en dyktig skipskonstruktør.

Både amerikabåtene, cruiseskipene og rederiet Den norske Amerikalinje er historie. Etter 85 års drift forsvant rederiet inn i historiebøkene i 1995. En stor og stolt epoke i norsk skipsfart var dermed over. I kjølvannet til rederiet flyter mye maritim historie. I mange år var ingeniøren Kaare Haug en sentral skikkelse i rederiet. Han var konstruktøren bak samtlige av rederiets nybygg etter krigen, både cruiseskip og lasteskip. Det var den tiden et elegant utseende var en verdi, som vitnet om dyktighet og effektivitet i alle ledd.

Nasjonens stolthet

Amerikalinjen, som rederiet het på folkemunne, var nasjonens stolthet. De store og vakre skipene ble betraktet som handelsflåtens flaggskip. Storhetstiden var under oppgangen etter andre verdenskrig. Den industrialiserte verden hadde stø kurs og full fart forover. Det var fremgang og optimisme. Norge bygget opp en av verdens største handelsflåter.

Kaare Haug ble født i Trondheim i 1910. Etter examen artium fikk han praksis på Aker mek. verksted i Oslo. De to årene han var ansatt her gav unggutten mersmak på bygging av skip. Han dro til England, ble skipsingeniør og kom tilbake til Aker mek. verksted som sivilingeniør i 1935. Men to år etterpå flyttet han over til Jernbanetorget og den staselige bygningen til Den norske Amerikalinjen (NAL). Her skulle Haug ha sitt virke resten av sitt yrkesaktive liv.

Andre verdenskrig brøt ut og NAL fikk snart erfare krigens redsel og gru. Rederiets nybygg og stolthet, MS «Oslofjord», gikk på en mine utenfor innløpet til Newcastle on Tyne den 1. desember 1940. Det to år gamle skipet lot seg ikke redde og brakk senere i to. Et annet av NALs skip, MS «Bergensfjord», ble rekvirert av det amerikanske krigsministeriet og ombygget til troppetransportskip. Men det skip som skulle bli selveste amerikabåten, gamle DS «Stavangerfjord» fra 1918, seilte i ordinær transatlantisk rutetrafikk under hele krigen.

Med tiden etter andre verdenskrig kom en oppgangstid verden knapt har sett maken til. Under krigen ble Kaare

Haug satt til å konstruere et nytt cruiseskip. Allerede i mai 1946 ble den nye «Oslofjord» kontrahert. I 1949 kom det nybygde, linjelekre skipet til sin hjemby Oslo. Det var et vakkert skip og befestet oppfatningen blant sjøfolk om at Den norske Amerikalinjens skip var handelsflåtens paradeskip. Den unge ingeniør Haug hadde gitt skipet elegante linjer og kun en skorstein. Kaare Haug benyttet aluminium i flere seksjoner av skipet. Dette var noe helt nytt på så store skip. Hele broen var i aluminium, det samme var også den ellipseformede skorsteinen. Skipet minnet om en stor yacht. Selv om skipet var bygget i Nederland, så var det meste av innredningen i norske materialer.

Skipene ble beundret langs hele norskekysten

Nå hadde amerikafarten avtatt. Men cruisearten ble mer og mer populær. I den lyse årstid seilte skipet i cruiseart opp til Nordkapp. Den nye «Oslofjord» kunne derfor beundres også av kystbefolkningen i hele Norge. Mange nordnorske byer fikk besøk av det staselige skipet.

1950 – tallet skulle bli et gyllent tiår for Den norske Amerikalinje. Kaare Haug fikk i oppdrag å konstruere et nytt skip. Det fikk navnet «Bergensfjord» og ble overlevert i 1956. Nybygget hadde Bergen som hjemmehavn. Kaare Haug hadde overført det strømlinjeformede overbygget fra «Oslofjord» til «Bergensfjord». Skroget var også likt, men «Bergensfjord» var 20 meter lenger. Nybygget var en estetisk nytelse. Haug hadde nå benyttet aluminium i hele overbygget. For å unngå at galvaniske strømmer spiste opp metallet, benyttet Haug galvaniserte bolter med en krave av neopren. Denne teknikken benyttet han også om bord i «Skogøy».

Ustabile stabilisatorer, kontrollrom og transportbånd

Kaare Haug var rask til å fange opp nyvinninger innen skipsfarten. Han hadde tegnet inn stabilisatorer om bord i «Bergensfjord». Dette var nærmest en revolusjon. Under jomfruturen fra Newcastle til Bergen holdt direktør Henriksen en tale hvor han trakk frem stabilisatorene. Nå kunne man si farvel til slingring og sjøsyke. Akkurat da krenget skipet og 300 champagneglass gikk i døken. Til stor munterhet fortsatte Henriksen talen og nevnte at saken muligens måtte tas opp med verftet.

På begynnelsen av 1960-tallet førte velstandsutviklingen



«Oslofjord», bygget i Nederland i 1949. Hun seilte for Amerikalinjen frem til 1969, og sank etter brann året etter. Det var ikke uten grunn at Amerikalinjen ble kjent for sine vakre skip. Foto: Per Erik Johnsen / Norsk Maritimt Museum



«Vistafjord», bygget ved Swan Hunter i Newcastle og levert i 1973. Verftet i Newcastle sto nok Kaare Haugs hjerte nær. Det var her han hadde praksis mens han studerte til skipsingeniør på 1930 – tallet. «Vistafjord» er «Sagafjord»s yngre søster, og må regnes som høydepunktet i Kaare Haugs karriere som konstruktør. Hun ble også det siste cruiseskipet som ble bygget i Storbritannia, og det siste skipet som ble eid og operert av Amerikalinjen.

til et økende cruisemarked. Kaare Haug ble satt til å lede nok et nybyggingsprosjekt. Linjetegningene av MS «Sagafjord» ble ferdige i 1962, skipet sjøsatt i 1964 og overlevert til rederiet i 1965. Det var et hypermoderne skip, 189 meter langt, 24 000 tonn dødvekt og kostet 133 millioner kroner. Om bord var det blant annet et eget «kontrollrom». Herfra styrte man alle operasjoner. Nå var det ikke lenger styrehuset som var skipets hjerne. For å effektivisere driften om bord hadde Hauge gjort utstrakt bruk av transportbånd. Også «Sagafjord» var utstyrt med stabilisatorer. Disse var selvregulerende og skulle hindre alt som het rulling. Skipet ble betegnet som noe av det vakreste som noen gang er bygget av passasjerskip. Om bord var det luksus på alle dekk. Linjen som en gang fraktet luftfattede immigranter med store drømmer, seilte nå med dem som hadde oppnådd det deres foreldre og besteforeldre en gang drømte om.

Mange tillitsverv

Den norske Amerikalinje drev ikke utelukkende med passasjertrafikk. Rederiet hadde også en flåte med lasteskip. Den norske Amerikalinjen hadde i mange år skip som seilte på Øst-Afrika og Madagaskar. Disse skipene hadde også passasjerlugarer om bord. Denne ruten til Madagaskar gjorde sitt til at norske misjonærer anla misjonsstasjoner på øya. I etterkrigstiden ble de fleste av disse lasteskipene tegnet av Kaare Haug. Også lasteskipene var elegante, og malt i samme farge som cruiseskipene. Med den velkjente gule skorsteinen dekorert med et belte midt på med rederifargene, var skipene lett gjenkjennelig i alle verdens havner. Mang en norsk sjømann kjente svulmende stolthet når de møtte Den norske Amerikalinjens velholdte skip i en fremmed havn.

Kaare Haug hadde en rekke tillitsverv innen norsk skipsfart. Han var med i teknisk komite i Rederiforbundet, han var medlem av Sjøfartsdirektoratets sakkyndige råd ved store sjøulykker og medlem av teknisk komite i Norsk Selskap til

Skibbrudnes redning. Haug var også medlem av skandinavisk teknisk komite i Veritas. Han gikk av med alderspensjon i 1975. For sin innsats for norsk skipsfart ble Kaare Haug utnevnt til Ridder av 1. klasse av den kongelige St. Olavs orden. Han mottok tildelingen for «fortjenestefull innsats for norsk skipskonstruksjon».



Kaare Haug, 1910 – 1996. Han hadde det meste av sin yrkeskarriere i Amerikalinjen, hvor han begynte i 1937. Han ble sjef for nybyggingskontoret i 1942, sjef i tekniske avdeling i 1948, overingeniør i 1949 og teknisk direktør i 1957.

fjordsteam.no



U.S. COAST GUARD AUXILIARY

REMA 1000
på Yxhibition Bergen



«Southern Actor» fylt med feststemte mennesker. Får vi se den slik i Bergen til sommeren? Foto: Gunnar Friberg

Sandefjords maritime museale stolthet

Hva kan være Sandefjords stolthet? En hvalbåt naturligvis, «Southern Actor». Båten eies av Sandefjord kommune og har vært driftet av Vestfoldmuseene, altså hovedsakelig Hvalfangstmuseet. Det er nå endret til en modell hvor de frivillige er sterkere involvert, både i drift og vedlikehold. En endring som har gitt ny entusiasme.

Leif Harald Børnick

«Southern Actor» har aldri fangstet for noe rederi fra byen, heller ikke ført norsk flagg i sin aktive karriere i Sydishavet. Det er det imidlertid en mengde av hennes søstre som har gjort. Derfor er hun representativ for norsk hvalfangst, og for stolte tider i byens historie. «Southern Actor» ligger til daglig ved kai i Sandefjord. Båten har ikke vært i bruk siden 22. juni 2017 grunnet forskjellige omstendigheter. Delvis en grunnstøting og delvis den nå så forslitte årsaken til stillstand, pandemien. Det førstnevnte medførte store skader i maskin og propellaksling og resulterte i en stor reparasjon med en kostnad som beløp seg til 7,5 millioner kroner. Det hadde vært «kroken på døra» om ikke forsikringselskapet

hadde dekket alt unntatt egenandelen og mellomlegget på 1,5 million. Dette, sammen med pandemien, har gjort at vi ikke vært i fart siden. Høy alder krever også sitt, og det viste seg at mange av de tidligere reparasjonene nå hadde nådd slutten av sin levetid, og det måtte iverksettes fornyelser på et bredt område. Det mest påkrevende var tilstanden på dekket utført i Oregon Pine, som råtnet og ga følgeskader på grunn av lekkasje til bestikken og kapteinlugaren under.

Det er Sandefjord kommune som formelt står som eier av båten, med dertil et årlig budsjettert bidrag til drift og vedlikehold. Dette rekker imidlertid ikke til å finansiere alle oppgavene som dukker opp. For å forsøke å bidra med å hente



Her får vi en bekreftelse av påstanden om at fartøyvernere er hyggelige mennesker. Foto: Gunnar Friberg

eksterne penger og for å opprettholde trykket på arbeidet om bord, ble Venneforeningen Southern Actor etablert sommeren 2019.

Hovedideen med venneforeningen var å søke finansiering av drift og vedlikehold, organisere charterturer og medlems-turer, samarbeide med Sandefjord kommune og Hvalfangst-museet og andre oppgaver. I tillegg var det et behov for mannskapet å involvere seg i beslutningsprosesser og prioriteringer, og derved få større innflytelse i driften av båten. «Southern Actor» har siden den kom til byen vært drevet av ildsjeler som har gjort en aldeles utmerket jobb.

Planleggingen var tidligere organisert av et skipsråd i samarbeide med museene i Vestfold. De ansvarlige i museet har vært mest interessert i å ha båten liggende ved kai som et museumsobjekt, mens Venneforeningen mente at driften skulle være mer rettet mot aktiv bruk og større medbestemmelse fra medlemmene, noe som også statuttene til båten tilsier.

Eierstrukturen ble etter påtrykk fra venneforeningen omorganisert fra et rent kommunalt eierskap til å bli erstattet med et skipsrederi der kommunen ivaretar sitt eierforhold ved å eie 100% av aksjene. Det ble godkjent i formannskapet og ved årsskiftet 2021/2022 ble «Skagerak Dampskibsselskab AS» ble registrert i Brønnøysund. Det ble etablert et rederistyre der mannskapet har et fast medlem, og Venneforeningens formann har møterett. Det ble ansatt en daglig leder som også har møterett i rederistyret. På den måten tar driften nå mye mer hensyn til mannskapets interesser. Det ordinære maritime hierarkiet (kaptein, maskinsjef, osv.) er selvfølgelig beholdt.

Siden båten ble liggende ved kai er det blitt utført en rekke små og store oppgraderinger:

- Nytt sengetøy til 20 køyer er innkjøpt.
- Ny fryseboks og kjøleskap anskaffet. Disse driftes av et portabelt 220 volt aggregat da produsert strøm ombord er 110 volt.
- Hovedmaskinen er overhaldt sammen med hjelpemaskineri. Alt blir tørnet en gang hver måned.
- Det er fylt bunkers for nesten 500 000 kroner.
- Båten har fått datautstyr og nett med flere arbeidsstasjoner er opprettet om bord.
- Nytt fastmontert brannslukningsanlegg (Novec 1230) er på plass og godkjent av Sjøfartsdirektoratet. Kostnad 600 000 kroner. Alle rør og slangemonteringer er utført av mannskapet.
- Dokksatt i Horten hvor sidene ble svipet ned til SA 2,5. Skroget er malt med instruksjon fra Jotuns inspektør.
- Overbygget er malt.
- Fordekket er skiftet ut, brodekk og brovinger har fått nytt dekk.
- Gnistlugaren er rehabilitert til tidsriktig stand etter lekkasje.
- Kapteinlugar er rehabilitert etter lekkasje.
- Bestikken er oppgradert.
- Passasjersertifikat utstedt for vernet fartøy med godkjen-nelse for trafikk med inntil 50 passasjerer.

Alt dette er ønsker mannskapet har hatt på sin liste, og gjennomføringen har resultert i en ny giv og en følelse av å bli verdsatt for den enorme innsatsen de gjør.

Frivillighet under endring?

Utenlandske forskere peker på tendenser til at frivilligheten er under endring.
Hvordan vil eventuelle endringer ramme norske museer og drift av historiske fartøy?

Ann Siri Hegseth Garberg

Norske og nordiske undersøkelser har det siste tiåret vist at de fleste frivillige i museumssektoren er seniorer, oftest pensjonister. I en undersøkelse fra 2012, blant to norske fri-luftsmuseer, der 101 personer deltok, var om lag 55 % over 70 år, mens 36 % var mellom 60 og 69 år (Garberg 2012). En nordisk museumsundersøkelse blant 472 informanter tre år seinere, viste også at majoriteten av de spurte var mellom 66 og 75 år, etterfulgt av gruppa 51-65 år.

Sistnevnte undersøkelse viser at de fleste frivillige hadde deltatt i årevis, de fleste i 4-10 år, mens en stor del hadde vært museumsfrivillig i mer enn 10 år (Christidou/Hansen 2015). Tabellen under er hentet fra sistnevnte undersøkelse og viser tall fra tre nordiske land.

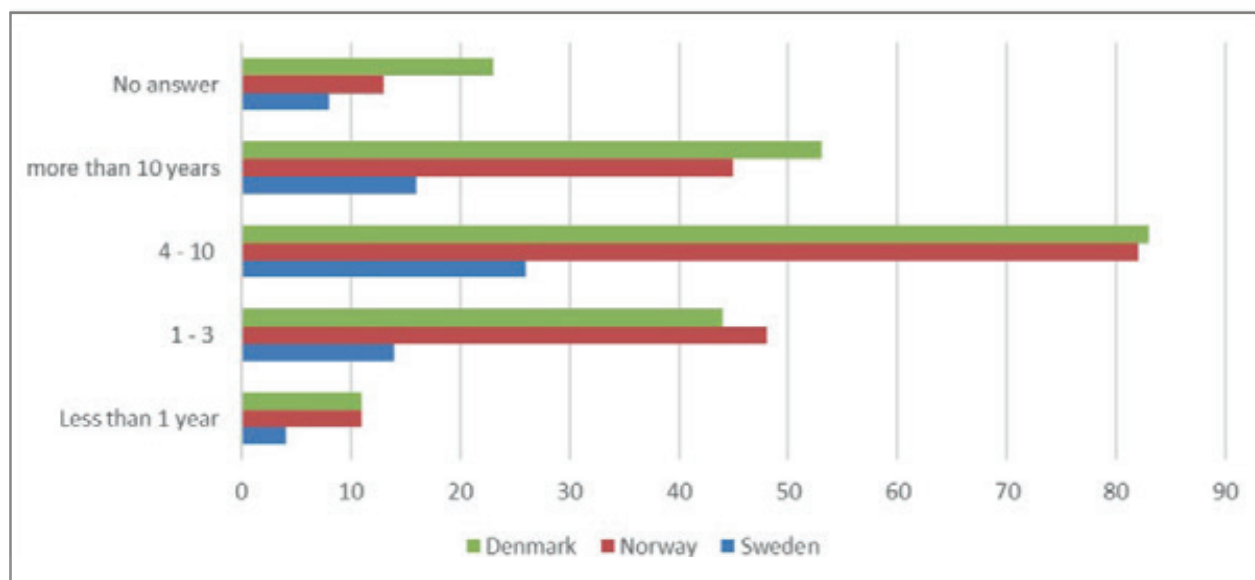
Også basert på egen erfaring, ser en at svært mange er dedikerte og stiller som frivillig opp til flere dager i uka eller på en fast ukedag, uke etter uke. De frivillige synes det er meningsfullt å kunne være til nytte (Garberg 2012, Christi-

dou/Hansen 2015). Dette er aktive personer som også ofte deltar i annet frivillig arbeid.

Rekruttering av nye frivillige har vært og er et tema som ofte drøftes. Det kan være vanskelig å få yngre folk med som frivillige på museum, noe som kan skyldes at frivillighetsarbeid som utføres i ordinær åpningstid, vil være et hinder for yrkesaktive. Videre er det gjerne slik at har man barn, utføres mye frivillig innsats i oppfølging av barnas fritidsaktiviteter. Derimot blir det stadig flere spreke pensjonister som ønsker å bidra med frivillig innsats. Levealderen øker, det er store etterkrigskull som nå er og blir pensjonister i de kommende år, folk har bedre helse, høy utdanning og god økonomi. Det er kjent at faktorer som utdanningsnivå, økonomi og helse spiller inn på frivillighetsdeltagelsen.

Den frivillige innsatsen i museer som rapporterer til myndighetene, har vært stabil på om lag 200 anslåtte årsverk årlig, fra 173 årsverk i 2005 til hele 230 i 2019 (Kulturrådet

Figure 1. Years spent in volunteering activities at the museum





Veteranbil-entusiaster setter i stand en av Sverresborg Trøndelag Folkemuseums veteranbiler. Foto: Ann Siri H. Garberg

2018 og 2020). Så gikk tallet drastisk ned for 2020 til 142 årsverk, noe som har sin naturlige forklaring. Kulturrådet sier:

«....denne nedgangen skuldast koronapandemien, og dei avgrensingane smittevernreglar sette for tilgangen til musea. Ikkje minst har dette slått ut i høve til den dugnadsinnsatsen som blir lagt ned i samband med ulike arrangement på musea, og annan frivillig innsats på ulike område».

Hvordan pandemien vil slå ut på lengre sikt, vet vi foreløpig ikke. Mest trolig vil folk vende tilbake til sin vanlige rytme. En europeisk studie som har sett på pandemiens virkning på frivilligheten, peker på noen endringer (Hustinx 2021). Dette gjelder frivillighet generelt og ikke frivillighet i museer og kulturvern spesielt. Tendensen er at det som betegnes som uformell frivillighet, har økt. Dette har vi sett mange eksempler på, gjennom naboer som har handlet matvarer og satt på trappa til korona-rammede. I forbindelse med den pågående krigen i Ukraina, ser vi også at mange stiller opp spontant, blant annet for å hjelpe flyktninger.

Det forskes mye på frivillighet og begreper fra forskning på livslang læring tas i bruk. Det snakkes om formell, ikke-formell og uformell frivillighet. Den formelle er strukturert og ledes av en ansvarlig, som rekrutterer, trener, leder og ser til at de frivillige har det bra, mens den ikke-formelle frivilligheten er semi-strukturert, der de som deltar, ser på seg selv som medlemmer eller venner mer enn som frivillige. Begge disse formene finner vi både i museer og i kulturvern ellers (Zipsane 2022). Den uformelle er altså det vi ser gjennom spontane handlinger utløst av kriser.

Europeisk forskning på frivillighet fra 2008, antyder at det muligens er i ferd med å skje også andre endringer i frivilligheten – fra tradisjon og lojalitet til personlig interesse

og løse nettverk og fra langsiktig til kortvarig forpliktelse. Samtidig skjer det forandringer der folk er mer opptatt av personlig preferanse og individualisme enn å ha søkelys på felleskapstenkning og organisasjonens behov. Det stilles spørsmål om dette er en generasjonsendring (Hustinx 2008). Det er vanskelig å si om denne endringen er i ferd med å skje her til lands og innen kulturvern- og museumssektoren spesielt, men en museumsdirektør reflekterer over dette og sier at han ser en tendens i tida til at færre engasjerer seg ved å ta på seg styreverv i frivillige organisasjoner. Han sier også at yngre frivillige er opptatt av sine spesialinteresser i større grad enn av museet som sådan (Hildebrandt 2018). Flere tar til orde for at frivilligheten er annerledes, ved at færre ønsker å forplikte seg, men ønsker å delta for å lære noe nytt, og ha sosial omgang med andre og «høre til». (Hylland, Løka, Hjemdahl, Kleppe 2020). I en uformell samtale med en museumsdirektør, sier hun at hun opplever at unge frivillige er opptatt av å gjøre noe morsomt og at de kan komme og gå som de vil, uten forpliktelser til å møte opp på bestemte dager eller tidspunkter.

Om disse tendensene til endring i frivilligheten skjer, kan en da anta at dette vil ramme den type frivillighet der folk bidrar med sin spesialkompetanse sterkere enn frivillighet som ikke krever spesielle ferdigheter (Garberg 2014)? Frivillighetsarbeid kan deles i tre kategorier – en type arbeid som ikke krever spesielle forkunnskaper slik som å være parkeringsvakt, steke vafler og servere kaffe, en annen type arbeid som krever noe spesialkompetanse slik som søm og reparasjoner eller vedhogst med motorsag og den tredje type frivillighet som krever stor spesialkompetanse som restaurering av veteranbiler og å demonstrere ulike typer håndverk (Garberg 2014).

Det er kjent at teknisk-industrielle anlegg og flere veter-



Ved Museet Kystens Arv i Stadsbygd bistår frivillige i vedlikeholdsarbeid i utstillingene, som her med maling av leikebrygge og blankpussing av glasset i utstillingsmontre. Foto: Ann Siri H. Garberg

anfartøy sliter mer med rekruttering av frivillige nå enn for 30 år siden (Hildebrandt 2018). Dette skyldes gjerne at den generasjon av frivillige som hadde mangeårig erfaring fra sin bransje, det være seg fra tekstilfabrikker, trykkeribransje eller sjøfart er i ferd med å bli for gamle. Avishuset Fjeldljom/Rørosmuseum er blant dem som er på leting etter yngre krefter som har interesse av å lære seg å bruke de gamle settemaskinene og trykkpressa (Rørosnytt.no). De etablerte miljøene kan også være utfordrende å bli en del av fordi yngre personer ikke kan dele de samme erfaringene og historiene. Det er derfor viktig å være ekstra påpasselige når det gjelder å inkludere nye frivillige slik at de føler seg velkomne.

Museumsjernbaner og historiske fartøy, som skal frakte folk, har behov for en stabil deltagelse av frivillige, da opplæring tar lang tid og ikke minst er det sterke krav til helseattester og nødvendige sertifikater for persontrafikk. Nye sikkerhetsregler og forskrifter må følges opp og det er nødvendig med konstant oppdatering for å utføre den ansvarsfulle jobben. Noen, slik som Orkla industrimuseum/MiST, som drifter Thamshavnbanen, har gått bort fra å bruke frivillige i persontrafikken. De som tidligere var frivillige, er nå ansatt i prosentstillinger og i tillegg er det fast ansatte som er lært opp til å kjøre tog. De store kravene til sikkerhet er en stor utfordring når det gjelder frivillighet og persontrafikk.

Det er vanskelig å gi noe eksakt svar på spørsmålet jeg stilte innledningsvis. Er de tendensene vi ser til endring virkelige endinger eller er det tilfeldigheter vi er vitne til? Tida vil vise dette og ytterligere forskning vil kunne gi flere svar.

Ann Siri Hegseth Garberg er konservator Museene i Sør-Trøndelag med samlingsforvaltning og arbeid med frivillige som hovedfelt.

Litteratur:

- Ann Siri Hegseth Garberg: *Frivillige i friluftsmuseer*, 2012
- Ann Siri Hegseth Garberg: *Ledelse av frivillige i museer – en håndbok*, 2014
- Berit Hildebrandt (edit) *Level Up: Securing Quality in Managing Volunteers*. Results from a survey and qualitative interviews with museum professionals in Sweden, Denmark, Norway and Finland, NCK 2018
- Dimitra Christidou og Anna Hansen: *Volunteers in Museums in Denmark, Sweden and Norway: A Comparative Report, Pride, Joy and Surplus Value – volunteers in museums*, NCK 2015
- Henrik Zipsane: *Museums as agents in the New Age of Volunteering* i Tine Fristrup (edit): *Nordic Figurations of Volunteering*, Fornvårdaren 41, NCK, Östersund, 2022
- Kulturrådet: Statistikk for museer 2018 og 2020
- Ole Marius Hylland, Nanna Løkka, Anne-Sofie Hjemdahl og Bård Kleppe: *Museum og samfunn. En utredning om museenes samfunnsroller i lys av museumsreformen*, TF-rapport nr.548, 2020
- Lesley Hustinx: *New forms of Volunteering in Europe. Toward a Late Modern Reconstruction of a Dwindling Phenomenon*, 2008
- Lesley Hustinx: *The Impact of COVID-19 on Volunteering in Europe*, 2021
- Rørosnytt.no – utgitt 19.3.2022.

Bergen får veteranskipshavn i år

I januar vedtok bystyret i Bergen å etablere Bergen Nasjonale Veteranskipshavn (BNV). I skrivende stund finpusser administrasjonen i Bergen kommune vedtektene. Etter planen vedtar bystyret disse før sommeren, og deretter kan BNV etableres i løpet av sensommeren.

Egil Sunde

Det var en viktig dag for veteranskipsmiljøet da bystyret gjorde det endelige vedtaket om å etablere BNV. For halvannet år siden ble det vedtatt at arbeidet skulle utredes videre, etter at Bergen Kystkultursenters plan «Bergen Nasjonale Veteranskipshavn – med fortiden inn i fremtiden» ble behandlet av bystyret.

Frivillighet og offentlig eierskap

BNV blir organisert som et ideelt aksjeselskap. Slik det legges opp til nå, blir aksjene fordelt med 25 prosent hver til Vestland fylkeskommune og Bergen kommune. Fjordabaatanene som organiserer de større veteranskipene i og rundt Bergen får 15 prosent. Museum vest, Bymuseet i Bergen, Hardanger og Voss Museum (Hardanger Fartøyvernssenter) og Bergen Kystkultursenter får 7 prosent hver. Resterende 7 prosent er tilbudt delt likt mellom Sandviken kystlag, Bergen kystlag, Kystkultur.no, og Bergen seilskøyteklubb.

Styret får 4-6 medlemmer sammensatt av eierne. Bergen Havn AS vil få møterett, men ikke stemmerett i styret. Dette er foreslått for å få en tett og god dialog med havnevesenet. I arbeidet med BNV har det vist seg at dette har vært vanskelig og til dels lite konstruktivt trass i gode intensjoner og uttalt velvilje fra havnens side.

Egen fartøyvernkonsulent

Når selskapet er etablert, vil det i første omgang bli ansatt en daglig leder og dessuten egen fartøyvernkonsulent som skal bistå vernede og verneverdige fartøy i Vestland fylke. Både kommune og fylkeskommune har lovet at de nødvendige driftsmidlene bevilges i løpet av året. Velviljen og interessen politisk og administrativt har vært stor for etableringen av BNV begge steder.

Det er mye organisatorisk som skal på plass, men en forventer at veteranskipene inntar Vågsbunnen ved og rundt Fisketorget i løpet av vinteren og våren. Området som tildeles veteranskipene blir selvstyrt av BNV, men selvsagt i tett dialog med havnevesenet.

En velegnet landbase som skal være møtested mellom administrasjon, frivilligheten og besøkende er det ennå ikke funnet noen god løsning for.

BNV består av tre delhavner: De store fartøyene innerst i Vågen, Bergen Kystkultursenters veteranskipshavn i Sandviken, og Gamle Bergen Museums havn litt lenger nord i Sandviken. I dag knyttes disse sammen om sommeren med veteranbåtruten med de gamle Beffen-fergene. Når BNV er etablert skal det bygges opp en felles merkevare for disse tre havnene.



Bergen er sentrum for det største veteranskipsmiljøet i landet. Nå etableres Bergen Nasjonale Veteranskipshavn, noe som vil styrke miljøet og sette veteranskipene på kartet. Bildet er fra Fjordsteam i 2018. Foto: Egil Sunde

Rekruttering i fokus

Rekruttering, men også formidling, infrastruktur og forutsigbarhet er noen av nøkkelordene for BNV.

Vi tror at etableringen av BNV også vil ha stor signaleffekt for andre byer og steder som ønsker å legge bedre til rette for veteranbåtene. Både Trondheim og Stavanger har jobbet godt med dette. Det er viktig at miljøene ikke opplever noen konkurranse mellom de ulike veteranbåthavnene, men spiller på lag, samarbeider og lærer av hverandres erfaringer. Det kan være mange skjær i sjøen på veien frem til en mer formell aksept for de flytende kultur-

minnenes behov for sentrale og gode kaier.

Det er ofte stor kamp om sentrale havneområder, og derfor viktig å selge seg inn til eierne av disse arealene, ofte kommune eller lokalt havnevesen. Begge har mange hensyn som skal balanseres og ivaretas.

Bedre rekruttering av frivillige er den altoverskyggende utfordringen veteranbåtmiljøet står ovenfor fremover. Synlighet er helt sentralt for å lykkes i dette.

Egil Sunde er daglig leder Bergen Kystkultursenter og en sentral skikkelse i fartøyvernmiljøet i Bergen.

God sommer og lykke til med 2022-sesongen

Med Skibladnerhilsen fra
AS Oplandske Dampskibsselskap



HARDANGER
FARTØYVERNSENTER

Treng prosjektet ditt fagfolk med erfaring?

Vi har ledig kapasitet og tek oppdrag i heile landet.

Våre dyktige handverkarar kan:

- Skipstømring/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



Ikke noen skjønnhet, ingen båt for langfart, men praktisk, bygget for reiser av noen minutters varighet frem og tilbake over elven. På høyden i bakgrunnen ser vi Masthuggkyrkan. Navnet forteller om maritim virksomhet på strandflatene nedenfor. I samme område ligger Sjöfartsmuseet.

«Färjan 4» ferdig reparert

«Färjan 4» i Göteborg har en historie mange norske fartøyvernere vil kjenne seg igjen i. Gammel båt som etter endt tjeneste overdras et museum, som «forpakter» den bort til frivillige. Hva så når det kommer kostbare og kompliserte reparasjonsbehov? Slik erfaring har de i Göteborg. I fire år lå båten stille med defekt kjele. Etter intens innsats var båten igjen seilklar til sin 100-årsdag.

Håkan Järnström

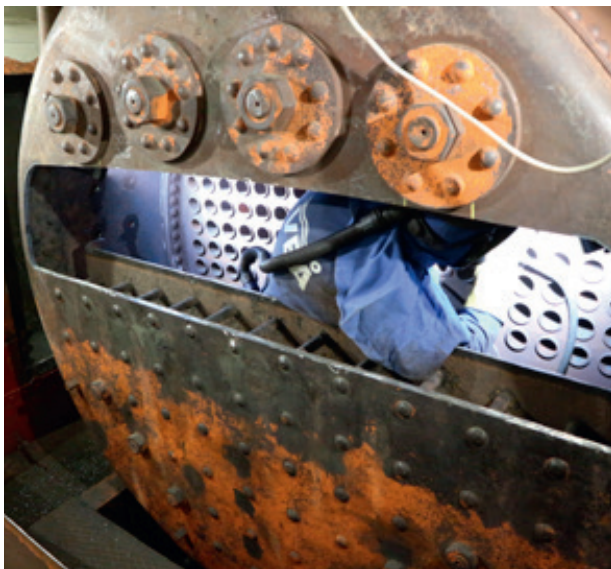
Sedan jag sist lämnade en redogörelse för hur det gått med «Färjan 4»s panna har det hänt mycket. (Vi hadde en notis om kjelreparasjonen i nr. 117, 1/2020.) Jag kan berätta att Färjan är igång igen och har varit så i en och en halv säsong. Jag skall försöka att något så när göra en resumé av vad som hänt. Efter möten under hösten 2018 och vintern 2019 med Ägaren (Stiftelsen Göteborgs Sjöfartsmuseum) och vår egen styrelse i Sällskapet Ångbåten där Ägaren sade sig absolut vilja ha «Färjan 4» i drift igen så återstod många frågetecken att rätta ut.

- Vi behövde ett förnyat avtal med Ägaren.
- Vilket alternativ skulle vi anta: ny panna enligt tidigare alternativ eller reparera.
- Flera kontakter med olika verkstäder togs och offerter inkom.
- Pengar måste sökas, det skulle bli en kostsam affär oavsett alternativ.

Under tiden hade vi fått kontakt med ett företag VEÅ (Vatten & Ånga) i Sävsjö/Småland som varit och tittat på pannan och sagt sig kunna reparera den. Detta presenterades för Ägaren vid ett av mötena, man kom överens om att gå vidare med att ge VEÅ i uppdrag att ta fram ett tekniskt underlag för ett KKI (Konstruktions Kontroll Intyg) som sedan skall godkännas av kontrollorganet för pannan «Inspecta» som utfärdar ett KKI.

Vi hade alltså beslutat att reparera pannan då det skulle vara minst kostsamt och vi skulle få en panna som skulle hålla i överskådlig tid. VEÅ skulle också reparera panna ombord, vi skulle alltså inte behöva riva så mycket ombord som sedan måste återställas. Om reparationsmetoden blev godkänd och det fanns tillräckligt med pengar var målet att arbetet skulle göras under hösten 2019 för att «Färjan 4» skulle vara klar för trafik under 2020 då hon fyllde 100 år.

Under sommaren och hösten 2019 kom vi ytterligare



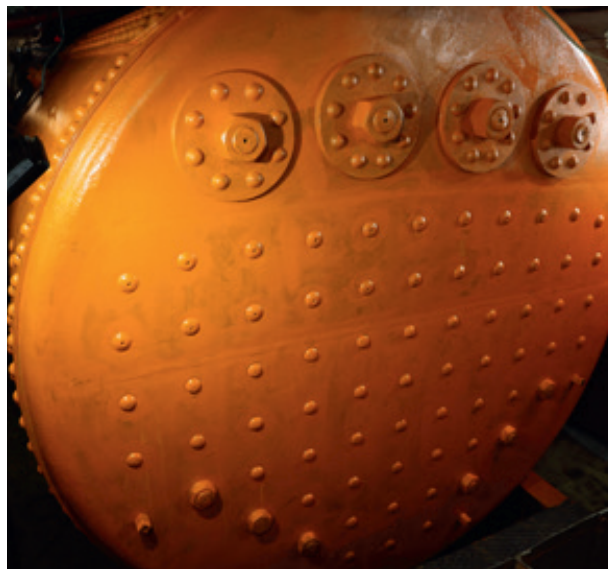
Åpningen i bakgavlen på kjelen. Selv om det ser trangt ut var det stort nok til å komme seg inn. Fyrgangen og mannlokket på toppen ga også adkomst. I vendekammeret ble det brukt dobbeltsidig sveis, i bakgavlen enkeltsidig. Åpningen var så høyt oppe på bakgavlen at rytterne som stiver av taket i vendekammeret kunne monteres gjennom åpningen.

närmare en reparation, pengar hade kommit in, VEÅ och Inspecta var överens om arbetet och för vår egen del var det arbete med att tömma kolboxar och ta iland sådant som kunde vara i vägen för kommande arbete. Skottet mot förpiken måste öppnas och delar av skotten till kolboxarna måste också öppnas.

Efter alla turer runt «Färjan 4»s panna var det med glädje och en del ängslan när VEÅs man Jonas redan den 18. december skar ut en del av pannans bakgavel. Jonas var på plats igen 8 januari och då skars taket och delar av sidorna på flamugnen ut och togs med till verkstaden i Sävsjö. Där skulle nya delar tillverkas som sedan skulle svetsas på plats igen. Avtalet med VEÅ var att pannan skulle vara klar, provtryckt och godkänd den 30. april.

En grupp från «Färjan 4» tog en dagstur till Sävsjö för att besöka VEÅ och titta på de arbeten som gjordes, det var en imponerad grupp som åkte hem på eftermiddagen. När Jonas sedan kom tillbaka 16. mars med alla nya delar så var vi några som fick serva honom med tryckluft, vara brandvakt och givetvis koka kaffe. Svetsarbetena tog två veckor. Våra egna arbeten under tiden var att se över all pannarmatur. VEÅ – Jonas var en noggrann person så de arbeten han lämnade efter sig var imponerande. Efter att VEÅ var klara återstod för oss att återställa och städa, pannan skulle rengöras invändigt o.s.v. Den 16. juni provtrycktes pannan i kallt tillstånd och godkändes så långt, därefter tömdes den igen.

Under resten av sommaren fortgick arbetet med att återställa allt till det normala, murning i flamugnen, roster fyr- och ask-luckor skulle på plats igen och givetvis skulle hela färjan göras ren, målas där det behövdes, alla vi vet ju hur en båt som legat upplagd i fyra år ser ut. Pannan hade isolerats utom bakgaveln som skulle inspekteras vid ångprov, detta gjordes av extern firma. Den 22. augusti fylldes pan-



Kjelgavl ferdig sveiset. Nøyaktig arbeid, sveisesømmen er så vidt synlig.

nan igen och den 26. var det fullt tryck i pannan och ångprov gjordes i närvaro av Inspecta som även kontrollerade att säkerhetsventilerna blåste vid rätt tryck. Pannan blev godkänd och efter kompletterande handlingar från VEÅ kunde Inspecta utfärda nya certifikat för pannan. Maskinen provkördes och fungerade fint trots det långa stillaliggandet. Nästa steg blev att isolera bakgavel på pannan och sedan var det klart att återställa skottet till förpiken och durkplåten över pannan i salongen. Den 10. september var det Transportstyrelsens slutbesiktning av färjan och de kunde utfärda nya certifikat.

Den 10. oktober 2020 kunde vi fira «Färjan 4»s 100 år i Göteborg, hon leverades den 12. oktober 1920 från Motalla Verkstad. Det blev några vackra tal och lite förtäring med armslängds korona-avstånd samt några turer på gamla linjen mellan Stora Bommen och Lundbyhamnen. Inför säsongen 2021 lät vi gjuta upp nya roster (de gamla var ordentligt sönderbrända) och under hösten 2021 har vi kunnat, med begränsningar i antalet passagerare, genomföra våra hamnrunturer till glädje för många som saknat vår färja.

Den 2. november gick färjan för egen maskin ut till Ö-varvet på Öckerö för översyn och reparation av färjans propelleraxlar (det är två, en i var ända). Men det får bli en annan historia.

Håkan Järnström er född i Uddevalla, uppvuxen i Göteborg, medlem och aktiv i Sällskapet Ångbåten sedan 1969, gift med Elisabeth (inporterad norska), fritidsboende i Göteborgs skärgård på Vrångö.

Sjöhistoriska museet har laget en instruktiv film om reparasjonen. Den heter Färjan 4 – Reparation av ångpannan. Du finner den på Youtube. Bilder via Sällskapet Ångbåten.



Her er «Riskafjord II» og «Atløy» på slipp i Dåfjorden for noen år siden. Slike skreddersydde vinterfrakker får flere og flere av fartøyene våre. Tildekkingen gjør levetiden for alt treverk lenger og vårpussen kortere. Foto: Harald Sætre

Levetidsforlengende tiltak på verneverdige fartøy

Hvordan kan fartøyene våre leve lenger? Dette var tema på et webinar i slutten av mars, arrangert av Hardanger fartøyvernssenter med økonomisk støtte fra Riksantikvaren. Fire foredragsholdere fortalte om sine erfaringer til omkring 50 deltagere spredt over hele landet.

Georg Jensen

I invitasjonen beskriver arrangørene temaet slik:

«Ideen med seminaret har bakgrunn i erkjenninga av at fartøy er store komplekse tekniske kulturminne som er krevjande å ta vare på i eit langsiktig perspektiv. Forfallet i eit fartøy kan gå overraskande raskt og store investeringar med offentlege og private midlar kan vera bortkasta. Uerstattelige kulturminna blir forringa og i verste fall øydelagt. Stor dugnadsinnsats frå frivillige, personleg engasjement, motivasjon og prestisje kan få ein knekk.

Temaet er omfattande og handlar om tiltak i drift, opplag og istandsetting. Fartøyvern er på sett og vis bærekraft i praksis med fokus på gjenbruk og lang levetid. Her har kanskje fartøyvernet noko å lære bort men også noko å lære av andre. Skrekkeeksempel med rust og råte kan ha effekt, men me ynskjer mest å synleggjere gode erfaringar og bringe inn relevant gammal og ny fagkompetanse.»

Det var fire foredragsholdere som delte av sine erfaringer om temaet:

Tom Rasmussen, pensjonert fartøyvernkonsulent fra danske Skibsbevaringsfonden og Hardanger fartøyvernssenter.

Helge Øvrebø, teknisk ansvarlig for «Henrik Ibsen» på Telemarkskanalen og eier av den verneverdige slepebåten «Ørnen».

Heidi Thøni Sletten, formidler ved Norsk maritimt museum og driftsansvarlig for skonnerten «Svanen».

Geir Madsen, trebåtbygger og skipsingeniør, ved Hardanger fartøyvernssenter siden 1985.

De fire var enige i den enkle påstanden om at vedlikehold, maling og frisk luft var viktig. Mer detaljert anga de gunstig klima under dekk som en nøkkelfaktor. Innestengt fuktighet ga rust og råte. Manglende fuktighet på dekket ga

uttørring og krymping, lekkasje og dermed fukt under dekk.

Fuktighet under dekk kan kontrolleres med en tradisjonell «vindmann», altså et seilduksrør fra innredningen til over dekk, hvor det åpner seg mot vinden. Det gir imidlertid behov for stadig tilsyn. Med elektriske vifter kan man styre ventilasjonen, og med rør føre luft til utsatte steder, for eksempel mellom hud og garnering. Avfukter er også et alternativ, men da må fartøyet være helt lukket. En nyttig forberedelse etter sesongen er å ta på land det som kan binde fuktighet og åpne opp der det mulig under dekk for å få luftgjennomstrømning. Behovet for ventilasjon har man også over dekk når fartøyet er gått i dvale under vinterpresenningen.

Moderne elektronikk kan også være et nyttig hjelpemiddel. Brannalarmanlegg, med signaloverføring til alarm-sentral eller antagelig mer aktuelt til ansvarlig for båten er velkjent. Elektronikken kan også styre andre funksjoner. På «Ørnen» var det vanningsanlegg som vannet dekket noen timer om nettene ved behov. Tilsvarende kunne vifter startes og stoppes automatisk for innvendig ventilasjon. Behovet for skilletrafo bør vurderes nøye for å unngå korrosjon.

Frostsikring er også viktig, som tildekking av viktige deler eller områder, supplert med varmeovner og glykol i kjølevannsrør som ikke kan tappes ned.

En gjennomtenkt vedlikeholdsplan, som blir fulgt, er viktig. Endret bruk av fartøyene gir endret behov og endret mulighet for vedlikehold. Nye produkter, og at gamle ikke lenger er å få tak i, gir også utfordringer. Noen ganger kan det gi behov for andre enn de opprinnelige løsningene for å sikre lenger levetid. Dette gjelder særlig løsninger som gir bedre ventilasjon eller vanntetting. Det må også stilles strenge kvalitetskrav til nytt treverk som settes inn.

Det mest vidtrekkende levetidsforlengende tiltaket fortalte Heidi om, det nye kjølsvinet som «Svanen» fikk for noen år siden. I 2011 var «Svanen» 95 år gammel, langt over normal levetid for en treskute. Hun var sterkt kjølsprengt og slakk i sammenføyningene. For å opprettholde sertifikatene måtte noe drastisk gjøres. Det ble gjort ved verft i Hvide Sande i Danmark. Her ble det lagt inn et nytt kjølsvin, altså den bjelken som ligger parallelt med kjølen, over bunnstok-



Enkle tiltak må ikke forsømmes. Kondensvann fra inn-siden av en lysventil må ikke komme på avveie. Denne vannkoppen henger i billettkontoret på «Børøysund». På 1. klasse er de forniklede. Foto: Laila Andresen

kene. Det nye kjølsvinet var en stålhelke, skjøtt sammen av tre deler og svakt krummet slik at den var høyest mot endene. Den og kjølen er forbundet med kjølbolter som løfter baug og akterende mot det nye, stive kjølsvinet og gir på den måten skuta en ny ryggrad. I Dampskibsposten nr. 109 fra 2017 har vi en artikkel om denne operasjonen.

Dette «Webinaret» er et eksempel på hvordan våre fartøyvernssentre kan løse sin viktige oppgave med kunnskapsformidling. Informasjonen vi fikk bør gjøres lett tilgjengelig for flere enn de om lag femti som var med. Hva med å skrive den ut i form av faktaark, hva med sterkere markedsføring av faktaarkene som nå synes ganske bortgjemte, hva med videosnutter? Dampskibsposten ønsker også å være med i dette arbeidet for spredning av kunnskap.



«Svanen» i Hvide Sande. Her ser vi tydelig at kjølen ikke lenger er rett, den er 40 cm. høyere på midten enn på endene. Dette gir også tøyning i øvrige sammenføyninger i skroget. Foto via Norsk Maritimt Museum.

Kysten rundt

Hva skjer i fartøyvernmiljøet?

Kulturvernorganisasjonene i Oslo samles med maritimt stevne

Rolf Nordby

Norges Kulturvernforbund er også aktive med å fronte 2022 som frivillighetens år. Med 2000 lokallag, og ca 250.000 medlemmer rundt om i hele landet er dette en tung og viktig aktør også for fartøyvernet og våre arrangementer. I år støtter og reklamerer de blant annet for Fjordsteam i Bergen.

I Oslo har det lokale forbundet det siste året arbeidet med å etablere en felles organisasjon og plattform for alle frivillige kulturvernere i byen. Med sikte på positiv interaktivitet mellom de mangeartede områdene innen kulturvernet. Starten på samarbeidet blir en rekke arrangementer nå i år, i frivillighetens år. Om to år, i 2024, kommer en kraftfull markering av 400-års jubileet for Christianias grunnleggelse.

I år skal det på vårparten være en samlende konferanse for ideer til samarbeid, og så skal vi ha et publikumsrettet stevne på Akerhuskaia første helg i september. Oslo Maritime Kulturhavn og Norsk Veteranskibsklub har invitert alle de andre kulturvernorganisasjonene i Oslo til å delta på vårt tradisjonelle maritime Akershusstevne på kaia. I tillegg til besøk av våre egne veteranskip, og tradisjonsbåter av mange slag, regner vi med stands for husflidslag, slekt og data, historielagene i Oslo, Middelalderlaget, Oslo Byes Vel, og ikke minst en rekke nostalgiske kjøretøy fra LMK (Landsrådet for Motorhistoriske Kjøretøyklubber). Dette kan bli stort, så velkommen til et storslått og variert kulturstevne på Akershuskaia i september.

Og Norsk Veteranskibsklub kjører sitt sedvanlige maritime loppemarked under stevnet. Bare det er besøket verd. Vi minner også om de åpne fjordturene med «Børøysund» i løpet av sommeren. Flere opplysninger finner du på foreningens hjemmesider, nvsk.no.

Regionseminar i Bodø

Norsk Forening for Fartøyvern arrangerer regionsamling i Bodø for fartøyvernere og forvaltningen i Nordland. Vi ønsker å lage en møteplass med faglig påfyll 1. og 2. juni. Følg med for program og påmelding på foreningens hjemmeside under Aktuelt.

Pass og vedlikehold av motorer i Veteranbåter

Dette er tema for to kurs på Rubbestadneset i september og oktober. Det er Norsk Veteranmotor AS som med støtte fra Riksantikvaren arrangerer kursene. Riktig pass, vedlikehold og ikke minst justering av gamle motorer er et svært aktuelt tema. Nærmere opplysninger hos Norsk Veteranmotor AS, telefon 952 32 238 eller epost jaki@haugnett.no.

Loppemarked på Akershuskaia

Loppemarked er en vanlig inntektskilde for frivilligheten. Etter to års koronapause er det god tilgang på både salgsobjekter og kunder. I slutten av april hadde Norsk Veteranskibsklub sitt loppemarked på Akershuskaia i Oslo. Her ble det solgt alt fra skrot til klenodier. Mellom disse ytterpunkter merket vi oss båtsmann Haralds delikate tauverksarbeider, kjettinglenker fra «Tirpitz» og kaffe og vafler. Markedet innbragte 26 000 kroner. De som gikk glipp av begivenheten får en ny sjanse til høsten.



Her er noe av vareutvalget. Foto: Laila Andresen

Ledige stillinger

I siste utgave av nyhetsbladet fra Fartøyvernforeningen er det lyst ut tre ledige stillinger innen vår bransje:

- Maskinsjef på tinnsjøfergene M/S «Storegut» og D/S «Ammonia»
- Skipper på galeasen «Berntine» av Tønsberg. Seilingsperiode fra 17. mai til 1. september, fartsområde Oslofjorden.
- Rådgiver i Nordland fylkeskommune, arbeidsfelt fartøyvern og kulturmiljøforvaltning. I stillingen inngår arbeid med alle typer fredete, verneverdige og kulturhistorisk interessante fartøyer i Nordland.

Kan vi ta dette som et tegn på at fartøyvern er noe langt mer enn frivillighet?

Frivillighetens museum

Frivillighetens museum er et digitalt museum lansert av frivillighet.no i frivillighetens år. Gjennom tekst, bilder og filmsnutter vises ulike sider av frivilligheten. En stein med en rød T viser vei til Turistforeningen, en fløyte til barne- og ungdomsfotball. Fartøyvernet representeres av en blankpusset skipsklokke hvor det står «Odin» og 1908, altså «Børøysund»s klokke. Sammen med den kommer en fortelling om dugnadsarbeidet til frivillige i Veteranskibsklubben. De representerer altså alle fartøyvernere i Norge.

Å bøye «ribbein», om å forme spant

På Bredalsholmen holdes det liv i gamle kunnskaper og ferdigheter som nesten er glemt, men som trengs for å restaurere et fartøy, nemlig det å bøye spant. Og ikke til et hvilket som helst fartøy. Nei, det er gamle «Pelle» som settes i stand. Fartøyet som den nystiftede Norsk Veteranskibsklub kjøpte i 1964, og som dermed ble starten på norsk fartøyvern slik vi kjenner det i dag.

Andreas Gebelhof

I 2021 startet vi på Bredalsholmen dokk og fartøyvernsenter med restaureringen av det vernede fartøyet «Pelle», bygd i 1882. Fartøyet er over hundre år gammelt og har sunket til havets bunn et-par-tre ganger. Det er relativt lite av fartøyet jern og stål som kan tas vare på, mesteparten må gjen-skapes etter antikvariske prinsipper. Dette er en spennende utfordring for oss som jobber i fartøyvernet.

En turist som klatret om bord på fartøyet i fjor sommer skal ha sagt: «Holy shit, you're going to repair this»

Han syntes vel at «Pelle» kunne blitt omgjort til skrapspiker. Han om det, men det er vi på Bredalsholmen veldig uenig i. «Pelle» sin verdi er nettopp at hun har vært i opplag siden 1963. Det gjør fartøyet svært verdifull som kilde i seg selv, studier av fartøyet viser hvordan håndverket ble utført fra 1881 og frem til hun gikk ut av drift.

Ideelt sett ønsker vi å ta vare på så mye av det originale jernet og stålet som mulig, for å gjøre fartøyet materialautentisk. I dette tilfellet kan svært lite av det opprinnelige ma-



«Pelle» på tur i 1949. Det har antagelig skjedd noe med etterlevelsen av Skipskontrollens regelverk siden den gang. Foto: Dannevig Foto[?].

teriale reddes. Men vi har likevel en mulighet for å sørge for at restaureringen er prosessautentisk; at vi bruker de samme byggemetodene som opprinnelig ble brukt på «Pelle».

I vår jakt på prosessautentisitet har den største utfordringen vært det å bøye spant. Man kan tenke på spant som båtens «ribbein» som hudplatene skal festes til. Spant for klinking ble tradisjonelt laget av vinkeljern. Bøying av spant i vinkeljern er ikke noe man har gjort i konvensjonell skipsbygging på flere tiår. Dagens masseproduksjon av stålfartøy er tilpasset sveising, ikke klinking. Med sveising trenger man ikke den ekstra flaten som et vinkeljern gir, og som klinking behøver. Av den grunn ble vinkeljernet overflødig i moderne spanteproduksjon.

Det er denne prosessen jeg ønsker å fortelle om her, det å bøye spant på «gamlemåten», våre undersøkelser om hvordan de gjorde det på slutten av 1800-tallet, og våre forsøk på å gjenskape metoden.

«Pippi» og «Pelle»

Fartøyet «Pippi» ble bygget i 1882 av Motala mekaniska verkstad i Sverige, som også bygget «Skibladner» 26 år tidligere. «Pippi» var ment som lystfartøy til Herman Eger (1816-1883), en handelsborger i Kristiania. Fartøyet var bygd riktig luksuriøst, blant annet skulle salongen ha plass til isboks med øl fra Egers eget bryggeri. Herman Eger gikk bort året etter at fartøyet var ferdig, og båten ble solgt til Tromøy utenfor Arendal.

Fartøyet byttet navn til «Pelle», og det var i Arendalstrakene at fartøyet ble mest kjent. Fra Hove på Tromøya fraktet hun alt fra gårdsprodukter, passasjerer og sommerturister fra 1883 til 1961. Den dag i dag kan man finne såkalte «Pellebrygger» rundt Arendal, stedene «Pelle» brukte å legge til. I dag eies fartøyet av Stiftelsen D/S Pelle.

Gamle erfaringer

Heldigvis for arbeidet på «Pelle» hadde vi på Bredalsholmen bøyde spant tidligere, spesielt med arbeidet på «Hestmanden» i perioden 1992-2011. Spantene ble da bøyde kaldt. Det vil si at vinkeljernene ble varmet med gassflamme og bøyde med en hydraulisk presse litt av gangen. Kurvene på spantene ble ikke perfekt avrundede, de fikk tydelige knekk. Denne metoden fortsatte vi med helt frem til 2021, samtidig med at vi utviklet og laget spesialverktøy. Helt siden vi lagde de første spantene på «Hestmanden» har vi ønsket oss en spanteovn for å utføre arbeidet på en mer autentisk måte, som vi nå har.

Erfaringene vi tok med oss fra «Hestmanden» var ikke bare nyttig for spantebøying på «Pelle». «Hestmanden» var det første restaureringsoppdraget til Bredalsholmen, og ble finansiert fra Riksantikvaren. Dette ga oss muligheten til å utvikle teknikkene som trengtes for alle våre fremtidige antikvariske restaureringsprosjekter. Man kan si at dette var det store opplæringsprosjektet. Uten erfaringene fra «Hestmanden» kunne vi ikke restaurert «Pelle» på det antikvariske viset vi gjør i dag.

Jakten på metoden

Så hvordan lagde de «Pelle» sine spant i gamledager? Å finne ut av dette krevde noe detektivarbeid, og vi hadde ikke så mange kilder å gå etter. Det som var tilgjengelig var selve fartøyet, «Pelle» sine originale spantetegning fra 1881 og



En kunstners fremstilling av prosessen. «The Furnaces» fra serien «Shipbuilding on the Clyde» fra 1945 av Stanley Spencer (1891-1959).

gammelt utstyr fra Kristiansand mekaniske verksted (1855-1989), som Bredalsholmen dokk tidligere var del av.

Med undersøkelser på selve fartøyet og de originale spantetegningene kunne våre håndverkere tegne ut skisser og produsere maler for spantene. Av utstyr hadde vi et «neshorn», «bukkemaskin» eller «dansk puffer» som den også ble kalt. Dette er en mobil pneumatisk drevet presse man bruker til å presse spantene på plass. I tillegg hadde vi flere seksjoner av «spanteplan», et gulv i støpejern med kvadratiske hull. I disse hullene settes det «paler» nedi, bøyde jernstenger med to ender. Den ene enden plasseres i hullet og den andre på spantet for å låse det til spanteplanet. Vi hadde også gamle «låseklaver», en U-formet stålform for å låse spantet til en avlang ambolt.

Dette gav oss en vag idé om hvordan arbeidet en gang var utført, men langt ifra nok informasjon til å utføre det i praksis. Vi hadde heller ikke nok utstyr for å utføre arbeidet. Vi trengte en spanteovn for å varme jernet slik at det kunne formes. Fra Riksantikvaren fikk vi midler til å skaffe oss en slik. Nå har vi muligheten til å forske og gjenvinne kunnskapen knyttet til oppvarming og forming av spant etter antikvariske prinsipper. Firmaet som produserte spanteovnen hadde heller aldri vært borti noe lignende, de måtte også eksperimentere litt.

For selve utførelsen av spantebøying fant vi et par andre kilder. Den første var maleriserien *Shipbuilding on the Clyde*,



der *The Furnaces* var relevant for vårt arbeid. I maleriet ser vi arbeidsskarer som drar ut et glødende vinkeljern fra en ovn, mens en annen fjerner brukte paler.

Den andre kilden var filmen *Steel Goes to Sea* fra 1941. Filmen viste hele prosessen, og ga på den måten mer informasjon. Filmen gav også et inntrykk av hvor organisert arbeidet var, hvor fort det måtte gå og hvor mange mann som krevdes. Begge disse kildene er britiske, og det er ikke selvsagt at spantebøying ble gjort på samme måte som i Sverige på 1880-tallet.

Det aller viktigste var at vi hadde de praktiske egenskapene og oppfinnsomheten hos våre dyktige håndverkere og vår smed. Smeden hadde erfaring fra lignende arbeid med kanalbåter i Belgia, i tillegg til litteratur om bygging av jernfartøy fra 1920-tallet. Vi hadde også tid for prøving og feiling. Vi måtte rett og slett «oppdage» byggemetoden på nytt igjen.

Verktøy for jobben

Vi hadde ikke alt utstyret som var nødvendig for å bøye spant, vi var nødt til å lage en del nytt.

Når man bøyer vinkeljern vil det forenkle arbeidet å ha en avlang ambolt, som man kan bøye vinkeljernet inntil. Vi lagde flere ambolter ved å varme massive firkantjern i spanteovnen og bøyde dem til de samme krummingene som spantene skulle ha. Disse passet da til de forskjellige spantene vi trengte.

Før i tiden brukte man enten en slags «gaffel» eller en såkalt «skjevingsmaskin» for å gi spantet den skrå vinkelen det må ha mot hudplatene i baug og akterende. Vår utfordring var at vi ikke har en skjevingsmaskin på Bredalsholmen. Denne typen maskiner forsvant ut av industrien etter krigen, da sveising avløste klinking. Vi forsøkte også å lage vår egen gaffel, men fikk ikke ønsket resultat. Vi løste utfordringen ved å lage en improvisert skjevingspresse, der spantet stykkevis ble presset til ønsket vinkel etter at det var avkjølt.

Bøying av «ribbein»

Etter å ha laget oppmålinger og tegnet spantets ønskede kurve på spanteplanet, og festet ambolten med paler langs den opptegnede linje, var vi omsider klare til å bøye spant. Vinkeljernet ble varmet opp til 750-800 grader Celsius før det ble trukket ut av spanteovnen. Det neste var å låse den ene enden av jernet fast til ambolten med en låseklave. Nå var

jernet klart til å presses på plass langs ambolten med nesehornet og slegge. Vi låste vinkeljernet fast med flere låseklaver og paler etter hvert som det ble bøyd. I løpet av denne prosessen har vinkeljernet bulet eller strukket seg, disse stedene måtte hamres for å flate dem ut eller fordele metallet utover. Når vinkeljernet var blitt kaldt, kunne vi skjeve vinkelen.

Voilà! Vinkeljernet er blitt til et bøyd spant!

Fremtidige utfordringer

Å bøye spant var et omfattende nok prosjekt, men vi har lyktes. Siden den gang har prosjektet støtt på nye utfordringer av antikvarisk og metallurgisk art. De gamle hudplatene som var produsert i Sverige på slutten av 1800-tallet var av smidd jern, og derfor betydelig mykere enn stålplatene som er vanlige i dag. De originale og mykere platene kunne bøyes og tvinges på plass, for så å klinkes sammen.

Moderne skipsplater er tilpasset sveising, masseproduksjon og prefabrikasjon. De er av en legering med krom og nikkel som gjør dem veldig behagelig å sveise, men så stive at de ikke kan formes som tidligere. Sveising ble den dominerende metoden for å skjote metall på 1950-tallet, på bekostning av klinkemetoden. Fartøy som produseres i dag er derfor mer kantete, og ikke kurvet som «Pelle» er. Materialene fra da og nå er rett og slett tilpasset to helt forskjellige byggeteknikker!

Konsekvensene av dette kan i verste fall være at de stivere skipsplatene klipper av nagler, som også er mykere enn platene. En revet nagle øker spenningen på nabonaglen. I verste fall kan hele fartøyet gå opp i sømmene. Noen spekulerer om noe lignende skjedde med «Titanic», at platene var for harde i forhold til de mykere naglene. Vi er naturligvis ikke interessert i å lage en ny «Titanic», selv om et slikt prosjekt hadde gitt oss arbeid i årtier.

På sikt satser vi på å skaffe oss mykere stålplater, noe som også er mer materialautentisk enn platene vi har for hånden. Dette er utfordringen vi står ovenfor i prosjektet nå, men neppe den siste.

Andreas Gebelhof har vært i fartøyvernet siden 2019. Han jobber i dag ved Bredalsholmen dokk og fartøyvernssenter og har tidligere arbeidet ved Nordnorsk fartøyvernssenter. Han har bakgrunn i verftsindustrien og som historiker.

Bildene til venstre:

1. Spanteemnet trekkes ut av spanteovnen etter å ha blitt varmet opp til 750 – 800 grader.
2. Det grå jernet er en avlang krummet ambolt, med samme krumming som spantet skal ha. Den er festet til spanteplanet med paler. Her er det glødende spanteemnet lagt inn mot ambolten. Venstre ende skal festes mot ambolten med en låseklave før bøyingen kan starte.
3. Her er vinkeljernet ferdig krummet. Nærmest ser vi en pale som holder ambolten mot spanteplanet via et påsveiset øre, deretter en låseklave som holder vinkeljern og ambolt sammen, så en pale som presser vinkeljernet ned mot ambolten. Karene hamrer ned buler som har oppstått under bøyingen. Nå er vinkeljernet så avkjølt at det ikke lenger er rødfarget. «Nesehornet» står til høyre.

Alle foto: Andreas Gebelhof



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.



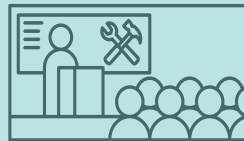
Sikringstiltak

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.



Fargelagt svart/hvitt bilde via Fred Nordseth.

Stadthauptmand Schwartz?

Hvem og hva i all verden -

Rolf Nordby, på grunnlag av materiale fra Fred Nordseth og Erik Bache Steen

Eidsfoss, perlen ved Eikeren.

Hvis en klarer å komme seg vekk fra den traurige motorveien gjennom Nordre Vestfold, og følger den smukke og rolige riksvei 35 mot Hokksund, så kommer en gjennom Eidsfoss. Og da gjelder det om å ikke kjøre i gjennom, men stoppe opp. For Eidsfoss har (nesten) alt som kan interessere nostalgiske entusiaster, Gammelt industristed med arbeiderboliger, nedlagt jernverk som bygde jernbanevogn-er til en nå nedlagt jernbane, postkontor med filatelistiske godbiter, kunsthåndverksutsalg – og ikke minst – en gammel dampbåt: «Stadthauptmand Schwartz»!

Johan Jørgen Schwartz (1824 - 1898)

Før vi begir oss inn på beskrivelse av båten og dens historie, vil vi først slukke leserens tørst etter å få vite hvem denne Schwartz var, og hva en Stadthauptmand bedrev.

Som navnet tilsier var slekten Schwartz av tysk avstamning. For en Drammenser er det godt kjent at Johan Jørgen slo seg opp som en stor forretningsmann i byen innen

trelast, sagbruk, rederi og industri, og som medeier i Eidsfoss Jernverk. Men han var også politiker på den konservative siden og satt nesten 20 år på Stortinget. Statsminister Selmer (han med Riksretten) ønsket ham i sin regjering, men han takket klokkelig nei. På tinget satt han i Jernbane- og Veikomiteen, og var en sterk pådriver for utbygging av samferdsel, på skinner, vei og sjø. Han ble kalt for Randsfjordbanens far. Ikke dårlig, et av våre tidligste jernbaneanlegg, fra Drammen til Randsfjorden. En av forutsetningene for den store dampskipstrafikken som etter hvert ble etablert på de store innsjøene i Drammensvassdraget. Han mottok høye ordener i både Norge, Sverige og Danmark.

Han var ordfører i Drammen i en årrekke, og i 1860 ble han utnevnt til leder av Borgervernet i Drammen, en form for politietat, medfølgende tittelen Stadthauptmand. Som altså ble ansett som en finere tittel enn Stortingsmann! En byste av Johan Jørgen Schwartz, laget av Gustav Vigeland, står utenfor Drammen stasjon.



Stadshauptmanden trygt på land, uten mulighet for sjøsetting. Her er istandsettingen begynt.
Foto: Eiker Arkiv/Bjørn Kristoffersen

Dampskipet «Stadthauptmand Schwartz»

Eikeren er en lang og dyp innsjø på grensen mellom Vestfold og Buskerud, med Vestfossen i nordenden og Eidsfoss i sydenden. Allerede i 1862 fikk innsjøen sin første dampbåt, hjulbåten «Ekeren». Opprinnelig het båten «Bygdøy» og kom fra Christiania. Den ble ingen suksess og driften ble innstilt alt etter tre år.

I 1901 var den smalsporede banen mellom Tønsberg og Eidsfoss ferdig, og nå oppsto det et utvidet behov for en skipsrute mellom Eidsfoss og Vestfossen, der Sørlandsbanen passerer. Et nytt rederi ble etablert, og i årene 1901-03 ble «Stadthauptmand Schwartz» bygget ved Drammen Jernstøperi og Mekaniske Verksted. Den ble bygget i 4 deler som ble fraktet med båt til Tønsberg og med nyanlagte jernbanen til Eidsfoss, satt sammen der og sjøsatt 2. juni 1903. Drammen Jernstøperi er forøvrig samme bedrift som i 1907 bygget en annen innlandsbåt som er reddet og restaurert i de senere år, «Brandbu» som nå kan seile på Randsfjorden.

Som bildene viser var det en smekker båt, registrert for 100 passasjerer. Den fikk raskt tilnavnet Eikerens Hvite Svane, kanskje etter forbilde fra Mjøsas ditto?

Den var på 46 bruttotonn, 60,8 fot lang, og med en dampmaskin på 60 HK. Det var to klasser om bord, en 1. klasse med plysj seter og overbygg, samt egen røykelugar. For almuen var det en 2. klasse ute forut. Frakten var i det vesentlige passasjerer og trelast. Den var også i en periode operativ som postbåt, i samkjøring med jernbanen.

Det ble imidlertid raskt konstatert at rederidriften på Eikeren heller ikke denne gangen var noen glimrende forretningside, og driften bli innstilt i 1926. Båten ble liggende i opplag ved Eidsfoss, og i februar 1931 sank den under mystiske omstendigheter.



Her er skroget oppunder hevingsriggen. Den videre utfordringen blir å få skroget i riktig posisjon over slippvogna.
Foto via Fred Nordseth



Fartøyet ved Flesaker brygge nedenfor Flesaker stoppested, endestopp fram til 1910.

Foto: Narve Skarpmoen/Eiker Arkiv (1914). Lokalhistoriewiki

Nytt liv for «Stadshauptmand Schwartz»

En kan ikke si at båten lå «trygt» på bunnen. Allerede i 1933 ble det gjort forsøk på heving, men forgjeves. Nytt forsøk i 1972 lyktes heller ikke, da bruk av kran, selv av det største slaget, ikke var rett metode. I 1982 kjøpte Fred Nordseth skipet for 50 øre og overførte det til Stiftelsen Gamle Eidsfoss, som igjen ble til Stiftelsen Eikerens Dampskipsselskap, med sikte på å heve, restaurere og bevare skipet for fremtiden. Stiftelsen ble i 2002 omgjort til en forening med samme navn og formål.

I 1995 lyktes det å heve båten under stor jubel fra et stort publikum, og Eikerens Hvite Svane brøt igjen overflaten, etter 64 år under vann. Ikke lenger så Hvit, selv ferskvann tærer på maling, treverk og stål.

Denne gangen ble det laget en hevingsrigg av fire tanker, hver på 23 000 liter, og med fire håndvinsjer. Den ble kalt «Idde», etter trollet som hjalp til med å dra tømmerflåter med råseil i motvind, fra Eidsfoss til Vestfossen, allerede på 1200-tallet. Slik tømmertransport, men med annen fremdrift enn «Idde», fortsatte helt til utpå 1940-tallet. Riggen er nå ombygd til en flåte, heller ikke det en liten jobb, som nå ligger inntil Dampskipsbrygga.

Norsk Veteranskibsklubs erfarne fartøyverner og maskinist, Erik Steen, var til stede da båten ble hevet. Han så også raskt at flytende drift var tvilsomt, skroget hadde sterkt preg av helsetrøye. Eriks interesse for båten videre liv var vekket, og med stadige besøk på Eidsfoss har han derfor bidratt vesentlig til denne artikkelen.

Status som sunket og hevet båt deler «Stadshauptmand

Swartz» med klenodier som fullriggeren «Christian Radich», «Styrbjørn» (begge bombet i senk) og «Vasaskeppet». Og det er vel sammenligning med sistnevnte som passer best. Begge er satt på land og restaurert som historiske minnesmerker. Dog halter skråblikket til «Vasaskeppet», det er ivaretatt med utelukkende lønnet arbeidskraft, mens jobben med «Stadshauptmand Schwartz» er i stor grad tuftet på det frivillige fartøyvernets varemerke, tusenvis av dugnadstimer. Samt en del midler fra det offentlige og fra private institusjoner. I 2002 ble båten flyttet fra den gamle slippen til en nybygd tørrdokk med beskyttende tak. Den huser båten i dag.

Fred Nordseth er fremdeles leder av foreningen Eikerens Dampskipsselskap og leder av restaureringskomiteen. Altså mer enn 40 års innsats for båten! Det er han som har fremskaffet det meste av opplysninger for oss i Dampskipsposten, men som fartøyvernere flest er han ivrig på å presisere at fremdriften av prosjektet skyldes mange hjelpsomme hender og dugnadsinnsats fra mange. Denne gjengen har kommet langt i en nennsom og antikvarisk restaurering av båten, og neste år blir det «stabelavløpning» for den gamle og nyrestaurerte Svane. 120 år etter at den ble sjøsatt.

Vi tror det er mange som setter pris på den formidable jobben som er gjort, og som møter opp for å overvære begivenheten. Og uansett er Eidsfoss alltid et besøk verdt. Gå inn på deres hjemmesider (www.visiteidsfoss.no, www.eidsfoss.info ...) og se alt hva de har å by på. Også utenom «Stadshauptmand Schwartz».

Bare en liten avstikker fra de kjedelig lakrisstripene på E 18 og E 134.

Nytt ankerspill til «Søblomsten»

Hvordan skaffe nye støpejerndeler der det gamle er ødelagt eller mangler? Før var det jernstøperier i hver by. Der var det også modellsnekkere, helt nødvendige fagfolk som laget tremodellene til jerndelene som skulle støpes. I vårt miljø har vi heldigvis modellsnekker Bjørn Arve Anderssen. Han har disse ferdighetene, og evne til å fortelle om dem.

Bjørn Arve Anderssen

Sist jeg var på Sunnmøre i mars fikk jeg en hyggelig henvendelse fra Peter Brennvik. Tilfeldighetene gjorde at Peter og jeg bare var et par kilometer fra hverandre da han tok kontakt. Derfor ble det en hyggelig prat hjemme hos Peter i Ertresvågen, nede i hans verksted og ved stuebordet. Etter en rask introduksjon fikk jeg litt kunnskap om hva som var i gang på veteranskipsfronten i bygda Vestnes, som er et tradisjonsrikt båtbyggerdistrikt i Romsdal. En gammel jakt, «Søblomsten», som en gang i tiden var bygget på Vestnes var fraktet hjem på en flåte og plassert på land ved den gamle fergekaia i sentrum. Der skulle hun settes i stand etter antikvariske prinsipper og bli et museumsskip i bygda. Det hadde Dampskibsposten en artikkel om i nummer 120, første nummer i 2021.

Noen i veteranbåtmiljøet hadde pratet med Peter om min kunnskap om støperiteknikk. Treverk, smidde detaljer og støpte jerndeler var komponenter i datidens ankerspill, et brattspill. Et slikt hadde jeg vært med å restaurere i 2012 i Oslo, ombord i jakten «Dyrafjeld», som populært blir

kalt Oslos dyreste klasserom og driftes av Sollerud skole og Undervisningsbygg i Oslo. Planen var at «Søblomsten» skulle få et slikt spill.

Både mastevinsj og ankervinsj på «Dyrafjeld» antar jeg var restaurert av den hollandske legendariske fartøyverneren Hans van de Vooren i perioden 1975-85. I 2012 var det tid for utbedring av de skrøpeligste delene i begge spillene og dette omfattet mesteparten av treverket og halvparten av de støpte delene. Sistnevnte var palesystemet sentrisk på ankerspillet som skulle hindre ankerkjettingen fra å rutsje ut igjen ved hiving av ankeret. Mestepearten av støpemodellene til denne innretningen ble laget i 2012 og er klar for gjenbruk etter noen suppleringer. Slik gjenbruk er fordelen med støpemodeller.

Hvordan gjør vi det?

Et kort lite innblikk i støperiteknikk: Modellen, altså en tremodell av den delen som skal støpes, blir brukt til å lage en tilstrekkelig ildfast form av sand til å kunne fylles med flytende jern ved ca. 1200 grader. Sandformen blir brukt til



Et oversiktsbilde som viser de tre tannkransene på «Bonavista». De to ytre for å løfte ankeret, den midtre for å sikre ankerkjettingen mot å rase ut.

Foto: Bjørn Arve Anderssen



Vippearmen på «Dyrafjeld». Lenkingen ned mot skinkene er her med kjetting, men det er like vanlig å bruke stive stag, slik vi kan skimte på bildet til venstre.

Foto: Bjørn Arve Anderssen

ett avstøp mens modellen kan brukes om og om igjen i hundrevis av avstøp. På et brattspill er der blant annet tre kraftige tannkranser på selve trommelen. På hver av de to ytre tannkransene, som er helt like, henger en løftemekanisme som igjen er forbundet med vippesystemet som samlet fører til trommelens rotering ved hiving av ankeret. Løftemekanismen har litt likhet med fasongen på en skinke, så inntil det dukker opp et bedre eller historisk riktig navn, så blir «skinke» arbeidsnavn som blir brukt videre.

En skinke består av to halve deksel med tre paler inni. Sammenskrudde skinkedeksel med innvendige paler henger glidende på den ytterste tannkransen og fungerer som følger: Løftes skinken opp roterer trommelen i løfte/hiveretning, senkes skinken sklir den langs perefieren på tannkransen, og palene får ta nytt tak i tannkransen for neste løft. Enkelt fortalt. Det virker og har virket i hundrevis av år.

For å få til et slikt brattspill må en ha en smed som lager akslinger og enderinger på trommel og nokker. En modell-snekker som lager støpmodeller, og et støperi. Deretter er det tømmermannen som bygger spillet sammen, og en mekaniker som borer noen hull i alle fire skinkehalvdelene. Absolutt et produkt som krever samarbeid mellom flere håndverkere med tradisjonsbakgrunn.

Ved mitt besøk på Vestnes i mars var det hyggelig å se at de tre sentrale søylene i brattspillet alt var på plass ombord. Med liten innsats fra modellsnekker, støperi og litt mekanisk verksted kan en få bremsepalene på plass. Peter forteller at vippeenheten er anskaffet og da kan den sentriske stolpen, «palemora» lages ferdig med hele sin teknisk utrustning.

Ved restaureringen av spillene på «Dyrasfjeld» ble det ikke laget nye tankranser til ankerspillet selv om sprekker i støpegodset på den midterste, den som bremser og holder fast, var observert. Støpmodeller og støping er derfor nødvendig på «Søblomsten». Budsjett for et slikt prosjekt er laget og planer for finansiering er i gang. Fra modellsnekkeres og artikkelforfatterens tankegang er det en god idé å bruke slike prosjekt til opplæring av noen fagfolk i restaureringsmiljøet. Dette er alt gjort i en omgang ved fartøyvernsenteret i Gratangen, i forbindelse med fornying av motordeler til gamle glødhodemotorer.

Det blir spennende å følge prosjektet på Vestnes videre, og kanskje bidra til fremstilling og opplæring i forbindelse med spillet på «Søblomsten». Båten har nå fått en romslig plashall som beskyttelse i det videre arbeidet, og entusiasmen er på plass.



Peter Brennvik (til høyre) er prosjektleder og fagansvarlig ved restaureringen av «Søblomsten». Her sammen med Jarle Honningdal, en allsidig snekker og tømmermann som er hyrt inn til arbeidet. Begge støtter seg til den massive vertikale eikestokken som utgjør «palemora» i det fremtidige brattspillet. Stolpen mot babord har en tvilling mot styrbord. De er beitinger som bærer den horisontale akselen i spillet. Foto: Bjørn Arve Anderssen.

Norges ledende produsent av klassiske riggdetaljer tilbyr

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



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

www.veteran-rig.no

ALVDAL SKURLAG

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

Alvdal Skurlag leverer jevnlig til Hardanger fartøyvernsenter og andre trebåtbyggere.

- Dekk i tettvokst malmfuru, ferdig høvlet med nat i opptil 10m lengde.
- Hudplank i dim. fra 15 til 75mm.
- Master
- Bjelker, rekker og spant av naturlig krokete emner.
- Kopier av gamle panelprofiler.
- Annet tilbehør til trebåter.

post@alvdalskurlag.no | 62 48 93 50
Se flere av våre produkter og finn inspirasjon:
alvdalskurlag.no



Redaktøren reklamerer for Dampskibsposten under sommerturen med «Børøysund» 2013. Foto: Mariano Garces

Georg Jensen – en redaktør mønstrer av

Et springende referat fra en springende samtale

Etter 11 års innsats som ansvarlig for utgivelsen av Dampskibsposten takker Georg Jensen av som redaktør, pådriver og solid bærebjelke for dette flotte tidsskriftet. Hans arbeid med bladet har satt tydelige spor etter seg i fartøyvernet og Georg har utviklet det til å bli et bindeledd og et samlingspunkt – både faglig og menneskelig - for oss som stiller med vern av flytende kulturminner.

Per Inge Høiberg

Georg, født på Lillehammer, bosatt på Hamar - fyller snart 75 år, og i de aller fleste av disse årene har fartøyvern vært en vesentlig del av hans liv. Og det vil det fortsette å være.

Da Georg var syv år gammel flyttet familien til Nevlungshavn, og da begynte interessen for det maritime å etablere seg hos ham. Der bodde han hos sine besteforeldre, en bestefar som var fisker og hadde skøyte og kogg og masse å fortelle om sjølivet. Og der var det losere og sjøfolk og mange andre som hadde spennende historier å by på. Der begynte Georg på skolen og gikk i første klasse annenhver dag.

Så flyttet familien til Larvik, og der var det enda flere

båter. Lille Georg syklet rundt på kaiene for å se alle: Små fraktesbåter fra Farsund som lastet trelast, svære skip som kom med korn og lastet stein. I jula et år lå det en Wilhelmshelmsenbåt inne med ei skøyte under presenning på dekk – det var «Colin Archer» som kom hjem fra Amerika. Og på den tida – i begynnelsen av 1960-tallet – var det fremdeles motorseilere å se, jakter, galeaser og skonnerter – som velholdte «Bono», som nå har fått tilbake sin galeasrigg og navn og seiler som skoleskipet «Hawila» i Danmark, engelskutteren «Ekstrand» som mange nå kjenner som «Boy Leslie», danske «Meta Jan», svendborgskonnert like elegant som Sjøfartsmuseets «Svanen», pluss mange andre. I dette

miljøet fant Georg en gryende interesse for båter og sjø i møtet mellom opplevelse, fortellinger og fartøyer, og han leste mye om temaet.

Noen maritim utdanning ble det dog ikke, skjønt han luktet litt på skipsingeniøryrket. Men han kunne ikke møte kravene til fartstid på stor nok båt for å komme inn på studiene – to måneder som dekksgutt på en 980-tonns nordsjøbåt ble for snaut. Likevel ga de to månedene verdifulle minner og erfaringer, han delte for eksempel lugar med smøregutten Albart, som nå er en av maskinsjefene på «Stord I». Georg forteller at det den gang var tre greie veier til fast og trygg stilling: Lærer – sykepleier – ingeniør, og han valgte det siste: ingeniør på bygg og anleggslinjen. Han fikk jobb på Hamar og senere i Drammen. En dag kom han forbi en gammel dampbåt ved Vestbanestasjonen i Oslo. Det var «Børøysund», hun så fin ut og det virket som et trivelig miljø om bord. Kunne det være et noe for ham? Men en liten opplevelse satte disse planene noe tilbake: en dag kom et veteranog inn på Drammen stasjon, og ut myldret karer med uniformsluer, noen også med en liten bart. Han syntes de lignet foruroligende på folkene i Norsk Front – og tenkte: «De folka nede på dampbåten er kanskje av samme ulla!» Så da gikk det en stund før han våget å nærme seg.... Men i januar 1980 kom han på et informasjonsmøte, og der ble han tatt godt imot og meldte seg til dugnad i Norsk Veteranskibsklub. Georg ble satt til å skrape treverk, og forstod at hvis man ville inn i miljøet, da måtte man arbeide.

Så fikk han høre om at «Børøysund» planla tur til Nord-Norge i forbindelse med Vesterdaalskes 100-års jubileum i 1981, og unge Jensen arbeidet enda hardere for å komme i betraktning som mannskap på turen. Før avreise måtte im-

idlertid hekken repareres, ved Donsö Varv utenfor Göteborg. Nedturen i uvær og mørke like før jul måtte deles i to, med en ukes nødhavn i Lysekil, men mannskapet rakk hjem til jul. Ved St. Hans-tider var skuta endelig klar og den store reisen begynte. Det ble en eventyrferd som gjorde stort inntrykk på en fersk fartøyverner. Skuta skulle seile til steder og etter samme rute som 25 år tidligere. Folk kjente igjen båten, de skulle se, de skulle om bord, de skulle reise med. Ved alle anløp var det kø av folk som ville gjenoppfriske gamle minner, det var bløtkaker, blomster, sangkor og festivitets. Rutetabellen sprakk totalt.

Så langt har unge Jensen hatt stor tilfredsstillelse og mange gleder i miljøet rundt «Børøysund» og «Styrbjörn», men kanskje enda mer «Hestmanden». Den saken startet i 1988, da han på et styremøte fortalte at han ikke kunne være aktiv lenger, han skulle flytte til Hamar. «Men da kan du jo ta denne», sa en av damene, og kom med en stor ringperm. «Hestmanden» sto det på ryggen, klubbens store utfordring. Skuta lå da i Trondheim, en liten filialgruppe i klubben arbeidet om bord, med uhorvelige behov. Et av dem var lekkasjer gjennom dekket. Ingeniør Jensen konstruerte et bølgeblikktak av billige av restmaterialer fra et stort stålfirma, fikk dem valset til riktig profil og kappet til riktig lengde. Farvene varierte i hele firmaets kolleksjon, altså ingen utpreget estetisk nytelse, likevel svært nyttig. Taket ble finansiert av «Rettetdalmidler». Senere kom også lekkasjer under vannlinjen. Brannvesenet ble tilkalt for å lense, og en illsint havnefogd ringte og ba oss få vekk denne driften. Så, i 1993, ble skuta slept til et nyopprettet fartøyvernssenter utenfor Kristiansand. For å markedsføre begivenheten tok Georg kontakt med Magne Misje, pro-



Fra utstillingen på «Hestmanden» under grunnlovskonvoien i 2014. Utstillingsbildet viser «Børøysund»s besøk i Meisfjorden 1981. Foto privat.



Georg er guide for sønn og svigerdatter under Grunnlovskonvoien i 2014. Foto privat.

gramleder i fjernsynets Norge rundt. Han utkommanderte medarbeidere langs kysten for å lage hvert sitt innslag om slepet. Ved Bredalsholmen har skuta fått en trygg havn og et entusiastisk miljø rundt seg. Georgs oppgave var i stor grad avsluttet da skuta ble overført fra Veteranskibsklubben til en stiftelse. Likevel fulgte han skuta tett i flere år. En stor opplevelse var det derfor å seile med som fyrbøter på turen til Nord-Norge sist sommer.

Georg har en både innholdsrik og mangslungen merittliste. Hans initiativ og pådriverrevne har gitt resultater som gjør en forskjell. Et eksempel er lastebåten «Brandbu» på Randsfjorden, som han oppdaget under en sykkelturn på Hadeland. Ønsket om stoff til Dampskibsposten var nok den viktigste grunnen for en nærmere titt. Da han intervjuet eieren for en artikkel så han etter hvert at flere burde bistå for å bevare båten. Det førte til en redningsaksjon – som i dag har gitt et solid fartøyvernmiljø i Røykenvik og en tilvekst til veteranbåtmiljøet på Mjøsa. Gamle «Mjøsfergen» fra 1923, som lå ved siden av «Brandbu», er tilbake i Mjøsa, nå ved Mjøsamlingene på Minnesund. En tilleggseffekt var at Georg ble en del av gjengen på Minnesund. Der har han også, som praktiker og håndverker, satt sine spor. Undertegnede har opplevd dette direkte: Da Georg så Fiskerbrakka på Minnesund knele under forfall, tok han fatt med egne hender og eget verktoy, og nå er den nesten ferdig restaurert.

Enkeltpersoner med initiativ har preget fartøyvernet helt fram til nå. Georg mener at fartøyvern også er ved å bli en stueren akademisk disiplin. Og han taler klart og direkte: «Vi trenger Dampskibsposten som en bro mellom akademikeren og den alminnelige fartøyverner og båteler, de som sliter med både penger, tid og kompetanse for å holde

eget fartøy flytende. Vi må ha et felles organ som skaper entusiasme og gjenkjennelse og som knytter alle utøverne sammen. Fartøyvernere kan ofte sitte alene på sin skute, vi må ha noe som knytter dem sammen og gir stolthet. Faget må løftes som et viktig felt – både for enkeltpersoner og for nasjonen, slik at fartøyene kan fortelle hvert sitt lille avsnitt i vår felles historie.»

Mange miljøer opplever nå en utfordring i å skape entusiasme hos frivillige. Vi må bli flinkere til å reklamere med at det er så mange hyggelige folk i fartøyvernet, for folka er jo viktigere enn båtene, uten folk – ingen båter. Dampskibsposten skal bringe fram tanker og ideer om hva som virker for å lykkes med medlemsverving og utvikling av miljøet. Det offentlige vil spille en stadig større rolle, ikke minst gjennom museene, men det vil aldri komme så langt at de frivillige kan slippe taket. Dessuten ser Georg for seg at begivenhetene i Europa de siste månedene gjør at fartøyvernet – økt forståelse til tross – må finne seg i mindre offentlige bevilgninger. Da må vi være enda mer nøye med hva som skal prioriteres og hvilke fartøyer som skal overleve i lengden.

Redaktør Jensen er en mann som ser sammenhenger og mangfold og vedkjenner seg at fartøyvernet har gitt ham utfordringer som han ikke selv visste at han kunne make, som denne redaktørjobben. Likevel, det han minnes med mest glede, er alle de hyggelige menneskene han har møtt. De er fartøyvernets viktigste ressurser.

Per Inge Høiberg er tidligere kulturskolerektor, musiker og har i mange år vært leder av Mjøsamlingene på Minnesund.

Foreningene bak bladet

Norsk Veteranskibsklub

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

Nordhordland Veteranbåtlag

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

Nordenfjeldske Staalskibs-union

c/o Per Kristian Rognes, Schøllers gate 12
 7068 Trondheim

Jøsenfjord Rutelag AL

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

Veteranskibslaget Stavenes

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

Skagerak Dampskibsselskap AS (Hvalbåten «Southern Actor»)

Leikvollgata 77, 3208 Sandefjord
dagligleder.sa@hvalbaaten.no

SDS Hansteen

Trondhjems Sjøfartsmuseum, Kjøpmannsgata 75,
 Postboks 6289, Torgarden, 7489 Trondheim
www.trondheimsjofart.no/post@trondheimsjofart.no

Stiftelsen Veteranskipet Rogaland

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

D/S Hestmandens venner

Bredalsholmen, 4632 Kristiansand
www.vestagdermuseum.no/d-s-hestmandens-venneforening/hmvenner@outlook.com

Oplandske Dampskibsselskap

Postboks 26, Strandgata 28A, 2802 Gjøvik
www.skibladner.no/skibladner@skibladner.no

Stiftelsen Gamle Helgeland

Postboks 137, 8800 Sandnessjøen
gamlehelgeland.no/post@gamlehelgeland.no

Vennelaget Faun

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

Skogøys Venner

v/ Narvik Havn KF, Fagernesveien 2,
 8514 Narvik
www.skogoyvenner.no/skogoyvenn@gmail.com

Stiftelsen D/S Engebret Soot

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

Veteranskibslaget Fjordabåten

Postboks 1740, Nordnes, 5816 Bergen
www.veteranskibslaget.no/post@veteranskibslaget.no

Stiftelsen D/S Hvaler

Postboks 907, 1670 Kråkerøy
www.dshvaler.no/post@dshvaler.no

Atløys Venner

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

Ferjelaget «Skånevik»

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

Nattrutens Venner (MS Sandnes)

v/Synneva Skurtveit, Spovevegen 17B, 4353 Klepp Stasjon
www.mssandnes.no/nattrutens-venner

Bergen Brandkorps Historielag

Postboks 109, Sentrum, 5804 Bergen
bbhistorielag.no/post@bbhistorielag.no

Hurtigrutemuseet

v/ Lina B. Vibe, Pb 215, 8450 Stokmarknes
hurtigrutemuseet.no/hurtigrutemuseet@museumnord.no

Mjössamlingene

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

Venneforeningen for MS Brandbu

v/ Atle Lyhmann, Fjordsvegen 88, 2780 Brandbu
atlely@hotmail.com

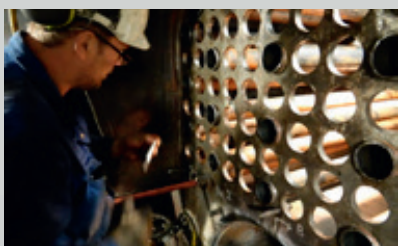
Veteranbåtlaget M/S Stangfjord

Stavenesvegen 121, 6984 Stongfjorden
www.facebook.com-M/S-Stangfjord/lasat-v@online.no

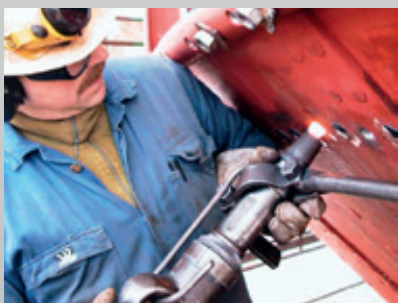


Bredalsholmen

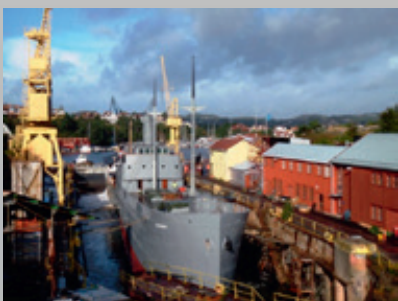
Dokk og Fartøyvernssenter



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

