

Nytt om fartøyvern februar 2012



M/S "Bilfergen" fredes

Riksantikvaren freder "Bilfergen" for å ta vare på en viktig del av Norges transporthistorie. Fredningen omfatter hele fartøyet med fast inventar og originalt fastmontert utstyr. M/S "Bilfergen" blir det niende fartøyet som er fredet i Norge, og den siste i Riksantikvaren sin verneplan for bilferger. Riksantikvar Jørn Holme roser ivaretagelsen av "Bilfergen".

M/S Bilfergen ble bygd i Ølve i Hardanger i 1921. Fartøyet var opprinnelig ment som en fiskekutter, men ble overtatt av A/S Aalesund Færgeselskap og fullført som bilferge. Fergen kunne ta tre-fire biler på tvers av dekk og gikk de første årene mellom Vestnes og Åndalsnes. I 1923 overtok Møre Fylkes Ruteselskap fergen og de to første somrene gikk "Bilfergen" mellom Geiranger og Hellesylt før den i 1925 fikk sin opprinnelige rute Vestnes-Åndalsnes-Vestnes. Senere ble fergen ombygd slik at kapasiteten kunne øke til fem biler. Under andre verdenskrig ble M/S "Bilfergen" rekvirert av tyske okkupasjonsstyrker og brukt til transport langs Vestlandskysten. Etter krigen ble hun satt inn i ulike ruter i Møre og Romsdal. "Bilfergen" ble solgt til Sund kommune i Hordaland, og satt i trafikk på ruta Steinsland – Toftarøy fram til det ble bygd bro der i 1972. Søndeled Veteranskibsklubb tok over M/S "Bilfergen" i 1975. Da ble fergen restaurert til slik den var i perioden 1934-42. Fergen er i dag eid av Møre og Romsdal Fylkesbåter. Foreningen gratulerer M/S "Bilfergen" med fredningen.

Styret 2012

Det nye styret i foreningen har nå tiltrådt. Styret består i 2012 av:

Styreleder:

Jan Welde, tlf 900 81 452, jan@welde.com

Nestleder:

Eilif Gabrielsen, tlf. 915 58 497, eilifgab@gmail.com

Styremedlemmer:

Aslaug Nesje Bjørlo, tlf 950 32 493,

aslaug.nesje.bjorlo@nordfjord.museum.no

Kjetil Skogdalen, tlf 951 26 051, kskogdal@online.no

Morten Hesthammer, tlf 474 88 295,

morten.hesthammer@fartoyvern.no

Tor Skille, tlf 416 58 230, tor.skille@online.no

Øyvind Ødegård, tlf 900 33 922,

oyvind.odegard@gmail.com

Varamedlem:

Hanne Mæland Strand, tlf 909 21 698,

hanne@maeland.com

Nye medlemmer

Foreningen har fra 2012 fått ti nye medlemmer. De nye medlemmene er fartøyene "Erkna", "Håbet", "Jelsa", "Jærbuen II", "Jøsenfjord", "Lete", "Sjøblomsten", "Tafjord", "Tyin" og "Vulcanus". Foreningen teller nå 150 medlemmer. Vi ønsker de nye medlemmene velkommen i foreningen. En presentasjon av fartøyene får du på foreningens hjemmeside: <http://www.norsk-fartoyvern.no/nfff/public/medlemmer/medlemsoversikt/>

Årsmøte 2012 til Bodø

Helgen 11. – 14. oktober vil foreningen holde årsmøte i Bodø. Innkallelse vil bli sendt ut i begynnelsen av september, men medlemmer oppfordres til å starte planleggingen av hvilke delegater som skal stille på årsmøtet samt reise for å få det billigst mulig. Foreningen har de siste årene hatt en sterk økning i reisekostnader i forbindelse med årsmøtet, noe som kan unngås hvis reisen blir bestilt tidlig. Hvis noen av medlemsfartøyene er tilstede i Bodø under årsmøtet er det fint om dere kan gi beskjed til sekretariatet: post@norsk-fartoyvern.no

Vel avholdt landskonferanse

Foreningens årlige landskonferanse ble holdt den 10. februar på Gardermoen. Det var hele 48 deltakere fra medlemsmiljøet tilstede på konferansen. Rune Endresen fra Stiftelsen Haugesjøen var første innleder. Hans innlegg handlet om drift og bruk av verneverdige fartøy med bakgrunn i erfaringer stiftelsen hadde gjort med "Johanne Karin". Neste innleder var Bjørn Abrahamsen. Han hadde et innlegg om drift og kompetanse av verneverdige fartøy med utgangspunkt i "Boy Leslie". Etter lunsj var det Oddvar Eriksen fra Stiftelsen Anna Rogde sin tur. Han ga en innføring i konsolideringsprosessene som "Anna Rogde" og Sør-Troms Museum hadde gjennomgått. Deretter fortalte Bjørn Fjellheim fra Kystmuseet i Sogn og Fjordane om fartøyvern på museum. Museet forvalter tre fartøyer som er medlemmer i Norsk Forening for Fartøyvern; "Atløy", "Svanhild" og "Haugefisk". Til sist i programmet var det satt av litt tid der styret informerte om sitt arbeide. De som ønsker å få tilsendt innleggene fra konferansen kan ta kontakt med sekretariatet: post@norsk-fartoyvern.no



Fra landskonferansen 2012. Foto: Ann Berith Hulthin

Brann på "Gamle Svanøy"

MS "Gamle Svanøy" var i ferd med å bli restaurert og lå til kai ved Hasseløy i Haugesund da det begynte å brenne kvelden 11. januar 2012. Båten sto i lys lue og var helt overtent innen brannvesenet ankom stedet. "Gamle Svanøy" ble bygget ved Hauges Jernskibsbyggeri på Hasseløy på 20-tallet og brukt som passasjerbåt i flere tiår. Den havnet senere på private hender og ble oppdaget av nordmenn på Gibraltar i 1999. I 2005 kom den hjem til Haugesund. Gunvar Grindheim i Haugaland Veteranbåtlag sier i h-avis.no at arbeidet med å restaurere "Gamle Svanøy" ikke er satt nevneverdig tilbake av brannen. Det var overbygget som brant og selve skroget er uskadd. Han forteller at brannen har heftet litt i prosjektets økonomi, men fremdriften i restaureringsplanene går som planlagt. Han har gitt opp håpet om å få ut forsikringspenger etter brannen, men er allikevel med godt mot og tror restaureringsplanene vil lykkes. Årsaken til brannen er ikke kjent.

<http://www.h-avis.no/nyheter/forstehjelp-til-ms-svanoy-1.6761915>

<http://www.h-avis.no/>

"Hauka"

Medlemsfartøyet "Hauka" fra Nord-Trønderlag har fått bevilget kr. 800 000 fra fylkeskommunen. Dette kommer godt med til restaureringsprosjektet som regnes til å koste 3, 6 millioner kroner. "Hauka" er eid av Norsk Sagbruksmuseum og er blant de viktigste kulturminnene som er igjen etter industriæraen med sagbruk og tresliperi i Namdalen. Fartøyet ble brukt til å frakte tømmer, og fungerte som isbryter vinterstid. Den ble brukt som skyssbåt, og før det var vei ble "Hauka" brukt til å frakte syke og gravide til sykehuset. Båten restaureres nå på Kirkenesvågen i Inderøy og skal etter planen bli tatt i bruk i 2014.

Adopter et kulturminne

Forbundet KYSTEN lanserer i mars en toårig kampanje hvor kystlagene inviteres til å velge ut et kystrelatert kulturminne med fokus på vern og bevaring. Formålet med kampanjen er å synliggjøre og formidle kystens

kulturminner spesielt med fokus på kystlagenes virksomhet. For mer informasjon om kampanjen: <http://www.kysten.no/adopter-et-kystkulturminne>

Kulturminnedagene 2012

Tema for Kulturminnedagen 2012 er "Møteplasser". Hvor møttes mennesker tidligere? Hvor møtes mennesker i dag? Er det steder for gudsdyrkelse, handel, reisevirksomhet eller fest og moro som er de viktigste møteplassene?

Mange kulturminnevernorganisasjoner markerer Kulturminnedagen som Forbundet KYSTEN, Norsk Fyrhistorisk Forening, Landsforbundet for Motorhistoriske kjøretøyer osv. Men også andre organisasjoner som Turistforeningen, Norges Speiderforbund og 4H vil delta, så her er det gode muligheter for å samarbeide med andre om et arrangement.

Kulturminnedagen vil i 2012 for første gang gå over flere dager fra 4. - 9. september. Med mer fleksibilitet for tidspunktet vil det kunne bli større mangfold rundt arrangementet og mulighet for at også skoler og barnehager kan delta.

Skipsregistrene har blitt en avdeling hos Sjøfartsdirektoratet

Fra årsskiftet ble Skipsregistrene en avdeling i Sjøfartsdirektoratet. Formålet med sammenslåingen er å etablere en enhetlig sjøfartsadministrasjon som skal møte krav til sikkerhet, miljø og service på skipsfartsområdet. Avdeling for skipsregistrenes hovedoppgave er å sikre rettsvernet for skip og rettigheter i skip ved tinglysing av eierforhold og panterettigheter. Alle dokumenter som skal registreres i NIS eller NOR skal som før sendes til Avdeling for skipsregistrenes adresse i Bergen. Tidligere måtte rederne forholde seg til to instanser når de skulle registrere skip og ordne med sertifikater. Nå kan de finne alt på en plass. Dette vil medføre en forenkling, som vi håper skal bidra til å gjøre det enda mer attraktivt å seile med norsk flagg, sier Akselsen. <http://www.sjofatsdir.no/om-direktoratet/aktuelt/nyheter/skipsregistrene-er-blitt-en-avdeling-i-sjofatsdirektoratet/>

<http://www.h-avis.no/nyheter/skipsregistrene-sjofatsdirektoratet-sant-1.6700860>

Avskjed med "Nordstjernen"

Det er stor etterspørsel etter å få være passasjer på "Nordstjernens" siste tur som hurtigrute. Mange som skal være med for å ta avskjed med det ærverdige fartøyet er faste gjester som har reist med "Nordstjernen" flere ganger. "Nordstjernen" har vært mer eller mindre i trafikk siden mars 1956, og ankommer Bergen for siste

gang som hurtigrute 22. mars 2012. I sommer skal "Nordstjernen" seile som cruiseskip på Svalbard. "Nordstjernen" er nå lagt ut til salgs på nettet: <http://www.dagbladet.no/2012/02/03/nyheter/hurtigruten/kongehuset/20070087/>

<http://www.nationen.no/2012/02/04/nyheter/hurtigrute/nordstjernen/7230563/>

<http://www.radionordkapp.no/nyheter.php?newsID=15767&katID=9>

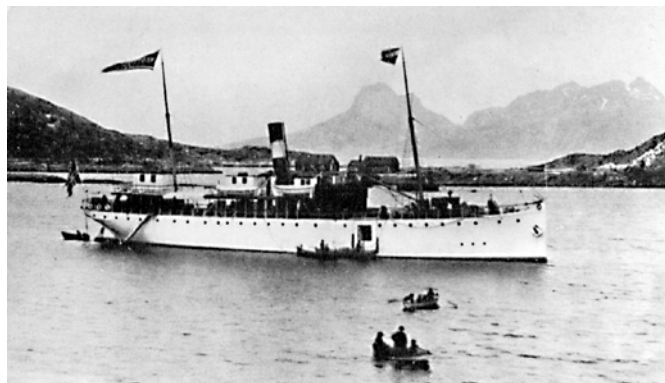
Lofotr vikingmuseum søker tradisjonshåndverkere

Museet ønsker å komme i kontakt med håndverkere som vil demonstrere og formidle sitt håndverk sommeren 2012. Museumshåndverkernes viktigste oppgave er å formidle håndverket til de besøkende, og må derfor beherske engelsk, og fortrinnsvis også norsk, flytende. Det er ingen formelle krav til fagutdannelse, så entusiastiske med realkompetanse er like velkomne til å søke som profesjonelle håndverkere. For mer informasjon ta kontakt med Konservator Sunniva Halvorsen, Sunniva.halvorsen@lofotr.no, tlf. 90551982. Se også: www.lofotr.no

Losen som seilte i mørke og tåke Anders Holte – en pioner i norsk kystfart

Av Kåre Nordgård

Scenen er broen på dampskipet "Vesteraalen" en gang midt på 1880-tallet. Vakthavende er styrmann og los Anders Holte, skipper og reder Richard With har frivakt. Skipet nærmer seg de smale og krokete sundene ved Brønnøy på Helgeland da de plutselig kommer inn i tett tåke. Normalt skulle de ha kastet anker og ventet til tåka lettet, men los Anders Holte manøvrerer videre etter sin egen loggbok. Han kikker stadig på klokka, kompasset og på en liten bok han har i hånden. Denne strekningen har han perfekte optegnelser over. Da kommer With i full fart opp på broen, sint og redd og ville kommandere Holte til å ankre opp. "Er det du eller jeg som har ansvaret?" spør Anders Holte, og With repliserte "Det er du som har ansvaret og det skal du jaggu også få ta følgene av!" Og dermed gikk han ned på dekket foran broen. Der gikk han frem og tilbake med hendene på ryggen og venta på støyten – som ikke kom. Da skipet var kommet gjennom tåkebeltet lå det helt rett i leia. Da kom With opp på broen og var overveldet: "Hvordan klarte du dette, Holte?" Og Holte fant tiden inne til å innvie sin sjef i sin hemmelighet: De nøyaktige optegnelsene han hadde gjort i sin private loggbok for denne strekningen med denne båten. " Dette må du fortsette med" utbrøt With og var svært begeistret. Dette var som bestilt for at With kunne gå videre med sine store planer om å etablere en hurtigrute langs kysten.



Vesteraalen. Foto: Utlånt av familien

Nedtegnelser

Anders Holte ble født i Sandtorg utenfor Harstad den 28. august 1849. Allerede som 15-åring fulgte han med sin far på lofotfiske, og 18 år gammel fikk han hyre på jekt som gikk til Bergen. Leia lærte han fort og allerede som 20-åring blei han jekte-styrmann. Senere fikk han sitt eget fartøy som han seilte i kystfart med. Han ble etter hvert los og i 1882 fikk han jobb som los på dampskipet "Vesteraalen" som Richard With hadde kjøpt tidligere. Etter mange års seilas med jekt var Anders Holte allerede lommekjent på strekningen Tromsø – Bergen. Han hadde brukt både øyne og ører godt i denne tiden og han hadde for vane å notere ned alle sine observasjoner. Han kjente hver fjelltopp som kunne brukes som me og han hørte forskjell på lyden av brottsjøene mot holmer, båer og skjær. Da han kom om bord i ei skute med dampmaskin fikk han snart den ideen at her kunne noe gjøres. Dampbåten var ikke som jekta avhengig av god bøl. Tidsintervallene mellom hver kursendring ble jo målbare og han begynte å gjøre notater om dette. En del andre ting kom også med i hans beregninger, for eksempel flo og fjære og i hvilken retning strømmen bar til enhver tid i de forskjellige sund som båten passerte. Alt ble omhyggelig nedskrevet og senere systematisert. De kursbøkene som fantes den gang var mangelfulle og tok heller ikke hensyn til kompassdeviasjonen på de forskjellige stedene langs leia. Slik gikk det til at gamle "Vesteraalen" begynte å seile om natten også på den mørke tiden av året. Dengang var det bare noen få lykter langs leia og folk som hørte om dette mente det var hasard de ga seg ut på. De kom da også ut for et forlis med dampskipet "Lofoten", og det til og med på Anders Holtes vakt. Folkene om bord reddet seg opp på en nærliggende holme, og der satt With og Holte og gråt sammen. De trodde alt de hadde bygd opp var ødelagt. Men så viste det seg at det skjæret de hadde gått på utenfor Haugsnes i Bø ikke var oppmerket på noe kart. With fikk assuranzen utbetalt og DS "Lofoten" ble hevet og kom senere inn i ruten igjen. Holte ble ikke gjort ansvarlig for forliset og kunne fortsette som los. Litt etter gikk de over til å seile om natta på alle de strekningene Holte etter hvert fikk ferdig.

Hurtigruten blir til

With hadde planene klar for rutefart, til å begynne med på privat grunnlag. Det ble mest fraktefart, men de tok også med en og annen passasjer. Det ble sagt at skipet kom så regelmessig at folk kunne stille klokkene etter

“Vesteraalen” og betegnelsen “Hurtigruten” synes å være brukt allerede på denne tiden. Men With stilet høyere og han søkte om konsesjon på kombinert rutetrafikk med både frakt og passasjerer. I 1890 solgte han derfor den gamle dampbåten og fikk bygd en ny som var bedre egnet. Det var denne nye og større “Vesteraalen” som ble satt inn i den nye statsstøttede hurtigrutetrafikken mellom Trondheim og Hammerfest den 2. juli 1893. Da var imidlertid los Holte nylig gått fra borde. Grunnen til dette var at han hadde fått kapteinstilling i Hålogalandske Dampskipsselskap og nylig var flyttet fra Bergen til Harstad. Holte ble senere disponert i rederiet. Han skal senere ha sagt at det dumme han noen gang hadde gjort var å si opp sin stilling i Vesteraalens Dampskipsselskap! Årsaken til at han sa opp og flyttet var nok familiære forhold. Anders Holtes innsats for det første store gjennombruddet for hurtigrutefarten i Norge ligger nok i skyggen av Richard With. Likevel har han utvilsomt mye av æren for at hurtigruten kom i gang basert på en erfaren sjømanns opptegnelser fra jektetfarten og de første dampskip. I hele 10 år seilte With og Holte sammen på kysten, i storm og stille. Det utviklet seg både en gjensidig tillit og respekt mellom dem som varte livet ut.

Los for Fridtjof Nansen og Keiser Wilhelm

Etter hvert fikk flere øynene opp for Holtes dyktighet. I 1896 fikk han anmodning om å lose Fridtjof Nansen og “Fram” fra Skjervøy til Koppervik etter Nansens berømmelige polferd. Han fikk permisjon fra Hålogalandske og seilte sørover som Nansens los. Dette var en stor opplevelse for ham og rene triumfferd for Nansen. Over alt ble de møtt av flaggsmykkede båter, små og store. De kom seilende i møte, la seg etter og fulgte “Fram” inn til neste havn. Holte hadde ikke lossertifikat lenger enn til Koppervik. Der kom ny los om bord, men Nansen inviterte Holte til å bli med til Kristiania der kong Oscar II og prins Gustav var møtt fram for å ta i mot ishavshelten som hadde vært ute i tre år. Nansen presenterte los Holte for Kongen og sa at dette var den los som var best kjent i norske farvann. Holte følte seg angivelig brydd ved dette, men Nansen hadde trolig sine ord i behold.

Den tyske keiser Wilhelm II var en stor beundrer av norsk natur og besøkte årlig de norske fjordene med keiserskipet “Hohenzollern” og fire krigsskip, trolig kryssere. I ti år hadde Holte hver sommer permisjon fra sin stilling i Hålogalandske for å være med på keiserens sommerlige tokt langs de norske fjordene. Der var to losere på hver båt, Holte var som oftest los på krysseren “Sleipner”. Da første verdenskrig brøt ut i juli 1914 var eskadren i Balholm i Sogn, Holte var da los om bord på krysseren “Rostock” som senere sank i Jyllandsslaget. Holte ble satt i land i Koppervik mens skipene fosset hjem til Kiel.

Tillitsverv og utmerkelse

Anders Holte var en ivrig forkjemper for Norsk Selskap til Skibbrudnes Redning. Selskapet ble opprettet i 1889 og to år senere gikk den første redningsskøyte, “Colin Archer” ut på tokt. Holte var kretsformann i 30 år i sin

krets og han reiste ofte rundt til lokallagene og holdt foredrag om hvor viktig det var å få flere redningsskøyter og holde dem i drift. Han var en eminent foredragsholder, han sang og fortalte morsomme historier. Han skrev også selv to sanger til Redningsselskapets sangbok. Året 1930 fikk Holte Kongens fortjenestemedalje for sin pionerinnsats for kystenes befolkning. En siste æresbevisning fikk han våren 1936. Da ble han invitert på en flytur som en av hedersgjestene ved åpningen av kystflyruten i Norge. Også etter sin død er han blitt hedret: 28. mai 1980 ble det avduket et minnesmerke med en byste av los Anders Holte i hjembyen Harstad. Den står i en liten park ved kaien og skuer ut over havet. Anders Holte døde 11. mai 1937 etter kort tids sykeleie.



Anders Holte. Foto: Utlånt av familien

Kilde: Familieskrift utgitt av Bergljot Holte Bjørkenes ved 150-årsdagen for hans fødsel.