

DAMPSKIBS P O S T E N

TIDSSKRIFT FOR DET FRIVILLIGE FARTØYVERN

Nr. 125 | 3/2022



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.

Fra neste nummer av får bladet en ny utgiver, Hardanger fartøyvernssenter. På side 4 presenterer de sine planer for bladet. Bladets nye adresse blir: Hardanger fartøyvernssenter, Pb 53, 5601 Norheimsund. Kontaktperson vil være Morten Hesthammer, som har vært med i redaksjonen i mange år.



Dette er siste utgave av bladet vårt før navneskiftet. Vi tar oss derfor den frihet å bruke «Børøysund» på forsiden denne gang. Bladet ble stiftet for å inspirere det ferske miljøet som arbeidet med skuta, og har siden inspirert og informert stadig nye generasjoner av fartøyvernere over hele landet, som arbeider på en stadig voksende flåte. Den oppgaven er vi sikre på at bladet også kan løse i fremtiden. Foto via Norsk Veteranskibsklub. Det er fra racet som avsluttet årets Fjordsteam.

Bildet over skal minne oss om alt arbeidet som er utført for å nå de resultater vi så ved stevnet i Bergen. Tusener av dugnadstimer i kamp med rust og råte, men også glede over fellesskap og mål som er nådd eller synes innen rekkevidde. Bildet her ble tatt på «Skogøy» i Narvik for noen år siden.

REDAKTØR:



Harald Sætre

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

Redaksjonsgruppe

Viggo Halvdan Kristensen

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

Georg Jensen

Olav Trygvasons gate 43
2319 Hamar
Tlf. 415 84 597
geojense@gmail.com

NB: Ny epostadresse

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

Vi er på vei inn i data-alderen og ønsker derfor e-post adressen til de «løse» abonnentene, altså de som ikke får bladet gjennom en forening. Send den og fullt navn til gerhard@ihlen.net

FRIST FOR STOFF

TIL NESTE NUMMER:

15. januar 2023

Opplag: 2200

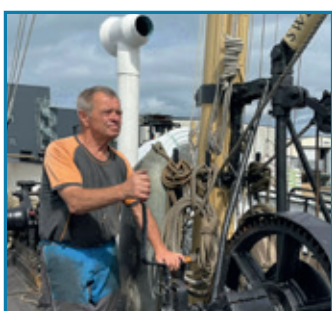
Utforming og trykk:

Printex Trykkeri, Hamar

INNHold



6



21



36



40

- 4 Dampskibsposten og veien videre
- 5 Hva vil vi med Dampskibsposten/Fartøyvern
- 6 Fjordsteam i Bergen
- 9 Skjermbildebåtene
- 13 Et vanskelig år for «Skibladner»
- 16 Om frivillighet
- 17 Oslo kulturarvnettverk
- 18 Siste Fjordsteam?
- 20 Virksomhet i Norsk Veteranskibsklub?
- 21 Med «Børøysund» til Bergen
- 24 Kysten rundt
- 27 «Stangfjord» – eit prosjekt nær fullføring
- 28 «Folgefonn» under restaurering
- 32 «Mjøsfærgen» på prøvetur
- 34 Verdt å lese
- 36 Då «Granvin» grunnstøytte
- 38 Gratulerer, Dampskibsposten
- 40 Nye fartøyer i verneflåten
- 42 Minneord Magne J. Hansen
- 43 Foreningene bak bladet

Dette er vårt siste nummer, om Fjordsteam og andre begivenheter i sommer, om dramatiske og viktige hendelser langt tilbake i tid, og om forhold som vedrører det fartøyvernet vi alle er så opptatt av. Vi i redaksjonen sier takk for laget til dere som har fulgt oss. Men husk: til vinteren kommer et nytt nummer, da under et annet navn.

Dampskibsposten og veien videre

For et par nummer siden stilte redaktør Georg Jensen et betimelig spørsmål: «Hva nå med Dampskibsposten?». Det har vært mye usikkerhet rundt bladet det siste året, går det mot slutten for et blad som har eksistert i 50 år? Tilbakemeldingen fra flere av foreningene bak Dampskibsposten har vært klar, bladet må vi ha. Og bladet vil eksistere videre, om enn i en litt annen organisasjonsform og under et nytt navn.

Harald Sætre

Jeg har påtatt meg å være redaktør og redigere dette nummeret. Jeg, med mine 73 år, har lang fartstid, også bokstavelig talt, fra veteranskipsmiljøet i Bergen, da i hovedsak knyttet til «Granvin» og «Stord I». Min interesse for fjordbåtene har jeg hatt fra barndommen, da den siste dampen ennå pløyde Hardangerfjorden. I voksen alder, nærmere bestemt i 1981, da «O. T. Moe»/«Stord» var klar for å sette kursen mot gamle trakter på Vestlandet, ble den gamle interessen vekket til live. Siden har det blitt mange oppgaver både som mannskap og med organisering og styreverv.

Med årene har jeg innsett at formidling er viktig. Vi lever kanskje i den tro at veteranbåtene og vi som står bak arbeidet med å ta vare på og drifte båtene, er «verdens navle». Dette er en sannhet med modifikasjoner. Vi konkurrerer innen et vidt område når det gjelder kulturvern og kulturformidling. Vi må nok derfor innse at formidling er viktig, ja svært viktig. Her er dataalderen med all sin informasjonsteknologi til uvurderlig nytte. Men, vi kommer ikke forbi det skrevne ord. Det skrevne ord forsvinner ikke blant all annen informasjon som formidles via digitale media. Det skrevne ord er ikke en flyktig gjest. Det skrevne ord er fysisk til stede, om bord

i veteranbåtene, i bokhyllen, på kjøkkenbordet, i venterommet hos tannlegen og mange andre steder.

Derfor har også Dampskibsposten en viktig oppgave som formidler av det arbeid vi er opptatt av, ikke minst formidling til nye generasjoner, noe som er svært viktig. Men frivillige foreninger har ikke all verden med ressurser til å utgi Dampskibsposten. De har nok mye rett de som sier at vi har mer enn nok med å vedlikeholde og drifte veteranbåtene våre, om vi ikke også skal sitte bak en pc og skrive. Derfor er det viktig at bladet får et trygt «ankerfeste». Fra og med neste år har Hardanger Fartøyvernssenter sagt seg villig til å overta ansvaret for bladet og utgivelsen. På den måten vil foreningene sikre seg en forutsigbar publiseringskanal for eget stoff, samtidig som tilgangen til faglig stoff øker. En vinn vinn situasjon for alle parter.

Bladet har de siste årene vært inne i en sterk økning i antall abonnenter, både fra nye foreninger som er kommet til, og ved enkeltabonnenter. Dette har medført at bladet har vokst både innholdsmessig og i nytt og større format. På denne bakgrunn kan vi se lyst på fremtiden for Dampskibsposten og det skrevne ord i formidling av vårt arbeid.



Her ser vi starten på det hele. Etter at Norsk Veteranskipsklub måtte gi opp prosjektet «Pelle», dukket denne skuta opp, skoleskipet «Hyma» i Melbo. Hun skulle bli starten på fartøyvernet i Norge. For å styrke entusiasmen hos klubbmedlemmene ble Dampskibsposten startet. Både skuta og bladet har greid seg godt. Foto via Norsk Veteranskipsklub.



Slik ser det ut hos den nye utgiveren, Hardanger fartøyvernssenter. Her finner vi motiverte medarbeidere med kompetanse, erfaring og ferdigheter som skal betjene store deler av fartøyvernet i Norge. Innen formidling har de store ressurser, men vi frivillige må også arbeide for å fylle vår del av samarbeidet.

Hva vil vi med Dampskibsposten/ Fartøyvern

Dampskibsposten har overlevet i femti år, fordi den har endret seg, og tilpasset seg nye muligheter og begrensninger. Det må den fortsette med. Nå får bladet både nytt navn og ny utgiver. Det vil selvsagt prege bladet, men stoffområdet og målgruppen er den samme. Målet er også det samme, å inspirere og informere.

Morten Hesthammer, Hardanger Fartøyvernssenter

Det er vemodig at vi nå sitter med det siste Dampskibsposten i hendene. Vårt ønske var at bladet skulle fortsette slik det har gjort under Georg Jensen sin tid, det vil si at det var et blad laget og styrt av de frivillige. I de årene Georg har vært redaktør og bladstyrer har Dampskibsposten utviklet seg til å vokse så mye at det er vanskelig å ta over som redaktør og utgiver. Det er derfor forståelig at andre kvier seg for å ta over ansvaret på frivillig basis.

Hardanger Fartøyvernssenter har holdt lav profil og håpet at man skulle klare å løse floken, men når håndkledet nå er kastet, så påtar vi oss å ta redaktøransvaret. Ja, vi påtar oss litt mer, da vi også blir både økonomisk og innholdsmessig ansvarlig for bladet.

Dette gjør vi ikke for å kuppe bladet, men fordi vi mener fartøyvernmiljøet fortjener og trenger et blad hvor innholdet varierer mellom fagstoff og foreningsstoff. Dampskibspostens eiere har tidligere ønsket å kalle bladet for Fartøyvern, men det var navnet på et blad og forum som Hardanger fartøyvernssenter eide. Når vi nå tar over vil vi gi

ut bladet under navnet Fartøyvern, noe som virker åpnere for mange enn Dampskibsposten. Vår intensjon er ikke å gjøre bladet ugjenkjennelig på noe vis. Vi håper de frivillige fortsatt vil komme med stoff til bladet, at de tre fartøyvernssentrene kan si noe om hva de er opptatt av og bruker tid på, hva fylkeskommunene har på tapetet og så videre. I all hovedsak er det de frivillige som er bærebjelken i fartøyvernet, det er dere som er abonnenter av bladet og selvsagt ønsker vi å lage et blad som dere er fornøyde med, men det må også være et blad som vi som utgivere kan stå inne for. Det bør ikke være noen motsetning i det, snarere en mulighet for meningsutveksling. Vi må støtte hverandre, og vi må lage en redaksjonsgruppe som reflekterer det.

Nå er vi inne i en tid hvor alle priser stiger. Vi vil gjøre vårt beste for å holde kostnadene nede, så dette blir spennende for oss alle. Vår intensjon er å klare å lage tre blader i året, slik Dampskibsposten har klart. Tida går fort, så det er allerede på tide å brette opp ermene og gå i gang med neste nummer. Håper du er med videre.

Fjordsteam i Bergen

Årets begivenhet for fartøyvernere er uten tvil stevnet i Bergen. Hundrevis av frivillige har i månedsvis arbeidet for å få fartøyene sine «ship shape», slik at de kan vises frem for de anslagsvis 150 000 tilskuerne under arrangementet. I denne billedreportasjen viser vi først og fremst glade mennesker, båtene kommer litt i annen rekke. Harald Sætre har tatt bildene.







Det var ikke mangel på mat og drikke, servering var det på mange av båtene, som her på «Polarstar». På «Hestmanden» hadde kaffetrakter og vaffeljern vært i sving nesten uten stans.



På scenen var det hele tiden et rikholdig og variert underholdning. Her ser vi et mannskor i aksjon. Kan vi gjette at «Dar kjem dampen» er et av numrene?



En av de langveisfarende gjester, taubåten «Elbe» fra Rotterdam. Hun er jevn gammel med «Vulkanus», men over dobbelt så lang. Hun seilte for det store hollandske taubåtrederiet Smit & Co. frem til 1977, og har en periode hatt navnet «Greenpeace». Nå er hun museumsskip og den siste gjenlevende av sin generasjons store slepebåter. Slike besøk gir anledning til å knytte kontakt med likesinnede i andre land.

Skjermbildebåtene

Andre verdenskrig var over. Men Norge sto overfor nok en krig. Mot en bakterie. Fra århundreskiftet fram til 1960 tok bakterien livet av 250 000 nordmenn. Etter krigen vendte styresmaktene blikket mot denne helsetrusselen. Store styrker ble satt inn i kampen mot den dødbringende bakterien. Skjermbildebåter var frontlinjen i kampen mot tuberkulosen.

Viggo Halvdan Kristensen

Skrekkbakterie

Rundt år 1900 døde mer enn 6000 mennesker årlig av tuberkulose i Norge. Tuberkulose var de fattiges sykdom. En undersøkelse av boforholdene til tuberkulosesmittede i Bergen like etter første verdenskrig, viste at bare litt over halvparten av de smittede hadde egen seng. Det ble sågar rapportert at gjenbruk av gebisser etter avdøde forårsaket spredning av sykdommen.

Da annen verdenskrig brøt ut, var tuberkulose fremdeles et stort helseproblem i Norge. Selv om både forekomsten og dødeligheten av sykdommen hadde falt dramatisk siden århundreskiftet, ble det så sent som i 1946 registrert i alt 4 490 tilfeller av smittefarlig tuberkulose. I det samme året døde 1 563 nordmenn av sykdommen.

Minesveipere med nye oppgaver

England hadde en kolossal opprustning av marineflåten i løpet av krigsårene. Da freden kom i 1945 ble mange av marinefartøylene sendt i opplagsbøyene. Norge skulle etter

krigen bygge opp både marineflåten og den sivile skipsflåten. Den norske marine kjøpte derfor flere minesveipere fra England. Men etter få år hadde ikke marinen bruk for disse fartøylene. Noen av dem ble solgt og ombygget til lokalbåter. Men to av dem skulle få en radikal endring av bruksområde. Minesveiperen KNM «Vefsna» ble overført til sosialdepartementet. Norsk folkehjelp hadde i 1945 motatt 650.000 dollar fra amerikansk fagbevegelse. Pengene skulle gå til nødhjelpsarbeid samt til gjenoppbygging av Norge. En del av disse midlene gikk til ombygging av «Vefsna». Med amerikansk støtte til utstyr ble båten ombygget ved Marinens Hovedverft i Horten og var ferdig i juni 1949. Om bord var et Siemens skjermbildeapparat, mørkerom og omkleddingsrom for pasientene. Som takk for den amerikanske støtten ble skipet døpt «Franklin Roosevelt», oppkalt etter den amerikanske presidenten. Skjermbildebåten ble satt i rute langs norskekysten og sørget for at store deler av befolkningen i Norge ble røntgenundersøkt. Marinens sanitet i Horten var forøvrig tidlig ute med å bekjempe tu-



«Franklin Roosevelt», om bord her startet den mobile tuberkulosebekjempelsen.



«Franklin Roosevelt» ved kai i Agdenes. Skuta har fremdeles mye av marinepreget.

berkulosen. Allerede i 1940 anskaffet kommandørkaptein Harald Engelsen et Siemens skjermbildeapparat. Om bord i marinens fartøyer bodde mannskapet svært trangt og det var stor fare for smittespredning. Når man nå nesten ti år senere skulle bygge om en minesveiper til en skjermbildebåt, så hadde marinens sanitet i Horten lang erfaring med bruk av skjermbildeutstyr. I 1951 ble nok en minesveiper, KNM «Orkla» tatt ut av operativ tjeneste som marinefartøy og overført til Sosialdepartementet. Da ble den ombygget til skjermbildebåt ved Stord verft.

Hele Norge ble røntgenundersøkt

Det var lange avstander nordpå og veinettet var lite utbygget. Under de store fiskeriene i Lofoten og Finnmark var mange mennesker samlet på et lite område. Den store ansamlinger av fiskere var farlige spredningsmiljø for tuberkulosebakterien. Skjermbildebåtene var derfor i mange år fast stasjonert i Svolvær under lofotfisket, og når vårtorskfisket i Finnmark tok til, så ble skjermbildebåtene sendt til fiskeværene der. På det meste seilte fire skjermbildebåter langs kysten.

Birgit Villand var sykepleier på de første skjermbildebåtene. Hun fortalte i et intervju at de dro til Florø når sildefisket begynte. De var også innom Ålesund og Kristiansund før de gikk til Nord-Norge og Lofotfisket.

William Hakvaag vokste opp i Svolvær på 1950-tallet. Han husker godt at hele klassen marsjerte til kaia og om bord i den tidligere minesveiperen. Under dekk var det dårlig lys og fuktig, innestengt luft. Hakvaag forteller at først

ble de undersøkt av sykepleier, deretter ble de fotografert i skjermbildeapparatet. Guttene for seg og jentene for seg. Røntgenbildene ble sendt til Statens skjermbildefotografering i Oslo hvor de ble tydet av lungespesialister.

Arbeidet var svært effektivt organisert. Når båtene la til kai, skiftet offiserene fra sort maritim uniform til hvit «legefrakk». Røntgenutstyret om bord ble betjent av offiserene. De hadde fått spesialopplæring i bruk av skjermbildeapparatet. I tillegg til skjermbildebåtene seilte fire mindre hjelpebåter i forveien. To dager før skjermbildebåten kom til bygda, kom «tuberkulinbåten». Om bord i disse skøyten var det to sykepleiere. De tok pirquetprøve på de fremmøtte. Prøvene ble så to dager senere avlest om bord i skjermbildebåtene. Sykepleierne om bord kunne også vaksinere de som ikke allerede var vaksinerte.

Innlandet ble også dekket, seks busser besøkte bygdene som lå inne i landet. Det var oppmøteplikt for dem som ble innkalt. På det meste ble rundt 300 000 nordmenn skjermbildefotografert årlig.

Den siste skjermbildebåten

9. mars 1964 var flaggene heist ved verftet Mjellem og Karlsen i Bergen. Verdens første spesialbygde skjermbildebåt sto på beddingen. Fru statsråd Gjærevoll knuste champagneflasken mot skroget. «Olaf Scheel» het nybygget. Skipet hadde et linjelekkert, gråmalt skrog og hvit overbygning. Nybygget var oppkalt etter en lege som viet sitt liv til forskning på bakterier. Fartøyet var på 368 tonn, kostet 2,2 millioner



Den neste skjermbildebåten beholdt marinenavnet i sin nye tjeneste. Her ved kai i rørvikområdet.



kroner og hadde et mannskap på ni pluss to sykepleiere. Om bord var et røntgenlaboratorium, mørkerom og avkledningsrom for «pasientene» som ble røntgenfotografert. I tillegg var det kontor for sykepleierne. Røntgenutstyret om bord var levert av det tyske firmaet Siemens. Det var flotte lugarer til mannskapet og en fin messe. I maskinrommet sto en 600 HK Wichmann fra Rubbestadneset. Etter flaggheising og sjøsetting lå skipet et par uker ved klargjøringskaia. Etter påske satte et stolt mannskap kursen nordover.

Fremdeles et av verdens største helseproblemer

Antall sykdomstilfeller falt nærmest til null i årene etter 1960. Levestandarden hadde økt; blant annet var ernæringen bedre, folk bodde i bedre boliger og hadde tilgang til bedre helsetjenester. I løpet av 1940-årene fikk vi både BCG-vaksine1 og svært effektive medikamenter mot tuberkulose. I dag er det årlig om lag 600 nye tilfeller her i landet. De nye

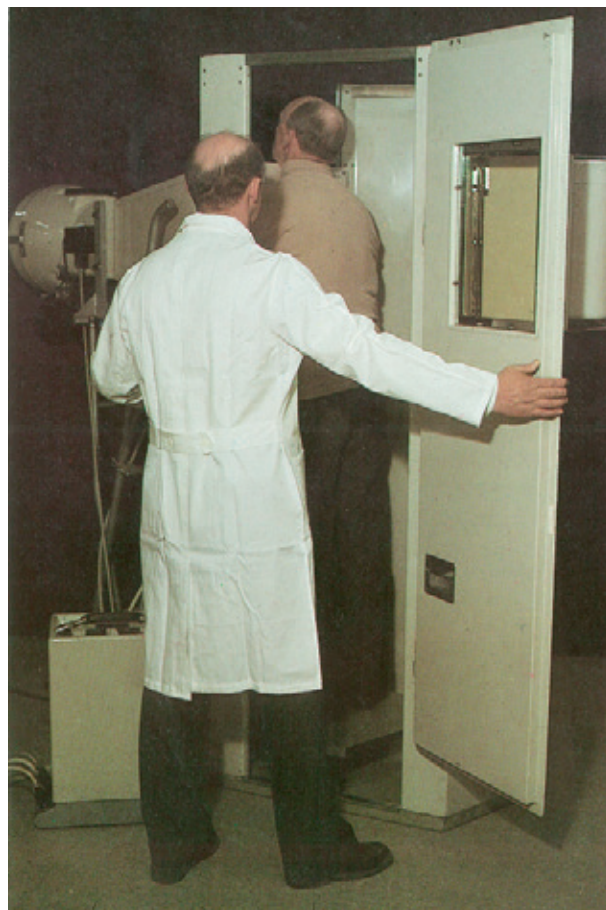
tilfellene skyldes nærmest utelukkende innvandrere som er smittet i sine hjemland.

Norges bekjempelse av tuberkulosen vakte internasjonal oppmerksomhet. Kampen mot den fryktede bakterien blir av helseeksperter omtalt som eksemplarisk. Men tuberkulose er fremdeles en trussel mot mennesker i andre land. Man regner med at omtrent en tredjedel av verdens befolkning er smittet med tuberkulosebakterien. I 2020 døde 1,5 millioner mennesker verden over av sykdommen. Det samme året døde 1,5 millioner mennesker av Covid 19. Verdenssamfunnet ble nærmest endevendt under Korona-pandemien, mens kampen mot tuberkulose nærmest er gått i glemmeboken. Et av FNs tusenårsmål er å utrydde sykdommen innen 2050. Men det målet kan bli vanskelig på grunn av at noen arter av tuberkelbakterien har utviklet resistens mot antibiotika. Deres resistens får utvikle seg, så kan det bli svært vanskelig å behandle tuberkulose.

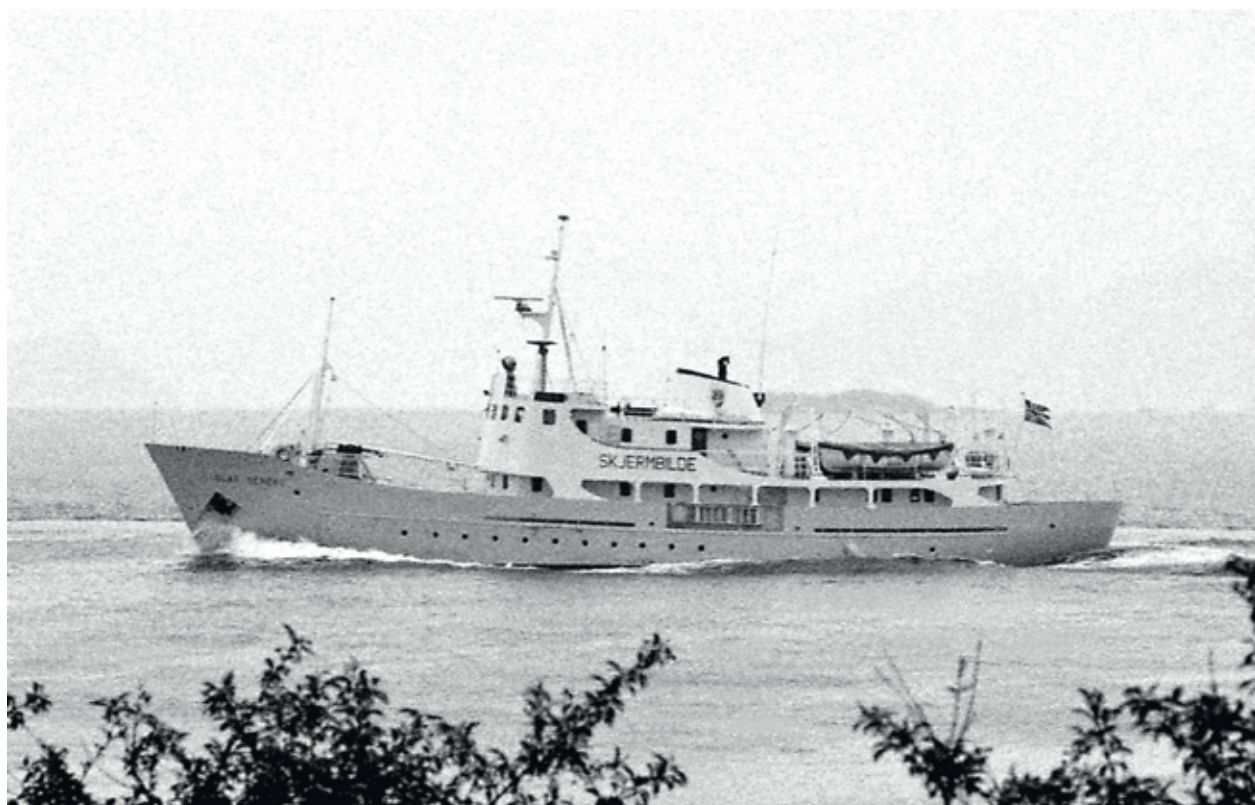
Hva nå med «Olaf Scheel»?

Det er lite trolig at det blir behov for skjermbildebåter igjen. Utviklingen i samfunnet gjorde båtene overflødige. Norge har et av verdens mest moderne helsevesen og veinettet er svært godt utbygget. Men skulle det mot formodning bli behov for en skjermbildebåt, så seiler fremdeles «Olaf Scheel». Den en gang så stolte skjermbildebåten går i dag med turister i farvannet rundt Svalbard. Båten fikk en relativ kort karriere i helsevesenet. På slutten av tiden som skjermbildebåt gikk «Olaf Scheel» også på tokt med forskere fra Polarinsitittet opp til polarområdene. I 1979 var det definitivt slutt på tiden som et seilende røntgenlaboratorium. Båten ble overført til Kirke – og utdanningsdepartementet og fikk navnet «Sjøveien». Styrehuset ble ombygget og båten ble praksisarena for kommende sjøoffiserer. Senere ble den staselige båten solgt til Myre i Nordland og seilte som bruksvaktbåt. Den snart 60 år gamle båten gleder nå cruiseturister fra hele verden i den vakre naturen på Svalbard. Kanskje kan den en gang i fremtiden glede oss fartøyvernere i Norge? Det å restaurere båten tilbake til et seilende røntgenlaboratorium, er det noe for det handlekraftige og driftige fartøyvern – miljøet på Vestlandet?

Viggo Halvdan Kristensen er ivrig fartøyverner, både i miljøet på «Skogøy» i Narvik og i Dampskibsposten. Hans yrkesfaglige bakgrunn er som radiograf, som utøver og som lektor i faget ved universitetet i Tromsø. Han har skaffet til veie alle bildene.



Radiografen i arbeid om bord.



Med «Olaf Scheel» var pionertiden over. En ny moderne båt fullførte denne arbeidsmåten i arbeidet med å bekjempe den fryktede sykdommen.



Et vanskelig år for «Skibladner»

«En ulykke kommer sjelden alene» sier et ordtak. Det har Mjøsas hvite svane til fulle opplevet i år. Tre alvorlige hendelser har stilt store krav til apparatet som drifter skipet, både teknisk, økonomisk og administrativt.

Bjørn Blichfeldt

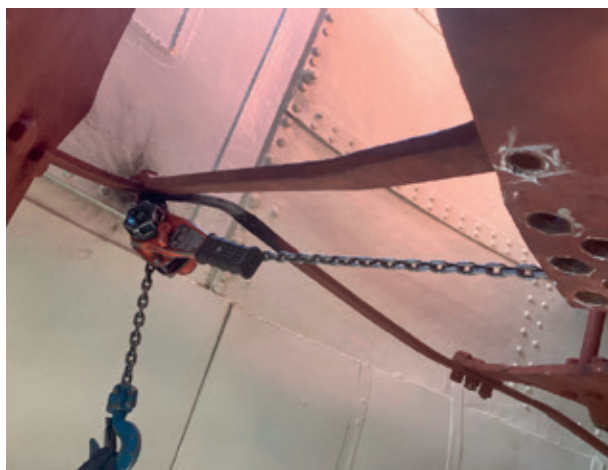
I 2019 gjennomførte Oplandske Dampskibsselskap en full overhaling av «Skibladner»s veivaksling. Kostnaden endte opp på 10,3 mill. Gjennom mange kanaler ble det gitt viktig støtte og rederiet så fram til en ordinær og god sommersesong for 2020. Så kom pandemien. Vi måtte avlyse all chartertrafikk og vi kunne bare seile med halv passasjerkapasitet gjennom rutesesongen. Det samme gjentok seg i 2021. Takket være «korona-støtte», hjelp fra venneforening og eiere gikk vi inn i 2022 sesongen med både pågangsmot og sunn økonomi.

Lav vannstand i Mjøsa

Chartersesongen skulle starte 20. mai. Da var det svært lite vann i Mjøsa. Vi hadde ikke nok vann til å anløpe våre brygger og første seilingsdag ble derfor ikke før 9. juni. Dette ga oss, naturlig nok, et stort tap rent omsetningsmessig. Endelig ble Mjøsa fylt opp og vi kunne ta om bord passasjerer.

Skade på skovlhjul

Alt så bra ut i fem dager. Så fikk vi havari. Etter at Mjøsa ble raskt fylt opp så ble det ekstremt mye tømmer flytende i innsjøen. Også synketømmer. En stokk har «durt» seg inn i den ene skovlen og gjort mye ugagn. Stagene til skovlen ble bøyd og sterkt ødelagt. Det ble også følgeskader knyttet til dette. Lager til eksenterstyring fikk også store skader. Vi hadde da to valg: Støpte eller maskinerte stag. Om vi valgte å støpe stagene måtte årets sesong avlyses i sin helhet. Det var heller ikke noe jernstøperi som kunne ta denne jobben som en hastesak. Vi valgte derfor å maskinere stagene i rustfritt stål slik at vi kunne få med oss tre uker med rutetrafikk og 3 uker med charter. Dette gir også, ifølge de som kan noe om dette, en vesentlig bedre løsning rent teknisk. At vi ikke støpte stag har vi et realistisk syn på. Hvis vernemyndighetene ønsker at vi skal skifte ut de maskinerte med støpte stag så gjør vi det. Dette gjennomføres i så fall den dag det



Her ser vi den kompliserte konstruksjonen et skovlhjul er. Skovlene skal ikke bare dreies med akselen, de skal også vris for å stå mest mulig vertikalt i laveste stilling. Denne konstruksjonen kom i 1888, da «Skibladner» ble forlenget og fikk ny kjele, maskin og skovlhjul. Alle bilder via Bjørn Blichfeldt.



finnes midler til det. Alt arbeid blir selvsagt dokumentert både overfor så vel Sjøfartsdirektoratet som Innlandet fylkeskommune. Dertil blir det dokumentert i vårt eget digitale arkiv på Smart Sea Asset. Vi benytter Ringsaker Industriservice på Moelv som samarbeidspartnere til mange arbeidsoppgaver om bord. I dette tilfellet satte de ekstra mange arbeidere på jobben og sentrale personer utsatte sin ferie. Våre maskinister jobbet sammen med folkene fra Ringsaker med demontering og remontering. Reparasjonen ble gjennomført helt i henhold til tidsplan og Sjøfartsrektoratet inspiserte reparasjonen og ga «tommel opp» for videre seiling. For oss er det viktig å ha gode leverandører av tjenester i vår egen region. Ringsaker Industriservice er en av disse, de har stor kunnskap om vårt skip og de leverer et meget godt arbeid samtidig som de er lokalpatrioter og viser et ekstra engasjement for skipet.

Havari på vakuumpumpa

Så seilte vi i sol og regn på Mjøsa i syv dager før det igjen smalt. Denne gangen var det maskina. Vakuumpumpa «kol-lapset». Dette medførte skader på vippearmer, stempelstang, stempel, bunnplate og mye annet. Det var ikke noe som tilsa at vakuumpumpa var dårlig. Den var kontrollert og skulle overhales etter årets sesong i henhold til våre rutiner, men ikke noe tilsa at den var dårlig. Vi arbeider nå med reparasjoner parallelt med at vi forsøker å finne årsak til hendelsen.

Denne gangen ble det definitivt slutt på sommeren for den gamle damen. Denne reparasjonen vil ta lang tid. Vi er i gang med demontering, reparasjon samt 3D-scanning og produksjon av deler. Vi har permittert vårt mannskap og lånt penger for å kunne klare våre forpliktelser. Vi skal klare dette, men det har gitt oss store utfordringer. I høst skal vi på slipp på Minnesund (vi er pålagt slippsetting to ganger i

løpet av en femårs periode. Det er nå 3 år siden sist) Målet nå er å få gjennomført reparasjonene slik at vi kan seile for egen maskin fra Gjøvik til Minnesund. Uten en maskin som går er det vanskelig å gjennomføre nødvendige kontroller. Vi skiftet mast i vår og la mastemynt under masta. Den skal bringe oss hell og lykke, men det ser foreløpig ikke ut til at den har begynt å virke. «Skibladner» har overlevd to verdenskriger, har to ganger ligget på Vormas bunn og har overlevd mange regionale og nasjonale kriser. «Skibladner» skal overleve dette også. «Skibladner» har kraft i seg til det.

Økonomiske konsekvenser

Vi tapte 1,5 million i omsetning på grunn av for lite vann i Mjøsa, og omkring 8 millioner som følge av havariene. Kostnadene på reparasjonene er i skrivende stund ikke helt klart. Men vi snakker om flere millioner kroner, oversikt får vi i løpet av september. Vi har måttet permittere mannskapet. Det har kostet oss over 1 million, samtidig som vi regner med å miste en del gode medarbeidere som har vært med oss i flere år.

Vi har også tapt omdømme, særlig i forbindelse med chartersalg. Dette må vi jobbe med. En normalsommer gir oss i overkant av 20.000 passasjerer. 2022 ga oss 1500! Vi må derfor være svært aktive i innsalget for neste sesong. Det har vært stort engasjement hos menneskene rundt Mjøsa, i lokalmedia og i nasjonale media. Dette må vi utnytte for å styrke av vår posisjon. Vi må også styrke vårt samarbeid med turistnæringen rundt Mjøsa slik at de igjen føler seg trygge på at vi kan gjennomføre våre seilaser.

Forsikringselskapet er ikke enige med oss i vår vurdering av hendelsesforløpet knyttet til det første havariet. Vi anker og bruker tid og ressurser på advokater og eksperter.

Alt dette betyr at vi må jobbe ekstra hardt for å sikre økonomien og driften for 2023.

For noen år siden anskaffet rederiet et datastyrt vedlikeholdsprogram: Smart Sea System. Dette er et digitalt arbeidsverktøy som har hatt stor betydning for oss.

Som store undergrupper har vi: Smart Sea ISM-koden swom omhandler beredskap, drift, avvik, risikovurderinger, personell med mere.

Smart Sea Asset som er vårt digitale vedlikeholdssystem. Her ligger alle arbeidsoppgaver om bord, enten det er daglige, ukentlige, månedlige eller årlige oppgaver. For å rapportere kan en maskinist stå i maskinrommet og gjennom sin mobiltelefon kvittere ut en jobb og Sjøfartsdirektoratet kan lese det av hvis ønskelig.

Gjennom dette digitale vedlikeholdsprogrammet har vedlikeholdet av skipet blitt løftet flere hakk igjennom de siste årene. Det finnes selvsagt mange andre tilsvarende leverandører av slike systemer. Vi valgte dette ut fra at det passet våre behov, kostnad samt en totalvurdering opp mot andre leverandører.

Bjørn Blichfeldt er direksjonsformann i Oplandske dampskibsselskap, selskapet som fikk bygget skuta i 1856 og fremdeles eier og driver den. Blichfeldt er dermed pott og panne i miljøet rundt skuta.



«Skibladner» på slipp for noen år siden. Her kan vi få et inntrykk av skovlhjulet. Foto via Mjössamlingene.

Om frivillighet

Under Arendalsuka presenterte Riksantikvaren sin nye frivillighetsstrategi. «Frivillighet er ein berebjelke for kulturarven» var overskriften i pressemeldingen. Den forteller hvilken plass frivilligheten har i samfunnet, og hvordan etaten vil samarbeide med den.

Georg Jensen

Dette er den tredje strategimeldingen om hvordan Riksantikvaren vil samarbeide med frivillige organisasjoner. Strategien ligger på etatens hjemmesider og er nyttig lesning for dem som vil ha et innblikk i de store systemene som ligger mellom oss frivillige og statsapparatet.

Endringer i samfunnet rundt oss, og i frivilligheten og de frivilliges organisering, i mange tilfelle mangel på organisering, gjør at samarbeidsformer endres. Denne nye strategien skal prøve å fange opp dette. En fartøyverner blir stolt over å se alle bildene av vernede fartøyer, og av setningen: *Da fartøyvernet ble innlemmet i kulturmiljøforvaltningen på 1980-tallet var dette i liten grad etter initiativ fra akademien eller kulturminneforvaltningen, men etter sterkt påtrykk fra en gryende kystkulturbevegelse med et sterkt lokalt engasjement.*

En endring vi har sett, kanskje særlig etter pandemien, er mindre tilslutning til frivillige arbeid. Da må rekrutteringsarbeidet styrkes, endres og kanskje rettes mot nye grupper. Om vi ser den andre veien kan vi spørre: Må også vi endre oss, endre våre arbeidsformer, organisering og annet innen vårt fellesskap? Kan karen på bildet ha noen ideer eller erfaringer som kan hjelpe oss?



La Marco være vår ambassadør, som kan fortelle om gledene veteranskipsmiljøet gir.
Foto: Laila Andresen.

Dette er Marco Riquelme, fyrbøter på «Børøysund». Her hjelper han også til for å få det til å skinne på styrehusfronten. Som navnet antyder, er han innvandrer. Han kom som flyktning fra Chile for 35 år siden, og ble godt mottatt i Norge. I hjemlandet var han bilmekaniker, nå arbeider han som vaktmester og kirketjener i en kirke utenfor Oslo. Som katolikk måtte han ha godkjennelse fra biskopen for å arbeide i den norske kirke, det fikk han uten vanskelighet.

Gjennom venner fant han frem til veteranskipklubben for omtrent fire år siden. Der ble han også godt mottatt, og med sin mekanikerbakgrunn er maskinrommet hans naturlige arbeidsplass. Fra sin oppvekst i Valparaiso husker han noen gamle dampbåter, men hadde ikke noe tett forhold til dem. Nå forteller han om «Børøysund» i sitt miljø og omgangskrets. Det er vel den enkleste formen for å skape interesse. Blant passasjerene og folk som stanser på kaia er det alltid noen nyfikne, noen som lurar på hva, hvordan og hvorfor. Får de gode svar motiveres de kanskje til ytterligere spørsmål, helst slike som lyder: Hvordan kan jeg bli med?

Om vi kommer så langt må vi tenke gjennom hva vi har å tilby og hvordan vi presenterer det. Vi er frie og villige. En

stor verdi i miljøet vårt har Erik Småland påpekt i sin doktoravhandling, der han skriver om den store verdien frivillig fartøyvern har for deltagerens fysiske og mentale helse. Nå er vel ikke dette argumenter som treffer ungdommen. For dem er det kanskje fravær av den teknologien de er omgitt av til daglig som gjør inntrykk. I maskinen kan de se tekniske sammenhenger, ellers om bord oppgavefordeling og samarbeid og resultater av dette. Uansett hvilken aldersgruppe vi henvender oss til, kan vi tilby mange gleder.

Oslo kulturarvnettverk

Det er frivillighetens år i år. Frivillige over hele landet og innen alle former for frivillig arbeid har vist seg frem. Kan de nå lenger ved å samarbeide? Fartøyvernets dag og Fjordsteam var samarbeid innen en sektor. Samarbeid med andre sektorer innen kulturminnevernet er også viktig. Kan det nye nettverket i Oslo inspirere?

Rolf Nordby

I Oslo finnes det om lag 60 forskjellige organisasjoner som arbeider innen det frivillige kulturvernet. Disse representerer om lag 20 000 medlemmer, som enten jobber aktivt med kulturvern, eller som er opptatt av slik kultur. Her er det et bredt spekter av virksomheter innen vidt forskjellige områder, alt fra husflid, lokalhistorie, slektsforskning, motorhistoriske kjøretøyer, etc. – samt innen det maritime og fartøyvernet. Virksomhetene er derfor svært forskjellige i formål, organisering og aktiviteter, med både materielle og immaterielle objekter.

Mye er også felles, både i muligheter og utfordringer. Og muligheter var det Norges Kulturvernforbund så da de i 2021 sendte en innbydelse til de frivillige kulturvernorganisasjonene i Oslo, med formål om å opprette et nettverk som kunne bedre samarbeidet innen kulturvern, til felles nytte. For det er ikke til å stikke under en stol at frivilligheten i mange tilfelle sitter på forskjellige tuer og finner opp det samme kruttet. Enda vi har mye felleskrutt innen drift, økonomi, info, kunnskapsflyt, formidling, søknader og aktiviteter.

Og det siste, aktivitet, var noe det nye Kulturnettverket i Oslo tok tak i, da det ble «stiftet» i april i år, under et fellesmøte i Litteraturhuset ved Slottsparken. Deltagerne ønsket en aktivitet der de kunne presentere sin varierte kulturvirksomhet for publikum. En aktivitet hvor de kunne samarbeide og lære hverandre å kjenne bedre, både personlig og om selve virksomheten. På dette møtet ble det valgt et styre, med Nina Hovda Johannesen fra Husflidslagene som leder, og med en representant fra de maritime klubbene i Oslo.

Oppstart for kulturnettverket med maritimt stevne

Norsk Veteranskibsklub holder maritimt loppemarked på Akerhuskaia både vår og høst. Det høstlige markedet slår vi gjerne sammen med Akershusstevnet. Dette siste er et arrangement i regi av Oslo Kulturhavn, en sammenslutning av forskjellige maritime klubber i Oslo, som NVSK, Kystlaget Viken, Norsk Motorskøyteklubb, Colin Archerklubben, Sjøspeiderne og KNM Alta M314.

Dette Akershusstevnet, med loppemarkedet, mente vi var et godt utgangspunkt for å invitere de andre kulturvernorganisasjonene i Oslo til en felles festival, der alle kunne delta med egne stands og vise seg frem for publikum. Dette var plasskrevende, spesielt med alle de motorhistoriske kjøretøyene, men både Oslo Havn og Rådhusfolvalteren stilte seg positive til bruk av arealer på både brygge og Rådhusplassen.



Brovingen på «Børøysund» er en ypperlig talerstol. Her taler Marianne Borgen, Oslos ordfører. Foto via Norsk Veteranskibsklub.

Forberedelsene til stevnet viste nytten av samarbeid på tvers av det tradisjonelle. Båtfolket hadde vett nok til å hank inn Tor Ivar Volla fra Landsforeningen for Motorhistoriske Kjøretøyer (LMK), og med han på laget ble det lagt opp til og gjennomført et stevne med stor bredde og mangeartede aktiviteter. At stevnet falt sammen med feiringen av 100-års jubileet for Sjøspeiderne, var bare et pluss. Oslos ordfører, Marianne Borgen, fikk da holde to taler på noenlunde samme sted, på samme dag.

«Børøysund» er en båt som kan brukes til det meste. Når vi firte lett båten ned på kaia ble akterdekket en godt synlig og opphøyet scene, spesielt tilpasset det klassiske fotarbeidet til Shadowbandet vi hadde hyret inn. Det var det samme bandet som satte fyr på brygga i Bergen under Fjordsteam. Og det var ikke noe mindre trøkk på den gyngende kaia i Oslo. Meget bra underholdning fra Sjømannskoret og et dixieland-band også. Kjempesuksess!

Den musikalske underholdningen, sammen med de mange stands og aktiviteter, trakk godt med publikum begge dager. For de deltagende aktive var det pølsefest i skur 28 på fredag, og rekefest med godt drikke på lørdag. Mat og drikke, samt det sosiale for de frivillige, er svært viktig i en slik sammenheng. Rett og slett å ha det hyggelig sammen. Arrangementet må selvsagt evalueres for å se om slike stevner har livets rett. Nye møter er på trappene. Men den umiddelbare reaksjon fra flere hold var i kjent folkeskolestil: dette må vi gjøre en annen gang også.



Noen av de 150 000 besøkende. Ingen tvil om at dette er en folkefest av rang, en begivenhet som gir stolthet blant folk langt utenfor Bergen. Hvor mye vakthold trengs for å holde orden? Foto Harald Sætre.

Siste Fjordsteam?

I fire augustdager i år ble Fjordsteam arrangert i Bergen. Anslagsvis 150 000 mennesker besøkte festivalen. Offentlige krav, kostbart politivakthold og ustabile kommunale tilskudd gjør at fremtidige festivaler settes i fare.

Carl Harbitz-Rasmussen og Egil Sunde

Det er svært krevende å lage så store festivaler som Fjordsteam utelukkende ved hjelp av frivillig arbeid. For hvert nytt Fjordsteam øker øker kravene fra det offentlige til sikkerhetsplaner og -analyser, skiltplaner og annet. I tillegg til at politiet skal ha godt betalt for å gjøre ordinært politiarbeid. Dette var noen av utfordringene rundt årets Fjordsteam:

- Politiet i Bergen skulle ha ca. 325 000 kroner for vakthold under festivalen. Pengene dekket syv betjenter i fire dager (ikke natt). Vi finner det oppsiktsvekkende at politiet tar seg betalt for å sørge for sikkerhet under et ukommersielt arrangement basert på frivillig innsats. I tillegg til dette krevde politiet at Fjordsteam hadde egne vakter.
- Bergen kommune ga ca. 1,6 millioner kroner i støtte til Fjordsteam 2022, omtrent 300 000 kroner mindre enn

til Fjordsteam i 2018. I mellomtiden har kostnadene økt dramatisk. Kommunen hadde lovet 3 millioner kroner i støtte, men kuttet uten varsel eller begrunnelse like før arrangementet.

- Tall Ship Races (TSR) er et sammenlignbart arrangement. Bortsett fra at TSR er kommersielt, så er det omtrent like mange skip som deltar. Bergen kommune ga 13,6 millioner kroner i direkte støtte til TSR i 2019. TSR får altså nesten ni ganger mer i kommunal støtte enn Fjordsteam.
- Tall Ship Races har nesten syv millioner kroner i administrasjonsutgifter. Fjordsteam har null.
- I motsetning til Bergen kommune, har Vestland fylkeskommune økt sitt tilskudd fra 490 000 kroner i 2018 til nesten 1,3 millioner kroner i år.

- Fjordsteam tok ansvar for Frivillighetens år 2022. Kommunen hadde ikke større planer for dette. Ideen om å koble frivillighetens år opp mot Fjordsteam kom fra kommunen. Lite visste vi om at vi måtte betale regningen for dette.

Bergen kommune vil ha havnefester. Fjordsteam består av en gjeng med frivillige som står på for å skape byens desidert største folkefest over fire hele dager. Det er derfor provoserende at en stor del av sponsorinntektene går tilbake til det offentlige i form av betaling til politi, skiltplaner, sikkerhet og annet i stedet for til innhold under arrangementet.

Gode offentlige og private sponsorer

Det finnes imidlertid gode støttespillere i det offentlige som tenker annerledes og yter betydelig støtte gjennom gratis tjenester: Bergen Havn, Vestland fylkeskommune, Avinor, Forsvarsbygg, Bymiljøetaten og BIR (avfallshåndtering). Bergen Havn alene stilte opp gratis og lot være å kreve havneavgift i størrelsesorden det politiet skal ha for vakt-holdet sitt. I tillegg har vi gode sponsorer fra det private næringsliv.

Vi mener at verdiskapningen for et arrangement som Fjordsteam i form av omdømme, inntekter, tilreisende deltagere og tilskuere og faglig på kulturarvfeltet langt overgår de offentlige kostnadene, slik at dette burde ses på som en investering for en vertskommune. Argumentene ovenfor, pluss en del mer, hadde vi på trykk i et helsides innlegg i Bergensavisen i forkant av arrangementet, uten at det førte til noen reaksjon fra kommunalt hold.

Fjordsteam viste seg å bli en formidabel suksess, men dette kjente politisk og administrativ ledelse i Bergen til gjennom media. Tross bred invitasjon, var ingen fra byrådet til stede. Ordføreren meldte avbud et par dager før, og dro på ølfestival og fotballtur til England i stedet. Til sammenligning deltar kommunal ledelse bredt i TSR sine arrangement når de er i Bergen.

«Manglende kommunikasjon»

Kritikken vår av kommunal svikt i forhold til arrangementet gjorde at vi ble invitert til møte med byrådsleder Roger Valhammer begynnelsen av september. Han var tydelig brydd over det han kalte «manglende kommunikasjon» mellom kommunen og oss. Både når det gjaldt kutt i økonomisk støtte og sviktende fremmøte og interesse.

Manglende deltagelse fra kommunal ledelse betyr lite for publikum. Det betyr imidlertid at bestemmende myndigheter ikke kjenner til størrelsen på arrangementet fordi de ikke har vært der, og dermed heller ikke er i posisjon til å forstå hvilket arrangement de skal støtte ved neste korsvei. Det oppfattes også som et signal om at alt arbeidet frivilligheten legger ned, ikke betyr noe for byen.

Økt støtte i 2026

Resultatet av det nokså åpenhjertige møtet med byrådslederen er at de årlige bevilgningene til Fjordsteam nå økes med femti prosent, i tillegg til signaler om at totalsummen til neste arrangement økes vesentlig. Den politiske ledelsen varsler større tilstedeværelse. Det ser ut til at Fjordsteam 2022 kommer greit i mål økonomisk etter å ha kuttet der vi kunne og redusert på innholdet. Signalene fra Bergen kommune tas også til etterretning, og vi har allerede begynt arbeidet med et enda større Fjordsteam i Bergen i 2026.

Kravene til sikkerhet rundt slike arrangement er blitt omfattende og svært krevende for frivillige og blir ulikt behandlet i ulike deler av landet. Blant annet kostnadene med politiet. Vi har tatt problemstillingen opp med byrådsleder og varaordfører i Bergen, og Stian Davies, utvalgsleder for kulturutvalget i Vestland fylkeskommune. Alle disse har lovet å løfte spørsmålet opp på nasjonalt nivå til Stortingets justiskomite.

Carl Harbitz-Rasmussen og Egil Sunde er begge sentrale som ledere eller styremedlemmer på flere felt av kulturminnearbeidet i Bergen, særlig innen den maritimt delen. De er derfor blant de første som blir spurt når vanskelige saker, som den ovenfor, skal løses.



Det var også veteraner på land, gamle motorer, biler, busser og andre kjøretøyer. Her representert ved brannvesenets gamle stigevogn og en damptraktor fra Nederland. Foto Harald Sætre.

Virksomhet i Norsk Veteranskibsklub

Bergenturen til Fjordsteam har vært det sentrale for svært mange fartøyvernere. Likevel må vi ikke glemme det lokale, det hjemlige, for eksempel det som foregår i Oslo.

Rolf Nordby

«Styrbjørn» frontet Fartøyvernets dag i Oslo

I år er frivillighetens år, og er det en virksomhet som er spesielt preget av frivillighet, så er det fartøyvernet. NFF valgte 18. juni til Fartøyvernets dag, med oppfordring til spesielle aktiviteter for å synliggjøre oss og båtene våre. Dette ble fulgt opp med en rekke maritime stevner, spredt over hele landet, fra Eidsvoll til Hammerfest. Her kommer referat fra et av dem.

Norsk Veteranskibsklub samarbeidet med Norsk Maritimt Museum om seilaser med «Styrbjørn» mellom Akershuskaia og Bygdøyenes, med omveier. Vi seilte både lørdag og søndag, med inntil 12 betalende passasjerer på hver tur. Grunnen til valget av slepebåten «Styrbjørn» i stedet for passasjerskipet «Børøysund» til disse seilasene, var ført og fremst behovet for å få prøvet båten i drift.

«Styrbjørn» fikk utført femårs-klassing (en teknisk kontroll på linje med EU-kontroll for biler) ved Gotenius Varv i Göteborg i fjor høst, og seilt hjem til vinteropplag. I løpet av vinteren har en trofast gjeng har holdt på med forskjellige vedlikeholdsarbeider. Vi hadde ingen andre planer eller oppdrag for drift av båten, så for å få prøvet og vist den frem, var seilasene i forbindelse med Fartøyvernets dag var velkomne. Det ble da også som en sesongprøvetur, og alt virket som det skulle.

«Styrbjørn» er med sitt kraftige maskineri litt av en villhest. Men den ble mildt temmet ved de mange anløp og avganger av erfaren taubåtskipper Olav og maskinsjef Jørgen i spissen for sitt mannskap. Og den rautet som en villkøse med sin hese dampfløyte, slik at ingen i havnebassenget i Oslo disse dagene kunne unngå å høre hvilken farkost som var på farten. Den vekker oppsikt.

Passasjerene ble en broket forsamling, spesielt med turister som impulsivt benyttet anledningen til en alternativ fergetur til og fra Bygdøy. En uventet og spesiell opplevelse under Norgesbesøket. Og mens «Styrbjørn» briljerte på sjøen, holdt «Børøysund» åpent skip ved kai. Også et bidrag til Fartøyvernets Dag.

En travel høst for Veteranskibsklubben

Etter at «Børøysund» kom hjem fra et meget vellykket og formidabelt Fjordsteam i Bergen, har vi hatt mye aktivitet, spesielt med formidling. De fire åpne turene, med temaer fra jazz til diktopplesning og maritime kulturminner, var godt

besøkt. Akershusstevnet er nevnt. Og vi holdt også åpen båt på «Børøysund» under Oslo Kulturnatt den 16. september.

Men det virkelig store trøkket fikk vi under Havnelangs i slutten av august, et stevne i samarbeid med mangeartede kommersielle og frivillige aktører langs kaiene, i regi av Oslo Havn. I løpet av fire timer hadde vi over 800 personer om bord under åpen båt. Og omlag 300 av disse var barn som svermet rundt på alle dekk med «skattekart» i hånden i en premiekonkurranse. Bilder av steder om bord de skulle finne frem til. En slik aktivitet for barn om bord på båter er noe vi kan anbefale. Selv om premiene etter hvert ble til tørre kaker og postkort av båten, var det bare takk og blide fjes å se. Også fra foreldrene. Og kanskje lærte barna litt om båter også? En spire hos en frivillig fartøyvernere?

Vemodig oppdrag for «Børøysund»

Arne Lannerstedt, en av de absolutte pionerene i norsk fartøyvern og medstifter av Norsk Veteranskibsklub, døde nå på sensommeren. Hans siste ønske var at asken skulle spres på fjorden, fra «Børøysund», båten har var med å redde i 1969. Det ble en meget verdig seremoni, og en varm takk til Arne fra klubben og venner.



«Styrbjørn» i passasjerfart mellom Akershuskaia og Bygdøy. Foto via Norsk Veteranskibsklub.



Alle mann i arbeid under bunkring. Her kjører maskinsjef Jørgen Dihle winchen. Foto: Laila Andresen.

Fjordsteam 2022 – med «Børøysund» til Bergen

Årets store begivenhet for fartøyvernere var naturlig nok stevnet i Bergen. De fleste deltagende fartøyer hadde en travel vår og forsommer med alle slags forberedelser. For «Børøysund» ble også turen til Bergen en utfordring.

Laila Andresen

Det var en intens vårsesong om bord på «Børøysund». Med ferdigstillelse av vinterens store reparasjon av båtdekket, arbeidet med ny bestikk, klargjøring av alt i maskinen, i tillegg til det vanlige vedlikeholdet var den nok å henge fingrene i. Etter travelhet med turer i juni var «Børøysund» endelig klar for sommertur og seilasen til Fjordsteam, en seilas alle de aktive så fram til og som var belønning og stor motivasjon for arbeidet.

Leveranser av kull til turen ble en viktig faktor - var det mulig å få kull nok til tur/retur Bergen, samt en høstsesong etter det. Grunnen til vår skepsis var meldingen fra vår faste kullimportør i Velje om at det var svært vanskelig å få polsk kull, polakkene trengte kullet selv på grunn av krigen i Ukraina. Heldigvis gikk det i orden, vi fikk de nødvendige

25 tonn- det var det siste han hadde mulighet til å skaffe. 15 tonn ble levert på Husøy på Karmøy, av dette bunkret vi 7 tonn underveis til Bergen og 8 tonn på returen. Vi klarte også å skaffe 2 tonn til «Stavenes» som de selv hentet med lastebil.

Seilasen startet i godt vær torsdag 28 juli, første dag til Horten Verft. Neste anløp var Langesund, der ble vi tatt hyggelig imot av Langesunds fjorden Kystlag. Vi ble invitert til museet deres som viser alle sider av Langesunds historie knyttet til fjorden, fiske, båtbygging, innenriks- og utenriksfart og mye, mye mer. Et fint sted å besøke hos positive kystlagsmedlemmer.

Lørdagens etappe var til Lillesand, med en flott tur gjennom Lyngør i nydelig vær. Der var vi så heldig å bli møtt



Skuta trenger kull, mer enn 200 kilo i timen. Her bunkres, først i Oslo så på Husøy. Legg merke til teknikken med to trillebører som pendler under sekken.

av vårt styremedlem og leder av Forbundet Kysten, Asgeir K. Svendsen. Han har sammen med andre lokale personer skaffet seg en liten dampbåt med vedfyrt kjele, – dampsjekta «Damp1». Et hyggelig treff midt i Lyngørsundet - det var tydelig populært med mye dampfløyting fra begge båtene.

Fra Lillesand gikk turen videre til Farsund. Værmeldingen var dessverre ikke spesielt bra for de kommende to døgn. Og det viste seg fort å være riktig – stiv kuling både mandagen og tirsdagen, så det var ingen annen mulighet

enn å bli liggende værfast til kai. De lokale fiskerne var alle klare på at utenfor Farsund og rundt Lista var det absolutt ikke anbefalt å være. Med de værbegrensninger «Børøysund» har fra Sjøfartsdirektoratet var det ingen vanskelig avgjørelse å ta av skipperen. «Børøysund» ble liggende ved kai!

Tirsdag kveld var værmeldingen betydelig bedre og det ble avholdt mannskapsmøte for å ta den viktige avgjørelsen om seilasen videre. Hvis vi skulle rekke frem til Bergen in-

nen torsdag ettermiddag var vi helt avhengig av å seile to lange dager med tidlig start. Om morgenen ville det fortsatt være store bølger, men sjøen ville legge seg når vinden spaknet betraktelig utover dagen. Ingen vanskelig avgjørelse å ta – avgang klokken fem, så det ble ikke mye søvn den natten da oppfyringen for avreise måtte starte meget tidlig. Det er ikke lett å sove når det graves i kullbakstene. Stor stemning ved avreise, da alle nå så fram til at det var mulig å rekke Bergen, noe som det hadde vært stor tvil om bare et døgn tidligere.

Det ble en ganske slitsom tur da vi hadde bra med bølger og måtte holde oss skikkelig fast- gikk «sjøbein» i 15 timer. Det var heldigvis gjort grundig sjøklart, likevel



Møte i Lyngør. Man trenger ikke være stor for å være stolt dampbåt.



Vel framme i Bergen. Her passerer vi selveste «Hestmanden», en kollega fra Vesterålske gjennom mange år.
Foto Harald Sætre.

var det enkelte ting som fikk seg en runddans. Vi er også opptatt av sikkerheten til mannskapet, ikke minst for de som svetter på fyrdørken.

Seilasen gikk godt, noen ble litt sjøsyke, men det gikk bra for de fleste. Etter 15,5 timers seilas nådde vi Husøy halv ni om kvelden. Der ventet kullet som skulle lempes om bord, det var bare å sette i gang, avgang åtte timer senere. På kaia sto det en truck klar med nøkkelen i, heldigvis hadde vi en med trucksertifikat ombord. Imponerende innsats fra alle, og etter 2,5 timer var 7 tonn ombord. En sliten gjeng fikk i seg litt mat og drikke, så bar det til køys ved midnatt for å få noen få timer søvn før avgang. Maskinfolkene var i arbeid allerede fra klokka tre, og enkel frokost ble servert klokka fire. Nå var målet innen rekkevidde, bare et hektisk døgn igjen.

Værmessig ble torsdagens seilas betydelig roligere, bortsett fra Sletta var det jo innaskjærs. Vi skulle hente passasjerer fra Brattholmen, en halv times seilas fra Byfjorden hvor vi skulle møte alle de andre fartøyene for å gå i kortesje inn til Bryggen.

Gleden var stor om bord da vi nådde Brattholmen en time før planlagt avgang, målet var nådd. En glad, fornøyd og litt sliten mannskapsgjeng hadde fått skuta trygt frem, etter utfordringer rundt Lindesnes, Lista og Jærens rev. Nå ventet Fjordsteam og fire dager med fantastiske opplevelser.

Laila Andresen er leder av Norsk Veteranskibsklub. Hun har vært medlem i om lag 45 år og har hatt de fleste tillitsverv i klubben. Hun har tatt bildene der det ikke er angitt annen fotograf.



**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 tettvekst malmfuru, ferdig høvlet med nat i opptil 10m lengde.
- Hudplank i dim. fra 15 til 75mm.
- Master

- Bjelker, rekker og spant av naturlig krokete emner.
- Kopier av gamle panelprofiler.
- Annet tilbehør til trebåter.

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

Kysten rundt

Hva skjer i fartøyvernmiljøet?

«Stoksundferja»

Kystlaget Trondhjem kjøpte og overtok «Gamle Stoksundferja» fra firma Kaplak AS i 2012. I den forbindelse har Kystlaget Trondhjem startet firmaet AS Stoksundferja som er offisiell eier og hvor Kystlaget Trondhjem eier alle aksjer. Dette ble gjort for å skåne selve Kystlaget Trondhjem for utilsiktet økonomisk ruin samt ha det klart til kommersiell drift.

Fergen ble bygget som «Stoksundferja» ved E. M. Moen & Sønns Båtbyggeri i Risør i 1963 for Partsrederi for ferjedrift, Alf Skjærvik, Arnfinn Nilsen, Gerhardt Sundet og Kalmar Svenning. Lengde: 17,92 m og bredde 6,28 BRT. 58. Bygget av furu med eik spant.

Opprinnelig hovedmotor var en Volvo Penta TMD 96 på 140 HK. Nåværende motor er en 1976-modell Volvo Penta TMD 100 på 200 HK. Gir, propell og reversering er originalt.

I 1965 ble fergen overtatt av Fosen Trafikklag AS, Trondheim, og i 1983 ble den solgt som arbeidsbåt til Skandinavisk Undervannsservice AS, Melhus. Deretter gikk ferden til Trondheim i 2001 hvor den endte opp som tur- og restaurantbåt «Gamle Stoksundferja», først for Fru Inger AS, deretter overtok Kaplak AS.

Kystlaget Trondhjem baserer arbeidet på dugnad og egeninnsats og har begrensede økonomiske midler til disposisjon. Betydelig antall timer blir lagt ned hvert år blant med-



«Stoksundferga» på slipp. Foto: Kystlaget Trondheim.

lemmer, men prosjektet er avhengig av økonomisk støtte fra flere bidragsytere, blant andre Riksantikvaren og andre bevilgende myndigheter. Eierne har i flere år samarbeidet med Midtnorsk Trebåtverksted på Kjerkesvågen om arbeidene.

Målet er å få den ferdig til sesongen 2023 for så å kunne drifte den kommersielt med charterturer og turer på fjorden med skoleklasser for å formidlet fartøyets kulturhistoriske sammenheng. Kystlaget Trondhjem har mange ressurspersoner som skal ivareta ferjas vedlikehold og drifte den i henhold til forskrifter og krav, og målet på sikt er at den skal bli selvfinansierende.

«Stoksundferja» er en av de få småfergene som er igjen og skal tilbakeføres så godt som mulig til opprinnelig utgave.

«Skudenes»

«Skudenes» er en av veteranbåtene vi har hørt lite om. Men under Havnedagene i Haugesund i august kom fjordabåten for egen maskin fra Skudeneshavn. «Skudenes» er en av flere lokalrutebåter som Det Stavangerske Dampskibsselskab bygget for lokalrute fart i Rogaland.

Den ble bygget i 1957 ved Brødrene Lothe AS i Haugesund og innredet ved selskapets eget verksted på Klasaskjæret i Stavanger. Båten var bygget primært for å betjene ruten Stavanger – Kvitsøy – Skudenes, men ble etter hvert benyttet i de fleste lokalrutene til selskapet.

I 1984 var tiden som rutebåt slutt, og den ble solgt. Men den ble værende i Rogaland under ulike eiere og navn frem til 2021, da den ble båten overtatt av Foreningen Rutebåten Skudenes i Kopervik med tanke på bevaring og restaurering.

Utgangspunktet for restaurering var godt med tanke på tilstanden på skroget. Likevel var det mye arbeid å gripe fatt i, for eksempel full overhaling av den originalen 8 syl. EV Normomotoren DM på 400 BHK. I tillegg er det mye arbeid med innredningen. Foreningen tar sikte på at øvre og nedre salong skal være ferdige til sesongen 2023. Med en solid og flink dugnadsgjeng er det god framdrift i arbeidene. Men, som i de aller fleste fartøyprosjekt, er framdriften avhengig av tilgangen på penger.

«Skudenes» hadde flere søsterskip. Disse er for lengst borte fra Rogaland. Men «Rennesøy», senere «Hidle», fra 1958 eksisterer fremdeles og er trolig fortsatt i rutefart i Canada under navnet «Frances Barkley». «Sjernerøy», også den fra 1958, havnet til slutt i Nederland. Mulig den flyter fremdeles, sterkt ombygget.



«Skudenes» ved kai i Skudeneshavn. Innenfor kaia ser vi litt av fuglefjellet hvor den truede/sårbare krykkja har funnet et fristed. Foto: Laila Andresen

Med fjordabåter til Modalen

Mandag 6. juni var det endelig klart for den tradisjonsrike 2. pinsedagsturen som i flere år har gått fra Bergen til ulike steder utenfor byen. Dette er turer som opp gjennom årene er blitt svært populære. I år var det fire fjordabåter som satte kurs for Modalen. Fra Bergen gikk «Midthordland», «Vestgar» og «Atløy», mens «Oster» startet turen fra Bjørsvik. På turen innover fjorden var det en rekke stoppesteder, og ved ankomst Modalen hadde så godt som alle båtene fullt belegg av passasjerer.

Tidligere var det i flere år faste søndagsturer om høsten til

Modalen, der en rekke veteranbåter deltok. Da var det mulig å ta veteranbusser en vei. Denne gangen deltok ikke veteranbusser, men båttur begge veier, med anledning å bytte båt på returen.

Modalen er den nest minste kommunen i landet med rundt 400 innbyggere. Den fikk veiforbindelse først i 1976. Tidligere var det fjorden som ga forbindelse til omverden for både gods og folk. «Oster», bygd i 1908, er den båten som har trafikkert lengst i ruten mellom Bergen og Modalen, med sin isbryterbaug var den spesielt tilpasset isforholdene i fjorden som vinterstid ofte kunne være krevende.



2. pinsedag betyr noe spesielt i fartøyvernmiljøet på Vestlandet. Da blir det bestilt pent vær for å gi hygge og glede for passasjerer og mannskap på turer i gammel stil. Slik så det ut i sommer. Foto: Harald Sætre.

«Pelle» og sotenglene

Andreas Gebelhof, Bredalsholmen

Det første man tenker når man hører «damp» eller «damp-dreven» er ofte en dampmaskin. Dampmaskinen er et sjarmende objekt, godt vedlikeholdt, oljet og med bevegelige deler er den flott å se på. Dampkjelen kan derimot oppfattes som sotete, skitten, statisk og kanskje farlig. Men det er kjelen som skaper selve drivkraften: Dampen! Det er dampkjelen som førte verden inn i en industriell evolusjon på 1700- og 1800-tallet.

«Pelle» er et dampskip bygget i 1882 i Sverige ved Motala mekaniska verkstad, det samme verftet som bygget «Ski-bladner» i sin tid. Vi på Bredalsholmen er så heldige at vi jobber med en antikvarisk restaurering av dette 140 år gamle fartøyet, og platearbeidet er godt i gang. Men mye gjenstår, blant annet trenger fartøyet fremdrift. Den originale dampmaskinen eksisterer fremdeles, men dampkjelen er gått tapt. Vi vet omtrent hvor den er, for den skal ha blitt dumpet et sted i Oslofjorden for noen tiår siden. Vi fikk undersøkt noen tidligere skanninger av havbunnen etter kjelen, men denne letingen mislyktes. Nåla i høystakken og de greiene der. Heldigvis fantes det flere mulige løsninger.

Vi kunne alltid lage en ny kjele. Så opptatt av antikvariske prinsipper som vi på Bredalsholmen er, betyr det at vi måtte ha klinket sammen stålplatene med stålslag. Altså i motsetning til å sveise, som man gjør i moderne kjeleproduksjon. Sveising tok over som dominerende metode først på 1950-tallet. Problemet med å klinke en ny kjele er at det er vanskelig å få godkjent en slik konstruksjon etter dagens regler, mens på gamle klinkede dampkjeler er mulig å få godkjent reparasjoner. Løsningen med ny klinket kjele ble derfor (inntil videre) lagt i skuffen.

Man kunne alternativt kjøpe en ny og moderne kjele. Men denne løsningen ble forkastet da den mangeårige fartøyverneren Arne Ø. Holm, gjennom sine kontakter i Sveriges ång-



Dampkjelen på plass på Bredalsholmen. Her er den i historisk selskap, med akterendene av DS «Fram» (1885) og «Hamen» (1949). Foto: Andreas Gebelhof.

båtsforening fant en passende kjele i Lohja i Finland. Denne hadde tilsvarende dimensjoner og kapasitet som «Pelle»s gamle kjele. Vi og Stiftelsen D/S Pelle tok turen til Lohja. Denne finske kjelen ble bygget i 1937, opprinnelig for en varpebåt, men senere brukt som stasjonær installasjon på land. Ultrasoniske undersøkelser viste at kjeleskallet og naglene var i god stand. Riktignok trenger kjelen fjerning av rust og utbytting av enkelte tørte deler, i tillegg til å lære seg norsk for å unngå språkforvirringer. Men at maskinrommet blir som en sauna, det kan vi riktignok ikke gjøre noe med.

Kjelen er nå kommet til Bredalsholmen, den skal repareres og tilpasses «Pelle» så snart stålarbeid på fartøyet er ferdig. Så skal vi se om sotenglene returnerer til «Pelle».

Storfilm på kino



I september hadde filmen «Krigsseileren» premiere. Delar av handlinga i krigsdramaet finn stad i Bergen. Ei sentral rolle har «Hestmanden» som var bygd på Laksevåg og gjekk i konvoifart under begge dei to verdskrigane.

Ellers deltek ei rekkje større og mindre båtar frå Bergen, mellom andre «Stord I» og fartøy frå Bergen Kystlag. I tillegg er ei rekkje historiske kjøretøy, knytt til Bergen Veteranvognklubb og Bergen Brandkorps Historielag med.

«Krigsseileren» er tidenes dyraste norske filmproduksjon og kan hende ein av dei viktigaste. Filmen skal ha kosta 110 millionar kroner, om lag like mykje som restaureringa av «Hestmanden». Innsatsen til krigsseglarane er rekna for å vere det viktigaste norske bidraget under andre verdskrig.

Filmen skal representere Noreg i vurderinga av neste års Oscar-kandidater.

«Stangfjord» – eit prosjekt nær fullføring

For halvtanna år sia hadde vi ein artikkel med overskrifta «Stangfjord» snart ferdig. I vårt fartøyvernarspråk er «snart» eit sær samsleg ord. I artikkelen tyda det eit år, nå tydar det to år. Her kjem ei oppdatering.

Atle Vie

«Stangfjord» er bygd i 1933 ved Edv. Løvfalds Skipsbyggeri i Kvinnherad for Stangfjordens Elektrokjemiske Fabrikker, Stongfjorden i Sunnfjord. Båten var eit viktig bindeledd for innbyggjarane og fabrikkene i den vegause bygda i om lag 20 år. «Stangfjord» er 44 fot lang og 11 fot brei. Ved Rubbestadneset blei det sett inn ein 2-sylindra glødehodemotor på 35 HK med vribart propellanlegg. Etter krigen hadde båten mange ulike eigarar før den kom tilbake til Stongfjorden sommaren 1985. «Stangfjord» er no eigd av Veteranbåtlaget M/S Stangfjord.

«Stangfjord» har i mange år vore under restaurering, mellom anna ved Hardanger Fartøyvernssenter i Norheimsund, dit båten kom første gong i 2009. Deretter låg den i fleire år i Dalsfjorden for montering av motor, innreiing og anna arbeid. Her blei det nytta lokale verksemdar. Hausten 2021 blei «Stangfjord» slept tilbake til fartøyvernssenteret, ein tur på 120 nautiske mil og som tok fire dagar i surt haustver. Her må vi takka mange for god hjelp, mellom anna medlemmer av Bergen Kystlag, eigaren av «Gamle Havstein» og Vestland Fylkeskommune som bidrog med finansiering av slepet.

Ein viktig milepæl blei nådd då vi fekk testa den originale Wichmannen frå 1933. Den er no kopla på ein Volda propell – venstregåande – med venger frå Wichmann etter ein ide frå Hardanger fartøyvernssenter. Dette er truleg det einaste systemet i sitt slag i heile verda. Det blei avdekka utfordringar med hylse og lager, samt ved innkøying av maskina. Dette blir no retta opp ved fartøyvernssenteret der fartøyet ligg for vidare istandsetjing.

Ein annan viktig milepæl nådde vi i sommar da den ny-

bygde heimehamna i Stongfjorden sto klar etter stor dugnadsinnsats frå bygdefolk og andre. Askvoll kommune har bidrege med fri tomt og tilskot.

Laget hadde som mål at «Stangfjord» skulle delta for første gong på Fjordsteam 2022 i Bergen. Tur / retur Norheimsund ein strekning på 140 nautiske mil som og var ein teknisk prøvetur og for eiga maskin. Her fekk vi flott plassering innerst i Vågen. Mykje folk såg oss og det var tydeleg at mange, spesielt frå Stongfjorden og Askvoll blei svært rørt då dei såg båten og hørde motoren. Dei eldre huska godt då båten var einaste sambandet med omverda for den gamle industribygda.

Arbeid med å ferdigstilla «Stangfjord» held fram. Neste milepæl er ferdig fartøy i mai 2023. Men det er avhengig av vidare finansiering. Midlane som vi fekk frå Kulturminnefondet i år, kjem godt med. Dette blei markert ved ei tilstelning ved Hardanger fartøyvernssenter i juni der styremedlem i fondet, Atle Hamar, overrekte ein sjekk på kr. 500.000 til Atle Vie i veteranbåtlaget.

Vi i veteranbåtlaget er svært glade for at eit langdryge tilbakeføringsarbeid endeleg lar seg slutføra. Fartøyet skal ha tilhald i det området den var bygd for å gjera teneste, som eit kulturminne for industribygda Stongfjorden og for Askvoll kommunen.

Takk til medlemmer i laget og alle andre som bidreg til at vi lukkast.

Atle Vie er ein aktiv fartøyvernar, både i bergensmiljøet og stongfjordmiljøet. Tidlegare styremedlem i Norsk forening for fartøyvern.



«Stangfjord» i godt selskap innerst i Vågen under Fjordsteam. Foto Harald Sætre



Frå tilstelninga i juni, der Atle Hamar frå Kulturminnefondet (til venstre) gjev tilskot og anerkjenning til eldsjelaene frå Stongfjorden. Atle Vie tek stolt i mot. Foto: Harald Sætre



«Folgefonn» ved Hufthamar sommeren 1978, på en av sine siste turer. Foto: Harald Sætre.

«Folgefonn» under restaurering

En befaring i dokken ved Bredalsholmen

I 2010 kom «Folgefonn» hjem etter mer enn 30 år i utlandet. Hun var kjøpt av Hardanger Fartøyvernssenter for å bli museumsskip. Året etter ble hun fredet av Riksantikvaren. Nå ligger hun ved Bredalsholmen for å få utført stålarbeider. Hvor langt er de kommet med dette? Her får vi en situasjonsrapport.

Morten Hesthammer

«Folgefonn» ble bygget ved A/S Bergens Mek. Verksteder (BMV) og overlevert til Hardanger Sunnhordlandske Dampskipsselskap 1. juni 1938. Den er på 197 BRT, 36,4 meter lang og 8,1 meter bred. Om bord sto opprinnelig en 4-sylindret Wichmann råoljemotor på 300 BHK. I 1965 ble den erstattet av en 4-sylindret Wichmann diesel på 400 BHK. I 1979 ble «Folgefonn» tatt ut av trafikk og solgt til en båtklubb utenfor London til bruk som klubbhus.

Konsulentene på Bredalsholmen stod klare til å reise til Fjordsteam i Bergen da jeg gikk i land på holmen deres. Som sommergjest med egen båt ble jeg tatt meget vel imot. Fortøyningen var ikke før kommet i land før en sommeransatt tilbød både strøm og vann. Og det til og med uten

betaling! Med min lille båt var ikke forbruket stort, men allikevel.

Etter at arbeidsdagen var over og stillheten senket seg innenfor portene, fant jeg fram nøkkelen jeg hadde fått låne og låste meg inn. Bare noen meter innenfor porten lå dokken på min høyre hånd og dypt der nede sto «Folgefonn» på beddingsklosser, mens taket ruver over kanten av dokkveggene. Dette er fergen som min arbeidsgiver, Hardanger og Voss museum, eier. Noe pent syn er det ikke. I alle fall ikke for øyeblikket. Øvre dekk er pakket inn i blikkplater og under dette ruver skroget grått og tungt. Vinduene er demontert, begge endene av bildekket er lukket igjen, og et fint firkantet hull er skåret ut i skroget på hver side. Fergen

ser lett bomba ut, men det skremmer ikke en med noen års fartstid innenfor fartøyvern.

Jeg gikk ned trappene til bunnen av dokken for å ta en titt på hvor langt Bredalsholmens folk var kommet i arbeidet med restaurering, og hvordan skroget så ut. Med raske skritt kom jeg meg aktenfor roret for å se skroglinjene framover. Det er alltid kjekt å se skrogfasongen fra en ende av, syntes jeg. Fra der jeg sto så jeg linjene, men også at platene er fulle av tæring. Der tæringene har vært størst, og kanskje også gått tvers igjennom skrogplatene, har man tidligere lagt doblinger. Noen av disse ble lagt på av Dåfjorden slipp straks «Folgefonn» ankom Norge fra England i 2010.

Befaringen gikk videre framover langs styrbord side og jeg var kommet omtrent tre fjerdedels fram mot stevnen da platene gjorde et taktskifte. Herfra og forover var det nye fint tilpassede plater, klinket fast til spantene innenfor. De rødbrune malingsflekkenene som var smurt over klinkhodene var en indikasjon på at jeg var kommet til et område med nye plater. Videre framover var hudplatene nå glatte og gode.

Jeg tok meg deretter opp stillaset og inn på hoveddekket, eller bildekket om man vil. I det samme område som spant og hud var reparert var man i gang med å sette i stand bjelkelag, strekkplater, rennesteiner og skanseledning. Å brenne løs og fjerne deler er en ting, å kopiere og feste nye deler slik at de passer sammen med alle de andre delene noe helt annet. De nye platene blir gjennomhullet i kantene med jevne mellomrom og klinket sammen med andre plater. Like nøyaktig som om det har vært en stor symaskin som har festet dem sammen. Jeg har sett noen episoder av «Symesterskapet» på NRK og skjønner at dette er finsøm med kraftig tråd. På samme måte som sydamene på TV, syr



«Folgefonn» gjøres klar for langvarig opplag i Norheimsund.

Foto via Hardanger Fartøyvernssenter.

gjengen fra Bredalsholmen ståddeler sammen til ei ferge. Der det er mulig klinkes rennesteinsvinklene fast i strekkplatene før disse monteres ovenpå bjelkelaget. Det er det mest effektivt for både kropp og lommebok.

Så vidt jeg så er det kun i framskipet det er arbeid på gang. Det er derfor ingen grunn til å klyve videre rundt i stålskroget. Jeg gikk ut gjennom et stort hull i babord side og kom meg ned i dokken igjen. Foran «Folgefonn» står «Jøsenfjord», som hører hjemme i Rogaland. Etter sigende skal den dokkes ut i nær framtid. Det betyr at «Folgefonn» må tettes igjen midlertidig, slik at den kan flyte. Fartøyene må dokkes ut og så skal «Folgefonn» og ett fartøy til dokkes inn igjen.

Hvor lenge «Folgefonn» blir stående i dokk vet vi ikke, men med dagens pengeflom er det ingen fare for at den er stålfærdig i løpet av dette tiåret. Det kan man si er trasig, men det gjør den ikke mindre verdifull av den grunn. Med slike store og langsiktige prosjekter kan vi være trygge på at verftet er sikret arbeid framover, og at de har mulighet til å



«Vulcanus» sleper «Folgefonn» fra Dåfjorden til Norheimsund våren 2011. Foto: Harald Sætre.

satse på en fast stab og utstyr. I løpet av det siste året har Bredalsholmen laget seg en spanteovn og et spantegulv hvor de bøyer og vrir spantene slik at de blir kopier av de gamle. Det hadde de ikke da «Folgefonn» ble dokket inn. Tidligere var de derfor nødt til å «jukse det til». Ute på verftsområdet står den lille passasjerbåten «Pelle», og på den smis spantene etter å ha vært i den nye spanteovnen. Det kan man altså takke de store langsiktige jobbene og Riksantikvaren for.

Jeg tok runden rundt «Folgefonn» og gikk opp fra dokken igjen. Ved kai ligger «Hamen» som også fortjener et opphold i dokken. Man kan si mye negativt om de store tunge prosjektene. Pengesluk, kork i systemet og så videre, på samme måte som man har gjort om «Hestmanden». Den har forresten fast kaiplass aktenfor «Hamen», men hadde under mitt besøk tatt turen til Fjordsteam i Bergen. I dag er «Hestmanden» et av de fartøyene fartøyvernmiljøet er mest stolte av. Det norske fartøyvernmiljøet har virkelig klart å sette den i stand, riktignok med litt hjelp av Riksantikvaren. Men den har vært utrolig viktig for å bygge opp kompetansen innenfor klinkbygde stålfartøy. En kompetanse Bredalsholmen har delt med andre, slik at miljøet nå står bedre rustet enn tidligere. Nå er det noen år siden «Hestmanden» ble ferdig restaurert, og ved å ha «Folgefonn» i dokken kan Bredalsholmen, og hele fartøyvernmiljøet, tilegne seg ny kunnskap, bedre utstyr og dermed mer rasjonell restaurering. Det er bare synd at de statlige midlene er så små at slike istandsetninger virker uoverkommelig og evigvarende, men det er en annen sak.



Den nye spanteovnen kommer til nytte når fenderlistene skal bøyes. Foto via Morten Hesthammer.

Norges ledende produsent av klassiske riggdetaljer tilbyr

Tauverk, treblokker, masteringer, kofilnagler, jomfruer, pokkenholtkauser, fåretalg osv.

Tradisjonell kvalitet og utførelse til riktig pris.



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

www.veteran-rig.no

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



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

INDUSTRISALG

Alt i skruer, muttere og skiver – Festemateriell

Alt trær til skibsbyggeriet



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

Eg til skibskonstruksjoner som køl, stevn og spanter
Douglas, pitchpine, fyr m.m. til mast og dæk
Azobe m.m. til havnebyggeri

Limtrær og høvlede emner til dæk, inventar og aptering



*Nydamsbåden
Rekonstruksjon
av vikingeskib
23 meter langt*



www.dhs.as

Dansk Hårdtrær Savværk

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



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.



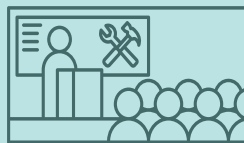
Sikringstiltak

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.

«Mjøsfærgen» på prøvetur

Høsten 2013 lå denne ferga på grunn og skeive i Røykenvika på Randsfjorden – ni år senere gikk hun for egen maskin fra Mjössamlingene på Minnesund, under tre broer, opp Minnестryken og ut i Mjøsbassenget. Det var da flere 10-år siden båten sist gikk for egen kraft og nesten på dagen 99 år siden hun gikk sin aller første prøvetur som flunkende ny og topp moderne pendelferge.

Per Inge Høiberg

«Mjøsfærgen» ble bygget av Sarpsborg mekaniske verksted i 1923 (bygg nr. 1) for A/S Mjøsfærgen og ble klin-
ket sammen på Minneslippen. Hun ble satt i drift på ruta
Gjøvik – Mengshol – Smedstua og trafikkerte her fram til
1950 da «Mjøsfærgen II» tok over. I 1967 ble ferga solgt til
Randsfjorden og trafikkerte Horn – Bjønøroa i et par år som
«Randsfjordferja» før det kom ny båt også der. Ferga kom
i privat eie og fungerte som fritidsbåt fram til hun gikk på
et par havarier og ble liggende forlist. Mjössamlingene fikk
i 2013 ferga som gave, flyttet den til Minnesund (under di-
verse kalamiteter) og startet så en omfattende restaurering.

I løpet av sommeren i år var man kommet så langt at
ferga kunne gå for egen maskin. Prøveturen tok et par-tre
timer og var i det store og hele meget vellykket – en av
kløtsjene kranglet litt og det ordnes nå. Dette fartøyvern-
prosjektet er drevet fram av en flokk frivillige medlemmer
i Mjössamlingene og 16 av disse deltok på prøveturen som
mannskap på ferga og på de to veterantaubåtene som as-
sisterte. Minnестryken, som er Mjøsas utløp til elva Vormå,
kan være lumsk med sterke strømmer og bakevjer og vi fant
det tryggest å ha taubåten «Willy» som ekstra trekk-kraft og
med «Start» hengende i akterenden.

Prøveturen forgikk 25. august, i godt vær og uten episod-
er av noe slag – bare lutter glede! Horten Skipsreparasjoner
har arbeidet mye på ferga det siste året, og to mekanikere
fra dette verkstedet var med under operasjonen. Det var
knyttet mest spenning til hvordan hun var å manøvrere opp
Minnестryken, men det viste seg å gå greit. Maskinkrafta var
da på akterpropellen, mens propellen forut sviver rundt av
vannet som passerer. Roret forut låses i midtskipsposisjon
når båten går forover.

I løpet av restaureringa er det skiftet skrogplater, skrog
er sandblåst og malt utvendig og innvendig, motor er fullt
overhald, alt elektrisk er skiftet, drivlinja (med reimdrift
og propell i begge ender) er reparert, rorene er restaurert,
all styring og manøvrering fra bro er re-etablert, utstyr i
maskinrom er restaurert/kopierte, tidsriktige lanterner er på
plass og mye, mye mer. Riksantikvaren/Viken fylkeskom-
mune har vært en solid samarbeidspartner og vi er dessverre
kommet ut av tellinga på antall timer med frivillig innsats.....

Selv om fartøyet nå er operativt, er det mye arbeid som
gjenstår, blant annet med innredning, reparasjon av be-
tongdekk (dette skal etter hvert skiftes med tredekk) og
montering av diverse utstyr. Ferga er inntil videre registrert



Slik ser ferga ut nå. Ikke noen skjønnhet, men godt egnet til sitt innlandsfarvann. Foto via Mjössamlingene.



Hjelpebåtene har møte. Foto via Mjössamlingene.

som fritidsfartøy, men målet er sertifikat for 50 passasjerer. Hun måler ca 19 x 6 meter, skrog i klinket stål med aluminium overbygg. «Mjøsfergen» har status som vernet skip.

Fartøyvernrådsgiver i Viken Aleksander Ytteborg deltok også på prøveturen og var tydelig tilfreds med at Norges eldste bevarte pendelferge igjen er operativ og ute på siste restaureringsetappe før 100-års-jubileet neste år.

«Willy» kom til Mjøsa i 1949, bygget i England i 1943 for krigstjeneste i det fjerne Østen. På Mjøsa trakk den tømmer fram til 1980. «Start» kom til Mjøsa i 1918 – også som tømmertrekker – kjøpekontrakten er underskrevet på Tofte i Hurum, men ellers kjenner vi ikke båtens opphav. Lille «VB 70» – bygget hos Glommens Mek. i 1930 deltok også som hjelpefartøy. Alle disse fartøyene eies av Mjössamlingene.

Midlertidig reparasjon av dekk på «Mjøsfergen»

Steinar Grimsen

«Mjøsfergen» har betongdekk som lekker. Det skal skiftes, men vi vet ikke når. Frem til da må vi til med en midlertidig tetting. Den er beskrevet her.

«Mjøsfergen» gjennomgår en full renovering, og som normalt kommer ikke alle pengene samtidig, ei heller er det tilgang til personer og materiell for å få til hele restaureringsprosessen som en sammenhengende sak. Båten skal ha tredekk, men har i dag et dekk bygget opp på dekkbjelker i stål. På disse er det lagt et langsgående lag av plank. På disse ligger en duk av ukjent type og over duken er det støpt et

uarmert betongdekk varierende i tykkelse fra 7 til 10 cm.

Utfordringen vår ligger i at betongen har sprukket og fremdeles sprekker. Dermed har det oppstått følgeskader nedover i konstruksjonen, ødelagt duk og råtne bord, med vanninntrengning og rustproblemer. Dekket skal rehabiliteres totalt, og vi har en tidshorisont på 2-5 år før dette skjer. Så lenge skal derfor den midlertidige reparasjon vare. Etter lange diskusjoner både inad i Mjössamlingen og med diverse eksterne konsulenter valgte vi følgende metode:

- Frese opp alle synlige sprekker med vinkelsliper og diamantblad.
- Støvsuge og vaske dekket.
- Impregnere sprekker.
- Fylle sprekker med pussmørtel.
- Støpe hulkillist rundt motorluke, 3x3 cm.
- Impregnere hele dekket med Betongtett.

Denne metoden så ut til å fungere bra, og alle var ganske fornøyde. Nå var det bare å vente på første regnvær for å se hvor tett det var blitt.

Og regnet kom og nye sprekker dukket opp. Adam var ikke lenge i paradiset. Den mest sannsynlige årsaken var nok det langvarige varme og tørre været vi hadde i høst. Da regnet kom trakk vannet ned gjennom betongen i de sprekkene vi ikke hadde sett, treverket ble vått og svellet litt.

Det ble derfor en ny runde med vinkelsliper, impregnering og igjenfylling. Denne gangen ble det også blandet litt impregnering i selve pussen, og nå ser det faktisk ut til at dekket er tett.

Materialene vi brukte var Hey`di mur- og pussmørtel M5, Hey`di KZ mørteltilsetning og Controll Betongtett.

Nå gjenstår å se hvordan dekket overlever vinteren, men den tid den sorg. Tidsbruken for arbeidet var cirka 40 timer, utført av frivillige. I tillegg kom planlegging og innkjøp.

Per Inge Høiberg er tidligere musiker og kultur- skolelektor og har vært leder av Mjössamlingene i mange år. Steinar Grimsen er av de frivillige. Han har ingeniørbakgrunn.

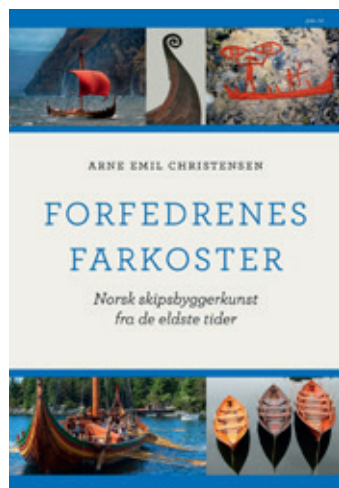
Verdt å lese

Det går mot mørkere tider nå, med mere insetid og dermed lesetid.
Her er noen forslag, både til egen lesning og som julegaveideer.

Forfedrenes farkoster

Arne Emil Christensen

Omtale ved Georg Jensen



Hver generasjon skriver sin versjon av historien, ikke fordi historien endrer seg, men fordi vår oppfatning og forståelse av historien endrer seg. Nye funn og nye teknologiske muligheter for datering gir grunnlag for ny tolkning av gamle funn. Derved får vi ny innsikt i forhold vi trodde vi kjente godt.

En av dem som har skaffet vår generasjon ny innsikt om fartøyenes utvikling er Arne Emil Christensen. Han har gjennom det meste av sin yrkeskarriere, som arkeolog, som leder av Vikingskipsmuseet på Bygdøy og som professor i nordisk arkeologi arbeidet med fartøyer. Nå har han oppsummert sine erfaringer i boka «Forfedrenes farkoster» med undertittelen «Norsk skipsbyggerkunst fra de eldste tider».

Hva slags kilder er det så Christensen bruker? Det varierer fra epoke til epoke. Fra førkristen tid har vi helleristninger og gravfunn, som vikingskipene. Fra middelalderen og fremover er det vrakfunn som dominerer, før skriftlige kilder overtar. For småbåter er det nesten ubrutte linjer fra vikingetid til og med 1800-tallet. Et viktig geografisk skille for småbåter er Jæren. Fartøyene på østsiden har sterkt slektskap med dem hos naboene i Sverige og Danmark. For større fartøyer synes det å være et skille med Svartedøden. Da ble Norge så utarmet at markedet for skipsbyggere falt bort. Da tidene bedret seg, handelen og dermed behovet for skipsrom økte, kom impulser fra et mye større område enn tidligere. Utenlandske fartøyer kom til Norge og norske sjøfolk dro utenlands.

Da ligger det nær å tro at for eksempel jektene er inspirert av hansakoggene, mens gaffelriggen og jakteskroget er resultat av en generell europeisk erfaringsutveksling.

Tradisjonsfarkostene Christensen beskriver er i stor grad forløpere og forutsetninger for de fartøyene vi tar vare i dag. Derfor er det viktig for oss «moderne» fartøyvernere å kjenne historien. Denne boka gir oss både et grunnlag for og en begrunnelse for det viktige arbeidet vi driver med.

Boka er utgitt på Pax forlag tidligere i år.

Norske Skipsportrettkunstnere

Morten Hesthammer

Omtale ved Tron Wigeland Nilsen



Morten Hesthammer, som mange kjenner fra Hardanger Fartøyvern-senter har i sommer utgitt ei bok om norske skipsportrettkunstnere. Boka er i stort format og har 327 sider. Morten har gjort et imponerende arbeid i å samle informasjon om flere hundre skipsportrettmaler med ditto bilder.

Innen bokverdenen brukes begrepet gavebøker. Dette er ei gavebok med flotte bilder, interessante opplysninger og med engelsk sammendrag. I dag blir det jo tatt millioner



En velkjent skute. «Stord», malt av Bård Kolltveit, tidligere direktør for Norsk Sjøfartsmuseum (nå: Norsk Maritimt Museum).

av bilder med mobilkameraer. Dette er noen annet. Boka inneholder et bredt spekter av bilder, og som forfatteren sjøl skriver: «Noen er svært godt uførte, andre naive og amatørmessige, men alle har en historie å fortelle.» I tillegg til den estetiske dimensjonen, representerer bildene også et unikt kildemateriale. Flere av fartøya som er avbildet vil være kjente for Dampskipspostens lesere.

Boka er et «must» i ethvert møblert hjem, og kan bestilles hos Morten: morten.hesthammer@gmail.com og koster kr. 500.

Full fart

Harald Sætre

Omtale ved Eilert Munch Lund



Da jeg var 13 år, i 1968, tok min mor meg med på tur til Stavanger. Reisen var en stor opplevelse i seg selv. Vi tok hydrofoillbåten «Vingtor» – bare navnet i seg selv, «hydrofil» var eksotisk – en båt med foiler – en slags «vinger» på en båt! Jeg følte vi «fløy» til Stavanger over bølgene som

vi ikke merket noe til dem. Her var salong og stewardesser i fine uniformer. Jeg hadde derfor stor glede av å lese Sætres bok – den brakte tilbake gode minner fra min da spennende reise tur/retur til Stavanger med «Vingtor». Boken er rikt illustrert og spesielt et foto av Helge Sunde av Vingtor i full fart tatt forfra gjorde inntrykk. I boken trekker Sætre de lange linjer - fra Italieneren Enrico Forlanini som i 1905 bygde en hydrofoillbåt som kom opp i 35 knop – til hydrofoillbåtenes endelikt langs norskekysten på 1970 - tallet. I boken er det meste med; rutetabeller, interiørplaner, tekniske data, mannskaper ombord og en rekke illustrasjoner av de forskjellige fartøylene i «full fart».

Boken er utgitt på Kapabel forlag.



Dette er «Vingtor», men her med navnet «Princefoil».
Foto: Helge Sunde

Rutebåter til Kontinentet.

Skip og ruter over Skagerrak i 200 år.

Bård Kolltveit

Omtale ved Eilert Munch Lund



Framitt hjem på Nærnes ved Oslofjorden kan jeg hver dag nærmest stille klokken etter «Crown Seaways» eller «Pearl Seaways» på vei til København. Ti minutter senere kommer «Color Fantasy» eller «Color Magic» fra Color Lines på vei til Kiel. Jeg har et spesielt forhold til Color Magic – i 2008 var det premiere om bord på min film

Norske Sjøfolk, med daværende næringsminister Dag Terje Andersen til stede – i en gedigen kinosal med plass til over 300 mennesker. Etter visningen ble det servert ekte sjømannskost til alle i en av skipets mange restauranter.

Men hva er forhistorien til denne omfattende rutetrafikken mellom Norge og Kontinentet? Det er en lang historie, og få, om noen, kan skrive bedre og mer om dette enn Bård Kolltveit. Han er nærmest som en Gudfar innen maritim historie. Om jeg, og sikkert mange andre, lurer på noe eller ønsker å kvalitetssikre en historie, er det bare å ringe Bård. Så får man svar – han er nærmest som et levende leksikon innen det maritime. Jeg hadde derfor store forventninger til boken «Rutebåter til Kontinentet». De ble innfridd – og vel så det. Det er blitt en rikt illustrert praktbok på 200 sider. I boken får man hele historien om rutebåtene til kontinentet, de som har betydd og betyr så mye for de mange som reiser til og fra Norge. Bård Kolltveit skriver selv i forordet: «Helt siden 1800-tallet har kryssing av Skagerrak til danske eller andre nord-europeiske havner vært første del av nordmenns reiser til utlandet. Navn som DFDS, Color Line, Fjord Line og deres forløpere har glidd inn i folks bevissthet, på samme måte som Hurtigruten. Bortsett fra de forskjellige trafikk-selskapenes jubileumsbøker, og en del spesialartikler er det hittil ikke blitt utgitt noen samlet historisk framstilling om denne trafikken i bokform her til lands, noe denne boka forsøker å avhjelpe.

Man kan trygt si at Bård Kolltveit har innfridd i sitt forsøk på å «avhjelpe».

Boken har også en tidslinje fra 1821 til 2021, og et rikt kilde- og navneregister. Den er utgitt på Kapabel forlag.

Det kunne ha gått skikkeleg gale då «Granvin» grunnstøytte i 1933

«Granvin» er kan hende den av veteranbåtane som har hatt lengst tid i ordinær rute-fart, frå 1931 til 1987, i hovudsak i Hardanger og Sunnhordland. I alle desse åra har båten unngått alvorlege ulukker, bortsett frå ein vinterdag i 1933.

Harald Sætre

Mandag 20. februar 1933 gjekk «Granvin» i ordinær vinterrute frå Odda klokka 12.15 til Bergen. Den første del av turen var veret bra, men utover dagen auka vinden på og det byrja å snøa kraftig. Båten gjekk oppom dei faste kaiane langs fjorden. Utover Hardangerfjorden vart sikten dårlegare, men den erfarne kapteinen hadde kontroll og gjekk med 9 mil.

Klokka 20 avløyste kapteinen styrmannen. Litt over klokka 21 gjekk båten frå Steinstø ved innseglinga til Fykkesund og sette kursen vidare utover fjorden mot Norheimsund. Det var meininga å gå gjennom Kvamsøysundet. Kursen var endra litt slik at kapteinen unngjekk å koma for nær Rykkje-

flu. Det snødde kraftig og sikten var dårleg. Med eitt oppdaga kapteinen eit skjer på styrbord side. Det var med ein gong gitt melding til maskinisten om full fart akterover, men det var for seint.

«Granvin» rende med full fart opp på eit skjer på nord-austsida av Tjuvholmen. Det var flo og båten sklei om lag tre meter opp på det låge skjeret. Maskina gjekk med full fart akterover utan at båten kom seg av. I staden la den seg sakte over på babord side, i ein vinkel på nær 45 grader. Akterskipet kom under vatnet og sjøen fossa inn.

Om bord var det eit mannskap på 10, inkludert restau-



Her står «Granvin» høgt på skjeret. I mørke og snøtykke greide mannskapet å berge alle om bord. I bakgrunnen bergingsdamparen «Herkules». Foto: Torstein Lofthus UiB Fotobase

rasjonen, og rundt 10 passasjerar. Då «Granvin» la seg over ramla ei kvinne med eit spebarn i sjøen. Begge vart raskt berga. Også mange av dei andre passasjerane og mannskapet hamna i sjøen men kom seg på land eller blei redda av den eine livbåten som var mulig å få på sjøen. I byrjinga var det tillopp til panikk, men mannskapet fekk etter kort tid roa passasjerane.

Etter kvart var alle komne opp på holmen, og mannskapet tok med passasjerar og rodde mot fastlandet og næraste bolighus på Bergstø for å få gitt bekjed om kva som var skjedd. Etter nokre kalde timar på skjeret var alle redda og kome i hus. Til all lukka var det ingen som blei alvorleg skadda.

Etter kvart vart ulukka kjend, og to av HSD sine rutebåtar, «Ullensvang» og «Hardangeren», kom til. Det var ikkje mulig å berga lasta, men all post fekk ein redda. Av avisreferat framgår det at «Ullensvang» gjorde forsøk på å trekkja «Granvin» av skjeret, utan å lukkast.

Via kontoret til HSD i Bergen vart det bede om assistanse frå Norsk Bjergningskompagni. Bergingsbåten «Herkules», som hadde eit bergingsoppdrag i Sunnhordland, vart straks sendt innover fjorden. Det hasta med å sikra «Granvin» så den ikkje glei av og sokk. Det var berre midtskipet som kvilte på skjeret. Bergingsaksjon var komplisert og det tok rundt ni dagar å få båten av. Mellom anna måtte ein få tak i telegrafstolpar frå det lokale kraftlaget. Av desse vart det laga til sliskar slik at ein kunne trekkja båten av utan å gjera for mykje skade på skroget.

Den 1. mars starta slepet mot Bergen. Nokre av mann-

skapet var med om bord i «Granvin», mellom andre maskinistane. Dei gjekk over maskinen og reingjorde mest mulig slik at det ikkje oppstod skadar etter at den hadde vore under vatn. Dei fekk den raskt i gang, og då slepet var kome gjennom Lukksund vart slepetauet til «Herkules» slept, og «Granvin» gjekk for eiga maskin til Mjellem & Karlsen i Bergen, men med «Herkules» som følgebåt.

Under sjøforklaringa forklarte kapteinen at årsaka til at «Granvin» var komen ut av kurs truleg var at kompasset var blitt påverka av jernlasta, karbiddunkar og surstoffflasker, som låg på dekk. Kapteinen opplyste også at lys frå nedgangen til lugarar og salong på hovuddekket kunne vera generande når døra vart opna. Vidare kunne han opplysa at under dårleg og visse seglingsforhold, hadde han ein utkikk på bakken, men vedkomande matros var denne gongen oppteken med andre oppgåver om bord.

Denne hendinga enda godt både for båt og folk. Men her var marginane små og det kunne fort ha gått gale. Skadane på skroget var små men innreiinga akter måtte rivast og byggjast opp att. Bergingsselskapet skulle ha kr. 20.000 (i den tids kroneverdi) for bergingsoperasjonen. Etter forhandlingar med forsikringsselskapet var dei til slutt enige om eit beløp på kr. 15.000.

Kjelder:

Sjøforklaringa.

Statsarkivet: Mappa til Norsk Bjergningskompagni A/S.

Diverse avisarkiv.



**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 restaureringar
- 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**

Gratulerer, Dampskibsposten, – du er blitt 50 år!

Gratulasjoner går også til alle de som har bidratt til at Dampskibsposten fremdeles lever og til de redaksjonskomiteene som hele tiden har sørget for at Dampskibsposten har blitt gitt innhold, finansiert og utgitt i alle disse årene, slik at Dampskibsposten i dag fremstår som en meget oppegående 50-åring!

Gerhard Ihlen

For omtrent et år siden ble jeg «antatt» av Georg Jensen og Rolf Nordby til å fungere som «redaksjonsmedhjelper» innen bruk av IT. Foruten abonnentregisteret var det ønskelig å katalogisere og digitalisere innholdet i tidligere utgaver av Dampskibsposten. De mente begge det ville være verdifullt om disse kunne bli gjort tilgjengelige i form av elektroniske filer i en database og internett. Derfor var det med stor interesse jeg påtok meg jobben.

Jeg fikk en plastpose fylt med tidligere utgaver og begynte å lese. I et 35 år gammelt nummer skrev daværende redaktør Øyvind Ødegård:

DAMPSKIBSPOSTEN har blitt utgitt gjennom de siste 15 år av Norske Veteranskibsklubb. Medlemsbladet har kommet med ujevne mellomrom. Layout og form har skiftet. Redaksjonsmedlemmer likeså. Men den redaksjonelle linje er snorrett og klar: DAMPSKIBSPOSTEN skal ha en tidløs profil. Den bør være fylt med historisk stoff, og om mulig være et felles organ for alle som arbeider aktivt for en bevaring av tradisjoner og kystkultur i Norge. DAMPSKIBSPOSTEN må videre være dagsaktuell. Den skal fortelle den enkelte leser og medlem av Norske Veteranskibsklubb hva som foregår i klubben til enhver tid.

Hvordan har Dampskibsposten utviklet seg i forhold til denne «snorrette» redaksjonelle linjen? I prosessen med å scanne alle disse numrene fra «tidenes morgen» (i 1972) mener jeg å ha funnet at svaret, et rungende «JA!» til at den redaksjonelle linjen fremdeles fremstår som «snorrett».

Målet om å være et felles organ for alle, være dagsaktuell, fortelle alle medlemmer hva som foregår i klubben til enhver tid, er absolutt en «tall order» for enhver redaktør. Ved gjennomgang av bladene er det ikke tvil om at intensjonen er nådd. Dampskibsposten har gått fra å være et rent medlemsblad for Norsk Veteranskibsklub til å favne de mange fartøyvernere i landet, både de som er organisert i foreninger og mange, mange andre.

Hvor stort har bladet vært?

Siden 1987 har Dampskibsposten hatt tre utgivelser pr år. I årene før har antall numre variert mellom ingen (i 1981 og

1982) og ett og to. Likeledes har sidetall og format variert. I 70- og 80-årene varierte de fra 12 til 44 sider, hovedsakelig i A5 format, avbrutt av seks utgaver i A4 format. Etter hvert kom det farger til. Noen få numre hadde farger på for- og bakside, men fra 65 høsten 2002 kom fargene for alvor. Først bare med noen av fotografiene i farger, men i løpet av noen få numre var farger innført fullt ut.

Fra slutten av 80-årene økte tydeligvis tilfanget av stoff, for sideantallet varierte mellom 24 til 32 i A5 format. Fra 2002 økte sideantallet opp til 64 sider pr nummer. Stofftilgangen var tydeligvis (gledelig) stor!

Opplaget har variert, det har for noen få numre vært oppe i over 2 800, men har nå stabilisert seg på rundt 2 300. Bladene har de siste årene blitt sendt direkte fra trykkeriet til abonnentene. Det har ført til en mer omhyggelig kontroll av adresser og medlemskap, og derved et noe lavere opplag. Georg Jensen kom inn som redaktør i nummer 2 for 2011 og la vekt på å dekke flere av veteranskipsmiljøene. Erik Småland hos Riksantikvaren spurte en gang om når Dampskibsposten skulle bli «voksen», altså vokse seg ut av A5 formatet. Det skrittet ble tatt i nummer 117, det første i 2020. Sidetallet ble redusert fra 48 til 44, mens tekstflaten ble nesten doblet.

Redaktørene

Dampskibsposten har i femti år vært et resultat av frivillighet, der ildsjeler har vært med i «redaksjonskomiteen». Komiteen, med en redaktør i spissen, har sørget for den kvalitet, det omfang og det opplag bladet har nådd. Uten deres villighet til å oppildne potensielle skribenter til å skrive, hadde nok ikke Dampskibsposten levd i dag.

De første årene var det hyppige redaktørskifter. Etter at Arne Drage kom inn i 1987 ble det større stabilitet. Da han noe senere skulle flytte til Kristiansand måtte han gå ut av styret, men ba han om å få beholde redaktørvervet. Bladet var blitt hans «baby» sa han. Siden da har redaktørene, Thor Hansen i Porsgrunn og Georg Jensen på Hamar, holdt til utenfor de tette klubbmiljøene. Det kan ha vært en fordel,



da de kanskje har stått åpnere overfor andre miljøer enn dem i Oslo og Bergen.

Annonsene

Annonsene har vært en liten del av stoffet. Tidligere hadde de fleste preg av å være støtteannonser. Annonsekroner er som regel en viktig del av et tidsskrifts økonomiske fundament, det forutsetter likevel at redaksjonen har noen til å drive akquisisjon. Slike ressurser hadde ikke bladet fra 2011 til 2020. Derfor heller ikke annonser. Fra 2020 har Morten Hesthammer stått for annonsene, og har gjennom sitt kontaktnett fått annonser rettet mot fartøyverneres behov.

Noen refleksjoner fra katalogiseringsprosessen

I løpet av innskanningen og senere katalogiseringen er det ting jeg la merke til. I løpet av de 50 årenes verneaktiviteter som er dekket av Dampskibsposten har det vært nevnt et stort antall «venneforeninger». Noen av dem lever fremdeles i beste velgående, andre har avgått ved en stille død. Dette er mye likt dagens Facebook-grupper som opprettes av noen som brenner for en sak, men der den entusiastiske glød sakte blir til kald aske. Hvorfor ble utviklingen slik? Er den nødvendige, vedvarende «frivilligheten» et utdøende fenomen? Er det funnet for mange såkalt verneverdige «vrak», men ikke nok «vernere» til å fortsette med (ofte) kostbar drift og omfattende vedlikehold etter gjennomført restaurering?

I vår tid hegner man om opphavsretten til bilder og artikler. Det er derfor ganske påfallende hvor mange notiser og innlegg, mange ganger over flere sider, som i 70- og 80-årene står der uten navngitt forfatter.

Det har vært svært mange bidragsytere til å gi Dampskibsposten et innhold som gjør at den redaksjonelle linjen har vært



Til venstre ser vi et av de tidlige utgavene, nummer 4 fra 1975, A4-format og mange typografiske effekter. To år senere var det A5-format og bilde i en lysventil. Denne omrammingen av omslagsbildet ble brukt i mange år.

«snorrett og klar». Entusiaster, både amatører og lærde innen fartøyvern, har bidratt med tekst og bilder. Av de mer «lærde» står Bård Kolltvedt frem, den tidligere direktøren på det som i dag heter Norsk Maritimt Museum. Han har vært en stor bidragsyter til Dampskibsposten gjennom mange år. Mange artikkelserier om fartøyer i kystmiljøet utgjør en stor del av hans bidrag. I tillegg har hans tegninger og riss av fartøyer, tegninger av fartøyer i drift i kystmiljøet og mennesker ombord, bidratt til å formidle den kulturen våre lesere er opptatt av.

Veien videre

Til tross for mange endringer har det ikke vært så mange avvik fra Dampskibspostens «snorrette» redaksjonelle linje. Nå står bladet overfor en store endringer. Vi har tillit til at den nye utgiveren i stor grad vil følge snoren, men samtidig føye til nye kvaliteter slik at bladet fremdeles kan bidra til å styrke fartøyvernet.

Dagens redaksjon ser at dataalderen er kommet for å bli. De har brukt hjelpemidlene i mange år, uten at det har vært synlig for leserne, papirutgaven har vært bladets presentasjonsform. En eventuell endring må den nye utgiveren beslutte. Det er allerede gjort et stort arbeid med å digitalisere tidligere utgaver og lage et dataregister for innholdet. Grunnlaget for å gå inn i dataalderen er altså lagt.

Bon Voyage, Dampskibsposten!

Gerhard Ihlen er tidligere styreleder i «Fartøylaget M314 Alta», og tidvis skipper på den gamle minesveiperen. Han har utdannelse innen data, og solid erfaring fra næringslivet og marinen.

Nye fartøyer i verneflåten

Flåten av vernede fartøyer vokser stadig. Nye fartøyer kommer til, for i tide å sikre de som om noen år kan fortelle om en nær fortid. Noen faller også fra. Et kriterium i Riksantikvarens vurdering av vernestatus er eiers økonomi og evne til å ta vare på fartøyet. Her omtaler vi noen av fartøyene som fikk vernestatus i år. Kilder for omtalene er i stor grad Alexander Ytteborg og Erik Småland.

Georg Jensen



To sjarmerende passasjerbåter. «Rigfar» (til høyre) ligger her ved Isegran i Fredrikstad. Foto via Viken fylkeskommune.

«Rigmor» og «Rigfar»

To passasjerbåter som antagelig er velkjente for folk i Oslo-området. «Rigmor» ble bygget i Risør i 1930 for svenske eiere og fikk navnet «Näset». I mer enn ti år gikk hun i fast rute mellom Gravare og Lysekil, med all slags varer og ikke minst sommergjester. Under krigen ble det mangel på olje og «Näset» måtte gå i opplag. Det varte frem til 1942, da båten ble rekvirert av marinen til vaktjeneste. Etter krigen ble det behov for større båter i ruten, og båten ble solgt til Rolf Martinsen fra Hvaler. Da båten skulle tollklareres måtte den ha et nytt navn. Det hadde ikke Martinsen tenkt på, så tollinspektøren spurte da hva «gumman» het. Jo, Martinsens kone het Rigmor, og det ble da båtens navn.

«Rigmor» gikk i fergetrafikk i Fredrikstad-området noen år, men lønnsomheten var dårlig, og passasjerkapasiteten for liten. Våren 1950 kom derfor «Rigmor» tilbake til Risør og ble forlenget til 49 fot. Siden har båten gått i forskjellig fart i indre Oslofjord, som rutebåt, charterbåt, undervisningsbåt for skolene og annet.

«Rigfar» er 48 fot lang og bygget i Flekkefjord i 1948. Det meste av sin tid har den hatt navnet «Leik» og gått i rute mellom Flekkerøya og Kristiansand eller mellom Flekkerøya

og Møvig, nærmeste havn på fastlandet. Etter en ombygging i 1968 fikk den stort sett det utseende den har i dag, men navnet ble nytt, «Flekkerøy». I 1982 ble båten solgt til selskapet bak «Rigmor» og fikk sitt nåværende navn.

Begge fartøyene er velholdte og i god teknisk stand. Det har vært gjort en del endringer i årenes løp, hovedsakelig nødvendige tilpasninger for å få lønnsom drift. Begrunnelsen for vernestatusen er at begge er representanter for en type passasjerfartøy/ferger som det er få igjen av.

«Freden»

En losskøyte, opprinnelig fra Risør. Flere restaureringsforsøk har ikke før frem, og skøyta sank utenfor Fredrikstad i 2018. Den er nå hevet og står på land på Isegran i påvente av restaurering.

«Krepsen»

Dette er en liten slepebåt som gjorde tjeneste som tømmertrekker på Tyrifjorden frem til 1970, da fløtningen ble nedlagt. Den ble da solgt til Telemark, men er nå tilbake og skal restaureres.

«Levang» og «Øysang»

Dette er to søsterskip, bygget i tre i 1949 og 1950 hos Moens & Sønns Trebåtbyggeri, for fart i to nabobyer, «Levang» i Kragerø og «Øysang» i Risør. «Levang» er 50 fot lang, søsteren to fot kortere på grunn av en annen utforming av avkjøringsrampen. Begge hadde kapasitet til tre biler og 75 passasjerer. Med en bredde på fem meter, dekkshus på begge sider og kjørefelt i midten var det etter våre krav ikke så romslig som avisomtaler fra byggeåret gir inntrykk av. Begge fergene har nå bare ett dekkshus.

«Levang» tilhørte Kragerø fjordbåtselskap og gikk i ruter til Jomfruland og de andre store øyene utenfor byen.

I 1961 fikk den, sammen med øvrig opprusting, ny motor, en Moss Diesel. Dette var egentlig en BK-motor fra Brødrene Klemsdal i Fredrikstad. Denne fabrikken gikk konkurs omtrent samtidig og produksjonen ble overført til Moss Verft og Dokk som drev den videre i kort tid. Motoren er visstnok den siste i sitt slag som fremdeles er operativ. Det følger også med et stort reservedelslager, herunder en identisk BK-delemotor. Dette gir fartøyet en ekstra verneverdi.

I 1985 ble fergen solgt til Bergen og var i drift der frem til 2022. Hjemmehavn ble da på ny Kragerø. Den eies nå av selskapet som også eier Portør Pensjonat og vil bli brukt i ulike former for chartervirksomhet.



«Levang» kommer hjem sommeren 2022 og følges det siste stykket av sin gamle parhest «Gamle Kragerø».

Foto via Viken fylkeskommune.

Fartøyet er i god stand. Vernestatusen en videreføring av status fra 2020.

Søsterfartøyet «Øisang» i Risør er nå Norges eldste bilferge i regulær drift. Den eies og drives AS Østre Søndeled og Risør Fjordbåtselskap, som også fikk bygget ferga. Som sin søster er den noe bygget om og tilpasset moderne krav, men ikke mer enn at den fortsatt har stor verneverdi.

«Epos»

Et fartøy som er til vurdering er bokbåten «Epos». Den representerer en sterk kultursatsning i Hordaland, Sogn og Fjordane og Møre og Romsdal. Det startet i 1959 med et flytende bibliotek som besøkte mindre steder i de tre fylkene. Bøker ble lånt ut, lest og levert tilbake til en lokal representant. Mens båten lå ved kai var det arrangementer for barn tidlig på dagen og ofte for de voksne om kvelden.

I 1963 ble bokbåten «Epos» satt i fart, som bibliotekbåt om vinteren og i turistrute om sommeren. Tjenesten ble nedlagt i 2020. I omtrent samme farvann seilte teaterbåten «Innvik» som flytende teater fra 1988 til 2001. En imponerende kultursatsing gjennom 60 år.



«Epos» ved kai på et av småstedene den anløper. Under ser vi hva ungene kunne oppleve ombord.



Bokbåten «Epos» har vi ikke lenger, nå har vi kulturbåten «Epos». 28 av kommunene som bokbåten tidligere anløp har nå gått sammen om å drive «Epos» som kulturbåt. Sist høst anløp den 44 steder fra Stadt til Karmøy og hadde 88 arrangementer. Driften er nå organisert i en ny stiftelse, og stiftelsen Fritt Ord har vedtatt å støtte prosjektet med en million kroner hvert år i tre år.

«Epos» var et av verdens første fartøyer bygget i aluminium, 80 fot lang og levert fra Fjellstrand verft i Hardanger. Aluminium har vist seg å være et utmerket materiale for fartøyer i denne størrelsen. Båten er da også i god stand, nærmere 60 år gammel.

Kongesjaluppen

Dette skal være den originale sjaluppen fra «Philante», yachten som ble bygget for den britiske flyfabrikanten Thomas Sopwith i 1937. «Philante» ble etter en innsamlingsaksjon gitt som en folkegave til kong Haakon i 1947. Den er nå kongeskipet «Norge». Sjaluppen var i bruk da kongen besøkte Stavanger etter krigen. Den restaureres nå og blir et klenodium i den kommende Stavanger veteranbåthavn.



Slik ser kongesjaluppen ut i dag, en virkelig attraksjon.

Dessuten har redningsskøyene «Idun» og «Biskop Hvosløf», hvalbåten «Southern Actor» og passasjerbåten «Skudenes» fått forlenget vernestatus etter eierskifte.

Magne J. Hansen – 1940–2022

«Børøysund»s mangeårige kaptein – Magne J. Hansen – døde 24. mai på Greverud Sykehjem i Follo – 81 år gammel. Han hadde da vært alvorlig syk et halvt års tid, men han var levende opptatt av «Børøysund», «Styrbjörn», «Hestmanden» og Norsk Veteranskibsklub til siste dag.

Magne var født og oppvokst i Bergen. Allerede i 15-årsalderen hadde han sommerjobb på hurtigruteskipet «Barøy», og senere tjenestegjorde Magne blant annet i fiskerioppsynet på Finnmarkskysten. Han var hele livet interessert i skip, skipsfart og maritim historie, men hans utdanning gikk mer i retning av økonomi og internasjonal handel. Hans yrkesaktive liv var i all hovedsak knyttet til import og service av strømaggregater og anleggsmaskiner med base i Oslo.

Magne meldte seg inn i Norsk Veteranskibsklub i 1971 og ble raskt en sentral person om bord på «Børøysund» og i klubben for øvrig. På midten av 1970-tallet tok han kystskip-pereksamen og etter dette ble broen hans viktigste arena om bord. Han deltok på samtlige sommerturer fram til 2021, og han var også svært aktiv i forbindelse med verkstedsopphold, filminnspillinger og passasjerturer i Oslofjorden. Ingen annen kaptein har så lang fartstid på «Børøysund» – kanskje med unntak av Arnold Hansen som var kaptein i perioden 1935–1960 da skipet gikk i ordinær rutefart i Lofoten og Vesterålen.

Magne var for mange av oss en meget god venn, kollega, inspirator og læremester. Også de siste årene var han aktivt med på broen og gav gode råd til oss andre navigatører om manøvrering, seilingsforhold, havneforhold osv. Han visste hvordan skipet oppførte seg under ulike forhold, og han var utrolig godt kjent langs kysten. Det var alltid en ekstra trygghet når han var på plass på broen.

Selv om de fleste nok vil forbinde Magne med «Børøysund», var han også en svært aktiv på mange andre områder. Han var formann i Norsk Veteranskibsklub i hele 18 år – fra 1986 til 2004. I denne perioden var han bl.a. en pådriver for arbeidet med «Styrbjörn» og «Hestmanden». «Styrbjörn» ble sertifisert og la ut på sin første store seilas fra Oslo til Kalvåg og Bergen i 2005, og det ville ikke ha skjedd uten Magnes arbeidsinnsats.

Hans interesse for krigsseilerne og «Hestmanden» var også veldig stor, og Magne var helt sentral i arbeidet med å sikre skipet og få etablert en egen stiftelse i Kristiansand – *Stiftelsen Hestmanden*. Ved utarbeidelsen av stiftelsens vedtekter bidro Magne til at klubben fikk beholde en viss innflytelse i stiftelsen i form av fast plass i styret og representantskapet. Magne hadde selv disse vervene i mange år – han satt bl.a. i styret helt til i fjor.

Magne har lagt ned utrolig mye arbeid for klubben, og han har vært en sentral aktør i det norske fartøyvernet.

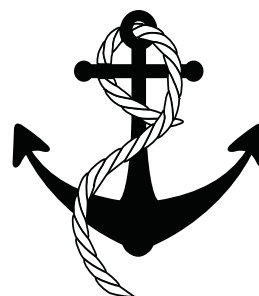


Slik kjente vi Magne. Foto: Harald Sætre

Magne var en rolig, omgjengelig, kunnskapsrik og meget dyktig kaptein som høstet stor respekt om bord og i hele veteranskipsmiljøet i Norge og i våre naboland.

God frivakt, Magne!

Eivind Lande



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
www.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
vestfoldmuseene.no/hvalfangstmuseet/southern-actor

SDS Hansteen

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

Stiftelsen Veteranskipet Rogaland

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

D/S Hestmandens venner

Bredalsholmen, 4632 Kristiansand
www.vestagdermuseet.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, Nærstestangen 52C, 3478 Nærnes
www.myfaun.no/eml@eml.no

Skogøys Venner

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

Stiftelsen D/S Engebret Soot

Postboks 130, 1871 Ørje
www.dampbåt.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»

Kontado AS, Jens Hystadvegen 43, 5417 Stord
ferjelaget.no/skaanevik@ferjelaget.no

Nattrutens Venner (MS Sandnes)

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

Bergen Brandkorps Historielag

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

Hurtigrutemuseet

Richard Withsgate 1, 8450 Stokmarknes
hurtigrutemuseet.no/hurtigrutemuseet@museumnord.no

Foreningen Mjössamlingene

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

Venneforeningen for MS Brandbu

v/ Atle Lyhmann, Fjordsvegen 88, 2780 Brandbu
randsfjordmuseet.no/ms-brandbu
atlely@hotmail.com

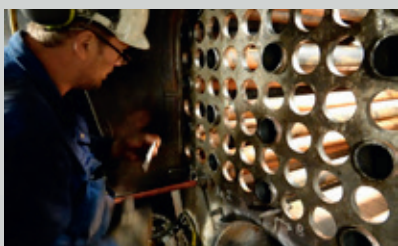
Veteranbåtlaget M/S Stangfjord

Stavenesvegen 121, 6984 Stongfjorden
[www.facebook.com – M/S Stangfjord/avie@online.no](http://www.facebook.com-M/S-Stangfjord/avie@online.no)

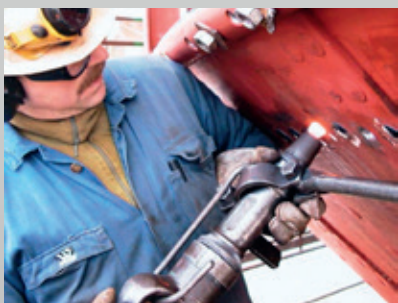


Bredalsholmen

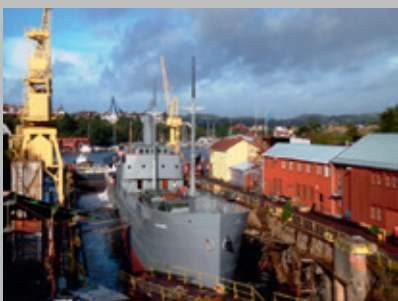
Dokk og Fartøyvernssenter



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

