



Fjordsteam 2025

Stavanger 31. juli - 3. aug.

Inngår i programmet til Byjubileet 2025
Program - Presentasjoner - Historie



www.fjordsteamstavanger.no

Velkommen til festdager

Det er en stor glede å ønske byens og regionens befolkning, sammen med besøkende fra nær og fjern, hjertelig velkommen til Fjordsteam Stavanger 2025.

Disse dagene fylles kaiene med kjente og kjære fartøy som mange har et forhold til. Sammen med hyggelige aktiviteter for store og små, skapes en stemning som du ellers må tilbake til de travleste etterkrigsårene for å finne.

Det er lokale veteranskipsentusiaster som har satt det hele i sving. Sammen med gode sponsorer og støtte fra Stavanger kommune er det gjort mulig.

Vi ønsker til lykke med arrangementet!

PS. Jeg vil benytte sjansen til å minne om at Stavanger i 2026 igjen blir vertshavn for The Tall Ships Races – en av verdens største seilregattaer. Det er bare å glede seg!



Tormod Losnedal
Ordfører i Stavanger

Hovedsponsor:

Stavanger Kommune - Kulturavd.

Rogaland Fylkeskommune, Sparebank 1 SR-bank

Stavangerregionen Havn IKS, Veteranskipet Sandnes

Erik, Karoline og Olga Berentsens Legat

Velkommen til Fjordsteam 2025



Nordsteam 2008

I 2008 og 2012 og 2017 arrangerte vi Nordsteam/Fjordsteam i Stavanger. Arrangementene ble en gedigen suksess med ca 80 tusen deltagere over 4 dager. Her deltok en imponerende samling fartøyer og rullende klenodier sammen med håndverkere og utstillere med maritim tilknytning. Også barna ble tilgodesett med spennende aktiviteter - og det er ikke mange av dagens unge som har vært i maskinrommet på et ekte dampskip!

Nå er vi klar igjen, med mye nytt og noe av det samme som tidligere har vært en fulltreffer. Denne gang har vi med oss flere nye båter, og aldri før så mange ekte dampere. Nå er det opp til oss å ta godt i mot gamle og nye veteraner fra inn- og utland.

Stevnet omfatter et bredt spekter av historiske fartøyer og kjøretøy, hvor både utstillere og publikum får være med. Fra tøffende små dampbåter med gratisturer i Vågen, til selv å være med på å ro egen båt.

I Florø var Fjordsteam en kjempesuksess. Ordføreren uttalte at det ikke hadde vært så store og begeistrede folkemengder siden maidagene 1945. Bergen har arrangert Nordsteam fire ganger og alle gangene gikk folk mann av huse med en oppslutning som overgikk selveste Tall Ship Race.

VI GJENSKAPER 1950-tallet

Gjennom generasjoner har Stavanger vært et møtested. Innlandet møtte kysten, Ryfylke møtte havet og folk møtte hverandre.



Velkjente Haugesund, Venus og Leda. Alle er borte, la oss ta vare på de vi fortsatt har.

Stavanger har gjennom hele historien hatt sjøen som levevei, både direkte og indirekte. Som en av landets ledendesjøfartsbyer har den en innholdsrik sjøfartshistorie. Enkelte deler av denne historien har vi i Rogaland også klart å ta vare på. Vårt distrikt, og resten av vestlandet, er godt representert når det gjelder både bredde og tonnasje av kystens seilende minnesmerker. En samling til å være stolt av!



Slik var miljøet rundt kaiene for 60 år siden. Og det var her på Steinkarkaien hvor det nå blir veteranbåthavn at Hundvåg I, Oscar II, Øybuken og Jøsenfjord gikk fra kai. Flere av disse kommer til festivalen.

VI GJENSKAPER 1950-tallet



Nattruteskipet MS Sandnes seiler inn Vågen til Skagenkaaien i 1950. Igjen å få oppleve under festivalen. I år er den 75 år.

Her i **Skur 2** vil det bli utstillinger, filmer, modeller og ikke minst møte med Stavanger dengang store stolthet Imperator som fyller 150 år.

Gratis inngang, spennende og inspirerende ting å se. Unger får seile radiostyrte båter.

En av nyhetene denne gang blir modeller / utstilling fra Stavangers storhetstid som seilskuteby, der skandinaviaas flotteste skute, Imperator, vises frem sammen med modell av Kjerringholmen der den ble bygget.



Se mer på neste side

IMPERATOR - Nordens vakreste skip



Avisene skrev at Imperator var det flotteste seilskipet som noen gang var bygget i Skandinavia.

For Stavanger, rederiet og byens innbyggere skulle Imperator være en manifestasjon av Stavanger som en av verdens viktigste sjøfartsbyer. Det flotte fartøyet skulle vise at her var det kapital, kompetanse og kreativitet.

Imperator var en fullrigger på 1082 netto registertonn som ble bygget av firmaet Plough & Sundt i 1874 -1876 på Kjerringholmen i Stavanger. Handelshuset Plough og Sundt ville ha et skip som var vakkert, solid og regningssvarende, og selve byggearbeidet ble overlatt til Stavangers fremste fagmann på området, skipsbygger Hans Christian Knudsen.

Det er ingen tvil om at Imperator var et fantastisk skip, noe som kom til sin rett når det lå ankret innerst i Vågen. I baugen var det en gallionsfigur i dobbelt legemsstørrelse, som forestilte selveste imperatoren, keiser Augustus, han som ville at hele verden skulle innskrives i manntall. Skipet var utstyrt med det aller nyeste og beste som var å skaffe, blant annet et førsteklasses patentspill for lossing, lasting og ankerheving. Akterut, der kapteinen og styrmennene hadde sine lugarer, var bekvemmelighetene elegante og romslige, noe som også var situasjonen for passasjerene.

De første årene la Imperator ut på langfart, først til Newcastle før ferden gikk til Det fjerne Østen der fregatten seilte i risfarten på Ostindia. Så kom den økonomiske krisen som endte med at det ene handelshuset etter det andre gikk konkurs - blant dem også Plough & Sundt, noe som medførte at Imperator måtte selges. Likevel var det en viss trøst i at det ble kjøpt av et annet Stavanger-firma, Holdt & Isachsen.

Men i 1886 var det slutt for Imperator. Storhetstiden for de majestetiske seilskutene var over. Damp var kommet for å bli og var i ferd med å utkonkurrere seil fullstendig. Det verste var kanskje at Imperator hadde vært akterutseilt allerede da hun var beundret for sin skjønnhet på Kjerringholmen, men det var det ingen som ville snakke om da.

Program 31. juli - 3. august



Torsdag:

- 15.00 Tjuvstart. Noen av båtene starter fra Sandnes som jubileumskonvoi for Veteranskipet Sandnes 75 års jubileum. Publikum kan følge båtene i konvoituren fra Sandnes til Stavanger. Tilbake til åpningen.
- 17.00 Åpningsdag. Flere fartøy seiler ut byfjorden med Nøkk for å ta i mot og følge inn gjestende båter. Hundvaag I, Riskafjord, Skudenes og andre tar med gratispasasjerer. Vågen fylles opp av fartøyer, veteranbiler, utstillere, håndverk, korps og kor. Gratisturer med små dampbåter. Egne aktiviteter for barn, og "Lenden" kommer med ponniene.
- 18.00 Velkomst i Vågen med bilhorn og skipsfløyter, korps og kor, veterankjøretøy etc. Offisiell åpning av Unni Fuglestad, leder kultur- og næringsutvalget, og presentasjoner og underholdning. Utstilling/historie/film i Skur 2 om Stavangers stolte sjøfartshistorie og modellutstilling, bl.a. modell av skandinavias flotteste seilskute, Imperator, som ble bygget i Stavanger for 150 år siden. (Må sees! Norges største og flotteste.) Unger får seile radiostyrte båter. Utdeling av billige og gratis varer som båtene og laste-biler kommer lastet med. 50 talls torghandel.
- 19.00 Velkommen ombord. Omvisning, underholdning og servering. Feiring for 3 jubilarer: Stavanger by 900 år, seilskuten Imperator 150 år og veteranskipet Sandnes 75 år. Det spanderes bløtkaker ombord i passasjerbåtene og i Skur 2 så lenge beholdningen rekker.
-

Program 31. juli - 3. august



Fredag:

- 12.00 Åpne skip, utstillinger, håndverk, salgsboder, motorer, veteranbiler, små dampbåter går gratisturer i Vågen. Sjøfartsmuseet og andre utstillere har aktiviteter for barn og unge. Fiskekonkurranse. Ro din egen båt. Båtmodellutstilling, film og billedutstilling Stavanger - en stolt sjøfartsby, i Skur 2. Her kan unger få seile fjernstyrte båter.
- 14-17 Flere passasjerbåter går turer til de gamle dampskipskaiene der de bytter varer med de fastboende, som livet på kaien i 50 årene. Oster, Granvin, Skudenes, Riskafjord.
- 17- Omvisning ombord i båtene, åpent for publikum. Havneturer, underholdning og servering.
- 19- Bli kjent med båtene som ligger til kai, og bli med tilbake til 60 tallet.
Gjenopplev det beste fra Beatles og Elvis m.m.
Dyktige tributeband opptrer ombord i MS Sandnes.
-

Program 31. juli - 3. august



- Lørdag: Åpent hele dagen fra kl. 11**, med utstillinger, torghandel og håndverk. Sjøfartsmuseet og Kystkultursamlingen i Tananger har aktiviteter for barn og unge. Som i gamle dager for ungene sitte på når "Lenden" kommer med ponniene. Små dampbåter går gratisturer i Vågen. Familiegrilling på Natvigs Minde. Hundvaag I går i skytteltrafikk. Alt er gratis. Innslag og parader med veterankjøretøy.
- 11- torghandel og håndverk. Sjøfartsmuseet og Kystkultursamlingen i Tananger har aktiviteter for barn og unge. Som i gamle dager for ungene sitte på når "Lenden" kommer med ponniene. Små dampbåter går gratisturer i Vågen. Familiegrilling på Natvigs Minde. Hundvaag I går i skytteltrafikk. Alt er gratis. Innslag og parader med veterankjøretøy.
- 12-14 Skuespill på kaien: "Liv på kaien" Egersund Mandsangforening med sjauing og skuespill.
To forestillinger: kl. 12 og kl. 14.
- 15.00- Konvoitur med båtene rundt byøyene. Billetter ombord. Turen varer ca 1,5 time.
Alle båter inviteres/følger konvoien som i Kovid-årene. (også fritidsbåter).
- 17.30- Publikum hygger seg ombord og på kaiene utover kvelden med god underholdning fra 50 og 60 tallet. Veteranskipet Sandnes er åpent til kl. 01.00
- 19-23 Festmiddag for mannskap og utstillere i Atlantic Hall. med rogalands beste June Kommune og Egersunds Mandssangforening og God Gammel Aargang m.m.

Søndag kl. 11.00: Konvoitur til lysefjorden

De fleste fartøyene forlater Vågen. De største splitter lag og gjennomfører konvoitur til Lysefjorden. De andre reiser hjem eller følger med på turen. Billetter bestilles på telefon eller selges ombord. Takk for denne gang!

Program 31. juli - 3. august

Turer og billetter

Fredag kl. 15 - 18

Tur til de gamle dampskipskaiene

Tur med **Oster** tlf 97547816 og **Granvin** tlf 95113223 til Reilstad-Finnøy - 50 talls byttehandel på kaien - butikk - museum.
Tur med **Gamle Skudenes** tlf 95253533 til Vikevåg, Rennesøy, bytte av varer og gammelt miljø på kaien.
Tur med **Riskafjord** tlf 98841565 til Hommersåk-Usken-Uskakalven-Li. Bli med på Gamleruta.
Billetter: Voksne kr. 250, barn kr. 100.

Lørdag kl. 13 - 17.00 - **Gratistur til Natvigs Minde.**

Hundvaag I tar familier gratis til Natvigs Minde, der det er gratis grillfest for publikum.

Lørdag kl. 15 - 16.30 - **Konvoitur med de mindre og mellomstore båtene rundt byøyene.**

De mellomstore båtene tar med passasjerer.
Oster tlf 97547816, Granvin tlf 95113223, Skudenes tlf 95253533, Riskafjord II tlf 98841565. Oversikt over hvilke båter som er med på denne turen presenteres på festivalen.
Fritidsbåter oppfordres til å følge konvoien.
Billetter: Voksne kr. 250, barn kr. 100.

Billetter forhåndskjøpes ombord, eller bestilles over telefon. Bør hentes minst to timer før turen.

NB! Endringer i programmet kan forekomme.



SILKETRYKK & REKLAME

**SKILT - SELVKLEBENDE MERKER - TEKSTILTRYKK
BILDEKOR - GAVEARTIKLER - PROFILERING**

Tlf. 51 53 57 50

www.silketrykkogreklame.no post@silketrykkogreklame.no

Program 31. juli - 3. august

Turer og billetter

Søndag kl. 11 - 15 **Konvoitur til Prekestolen**

Sandnes tlf 97 15 65 73

Rogaland tlf 95 11 27 07

Gamle Skudenes tlf 95 25 35 33

Granvin tlf 95 11 32 23

Southern Actor tlf 90 01 70 22

Riskafjord II - 988 41 565.

Oversikt over hvilke båter som er med på denne turen presenteres på festivalen.

Fritidsbåter oppfordres til å følge konvoien.

Billetter: Voksne kr. 250, barn kr. 100.

Billetter forhåndskjøpes ombord, eller bestilles over telefon. Bør hentes minst to timer før turen.

NB! Endringer i programmet kan forekomme.

Liste over deltagende 43 fartøyer:

Amica, Andholmen, Ann Mari, Anna af Sand, Brødrene af Sand, Caroline af Sandnes, Faun, Favorit, Fremad II, Gamle Kongesjaluppen, Gamle Oksøy, Granvin, Haugefisk, Hebe, Hulda, Hundvaag I, Idsal, Jøsenfjord, Karoline, Livbåten Bends, Margit, Maud, Miss Chris Craft of Norway, Nyborg, Nøkk, Ocean Tide, Oscar II, Oster, Parat, Peder W, Peer Gynt, Poseidon II, Riskafjord II, Rogaland, Sandnes, Sjøleik, Skudenes, Southern Actor, Stord I, Tananger, Tyssø, Vulcanus.

Southern Actor



SOUTHERN ACTOR er en av de få gjenværende hvalbåtene, og den er Norges eneste som fortsatt er rigget som hvalfanger og med original dampmaskin - en er et virkelig klenodium!

Den opererte som hvalfanger i Sør-Ishavet for Chr Salvesen & Co det meste av tiden den var i drift, men i 1962 var det slutt og båten gikk i opplag. Etter en omskiftende periode, bl.a. som hvalfanger i nordlige farvann ble den solgt til Spania i 1975, der den ble senket av Paul Watsons Sea Shepard, men hevet og reparert.

I 1989 så det ut for at skipet skulle ende som spiker, men da våknet hvalfangstmiljøet i Sandefjord! Båten ble kjøpt, slept hjem og fullrestaurert, malt i Salvesens gamle farger og satt i tjeneste som en meget viktig del av Hvalfangstmuseet i Sandefjord.

Southern Actor var i Stavanger under Fjordsteam 2012, hvor den vakte stor oppsikt. Nå tar hvalfangeren igjen den lange og kostbare veien til Fjordsteam 2025 og vi anbefaler at alle benytter sjansen til å studere en ekte hvalfanger, med Norges største skipsdampmaskin!

Byggeår og –sted	1950, Smith's Dock & Co, Middlesbrough
Dimensjoner	159 fot
Byggematerial	Stål
Hovedfremdrift	Dampmaskin, triple exp. Yter 1.963 IHK ved 154 omdr/min
Eier	Hvalfangstmuseet i Sandefjord
www.hvalfangstmuseet.no	

**Vi støtter utviklingen av kystkulturen.
Til glede for folkelig kultur.**



**TURN
UNCERTAINTY**



**INTO
CONFIDENCE**

Vi støtter utviklingen av kystkulturen.
Til glede for folkelig kultur.

A|S|K|O

– vi forsyner Norge med mat



DS Oster



Det var Modalen kommune som ivret mest for å få ny lokalrutebåt, en som kunne forsure isen som hver vinter la seg tykk og solid på Osterfjorden. DS OSTER ble levert i 1908, men allerede i 1915 var det nødvendig med en forlenging og fremover mot krigen ble den modernisert flere ganger for å tilpasses behovet og holde tritt med utviklingen.

I september 1939 rekvirerte marinen fartøyet som nøytralitetsvakt; men vi vet alle hvordan det gikk - og 22. mai 1940 overtok tyskerne og gav den navnet MARDER. Det ble en hard tjeneste for herrefolket, med dramatiske hendelser og da rederiet fant båten sin igjen i Telavåg i 1945 var den i en sørgelig forfatning. Men selv om man manglet det meste måtte man ta fatt på reparasjon og modernisering for å skaffe transport på Osterfjorden.

I 1965 var OSTER innhentet av "utviklingen" og ble bygget om til den dieseldrevne fraktebåten VAKA. Slik seilte den i en mannsalder, til Nordhordland Veteranbåtlag i 1996 ble opprettet for å føre den tilbake til fordums stolthet!

Det prosjektet er nå praktisk talt fullført - og det er gjort på en måte som gjør at vi alle må beundre det gode og historisk korrekte arbeidet som er nedlagt i skipet!

Byggeår og -sted	1908, ChristianssandsMæk. Værksted
Dimensjoner	106 (118) x 22 x 10 fot
Byggematerial	Stål
Hovedfremdrift	Trippel dampmaskin, ca 300 IHK, med oljefyrt skottekjele
Eier	Nordhordland Veteranbåtlag
www.oster.no	

**Vi støtter utviklingen av kystkulturen.
Til glede for folkelig kultur.**



**Vi er spesialister på vannvarme
og totalrenovering av baderom**

RØRservice a.s

AUT. RØRLEGGERFIRMA - EIGANESVN. 16 - 4008 STAVANGER

**Tlf. 924 31 581 geir@ror-service.no www.ror-service.no
www.facebook.com/rorserviceas**


**H
K** *Seilmaker*  **MATHIESEN** **A
S**

www.seilmaker-mathiesen.no

Auglendsdalen 89, 4017 Stavanger

Tlf. 51 88 56 80. Fax: 51 88 56 90

Epost: post@seilmaker-mathiesen.no

DS Stord I



Hvis noe som helst skip skal fortjene betegnelsen "Fugl Fønix" så må det var STORD I. Den gikk opprinnelig som D/S i mange av hovedrutene til eierselskapet HSD. I 1949 fikk den dieselmotor og ble satt inn i Odda-ruten frem til 1959. Deretter fikk den 10 år som reserveskip, og hadde da mange turer til Stavanger som avløser for Ulvik og Ullensvang. Men i 1969 var den ferdig hos HSD og neste eier ble Blå Kors som kalte den O.T. Moe og brukte den som losji for "løsgjengere" i Oslo. Deretter kom veteranskipsinteressenter inn i bildet, fartøyet ble slept hjem til Bergen og i perioden 1981-1987 ble den fullstendig restaurert, med kjeler og damp som i gamle dager. Etter få dagers drift som D/S fikk man brann ombord og hele skipet ble fullstendig utbrent. Mange års innsats og store investeringer var plutselig forandret til et kondemnert og verdiløst vrak som umulig kunne restaureres igjen.

Men driver man fartøyvern, da kan man ikke hefte seg med småting som at noe er "umulig". Entusiastene bak Stord tørket svette og tårer - og bestemte seg for å ta fatt på det umulige. For selv om alt treverk var borte, skroget var skjevt, platene bulet og dampmaskineriet var mer enn tvilsomt; så gikk de på med krum hals enda en gang.

Den Stord I som nå besøker oss er nå fullt restaurert. Den er operativ for egen dampmaskin, for tredje gang. Hele skipet er møysommelig bygget opp igjen, innredningen er restaurert ved Fartøyvernsenteret i Hardanger. Nå fremstår STORD I, denne veteranskipenes fugl Fønix som det endelige bevis på at noen fartøyvernere fullstendig mangler evnen til å gi opp . .

Byggeår og -sted	1913, Laxevaag Maskin- og Jernskibsbyggeri, Bergen
Dimensjoner	47,4 x 7,3 x 2,7. Forlenget 3,3 m.
Byggematerial	Stål
Hovedfremdrift	Opprinnlig damp, senere diesel, men nå damp igjen
Eier	Veteranskipslaget Fjordabaåten
www.fjordabaaten.no	

**Vi støtter utviklingen av kystkulturen.
Til glede for folkelig kultur.**



DOMSTEIN

— FERSK FISK HVER DAG —

Fisk og sjømat

Ferske, norske råvarer.

**- Levert med lokal forankring
og kunnskap**

Er du kjøpmann, kjøkkensjef eller restaurant-
ansvarlig? Ta kontakt med oss, så ringer vi
deg for en prat om hva vi kan levere.

Domstein Sjømat AS avd. Stavanger

Tangen 6, 4070 Randaberg, Tlf. 51412090

www.domstein.no

E-post: dsordre.stavanger@domstein.no

Brødrene af Sand



"Brødrene af Sand" er et flytende klenodium, som har en lang historie å fortelle. Historien er så lang at det er uklart om den begynte på Jelsa på 1840-tallet, eller om den ble bygget på Dokkskar i Yrkjesfjorden i 1866.

Dette er en jekt/jakt av den sorten som vi hadde i mengder langs kysten på den tiden; det var trofaste slitere som gikk i lokal fraktfart og tidvis begav seg ut på havet. Brødrene var tidlig ute med å få motor; allerede i 1917 hadde man denne nye oppfinnelsen ombord. Frem til 1966 var fartøyet hjemmehørende på Sand, men de siste årene lå den mest i opplag, som en levning etter en forgangen tid.

Fartøyvernentusiaster i Oslo kjøpte "Brødrene af Sand", men etter mange år med slit og motgang så de i 1997 ingen annen utvei enn å selge, og da så Ryfylkemuseet sjansen til å få dette klenodiet tilbake til Sand. Etter full restaurering ved Fartøyvernssenteret fremstår nå fartøyet i bedre stand enn på lenge - og den brukes flittig på seilaser i Ryfylkefjordene - og har vært på langturer, bl.a. til Bodø.

Byggeår og -sted	Ca 1840 eller 1866, i Ryfylke
Dimensjoner	Lengde 50 fot
Byggematerial	Tre
Hovedfremdrift	Seil, jakterigg med hjelpemotor
Eier	Ryfylkemuseet
www.ryfylkemuseet.no	

**Vi støtter utviklingen av kystkulturen.
Til glede for folkelig kultur.**



Skipsservice

Vi tilbyr tjenester til maritime bransjer som rør- og stålarbeid, mekanisk arbeid, maling og skrogbehandling, innredningsarbeid, lagerhotell og elektroarbeid. Vårt høyt kvalifiserte team av fagfolk kan hjelpe med alt fra mindre reparasjoner til større prosjekter, inkludert elektrifisering av skip.



- Rør- og stålarbeid
- Maskinering
- Mekanisk arbeid
- Maling og skrogbehandling
- Innredningsarbeid
- Lagerhotell
- Skipselektro
- Klassing av skip

firmapost@los-marine.no
Telefon 974 70 010

Riskafjord II



Fartøyet ble sjøsatt som Särö i 1864, for trafikk på svenske innsjøer. De første årene med flere omskiftende, navn og rutestrekninger i Sverige. Den fikk mer stabile forhold da den kom til Halden i 1884, ble modernisert og fikk navnet Olava etter eieren kone. I mellomkrigstiden stod det dårlig til med veiforbindelsene i distriktsnorge og mange bygderederier hadde egne fartøyer for frakt av passasjerer, melk og slakt. Riskabøndene var på utkikk etter nytt fartøy og dermed kom "Olava" til Hommersåk i 1926. Offisielt er navnet Riskafjord II, men klengenavnet "Lavå" brukes fortsatt. Ingen annen lokalrutebåt i vårt distrikt har så mange tilhengere som Riskafjord; dette kom tydelig frem da den skulle ut av trafikk på 1980-tallet. "Riskafjords Venner" oppstod spontant og skapte nok blest til at det ble politisk umulig å frata den konsesjonen. Dette gjentok seg flere ganger, men i 1996 var tiden i faste ruter ugjenkallelig slutt for verdens eldste rutebåt i daglig drift. Nå er Riskafjord II fredet av Riksantikvaren, restaureres etter antikvariske prinsipper og tjener sitt brød med kulturelle utflukter og glade turister.

Byggeår og -sted	1864, Alex Keiler & Co, Gøteborg
Dimensjoner	23,9m x 4,3m
Byggematerial	Jern
Hovedfremdrift	Callesen dieselmotor (Opprinnelig dampmaskin)
Eier	AS Riskafjord
www.riskafjord.no	

**Vi støtter utviklingen av kystkulturen.
Til glede for folkelig kultur.**



Norges fineste kystruteveteran MS Sandnes
Gi dine gjester mer enn de forventer

Vi forsterker opplevelsen av fjordturer og sosialt fellesskap.
Nå sertifisert for 220 passasjerer. Overnatting for 175 personer.



Turer - Seminar - Hotellskip - Julebord
Bryllup - Selskaper

Ryfylke Dampskibsselskab AS - Telefon 97 15 65 73

E-post: post@mssandnes.no **www.mssandnes.no**

MS Sandnes



Det var en stor begivenhet da nattruteskipet SANDNES kom ny i 1950; det var i den magreste etterkrigstiden og det er nesten utrolig hvilket flott skip man hadde klart å bygge - den reneste yachten!

Fra 1950 - 1974 seilte den som nattruteskip mellom Sandnes/Stavanger og Bergen. Frem til 2007 opererte den som skoleskip, først som Gann, deretter som Sjøkurs. Det ble en stor begivenhet da SANDNES kom hjem igjen som veteranskip våren 2007; den ble mottatt med begeistring og vaiende faner! Nå er nattruteskipet godkjent av riksantikvaren som verneverdig skip. Den skal drives og bevares som et flytende museum. Hensikten er at også kommende generasjoner skal få anledning til å se det ypperste av norsk skipsbygging og samtidig nyte atmosfæren av mahogny, skinn og blankpusset messing.

Gjengen ombord trenger flere mannskaper og hender til restaurering og drift. Ta kontakt.

Sandnes har også sin egen venneforening, Natrutens Venner, som arrangerer dugnad og fantastiske turer. Ta kontakt.

Byggeår og -sted	1950, Nylands Verksted
Dimensjoner	72 x 10,97 m
Byggematerial	Stål
Hovedfremdrift	Dieselmotor, Atlas Polar
Eier	Ryfylke Dampskibsselskab AS

www.mssandnes.no
post@mssandnes.no



...og like flott

**Vi støtter utviklingen av kystkulturen.
Til glede for folkelig kultur.**

MENTO

Your link to improved performance

Knapphus
Energi



Landsdekkende leverandør av drivstoff, kort,
tanker, utstyr og smøreoljer.

Konkurransedyktige priser og
medarbeidere som kjenner ditt nærmiljø.

Vår egen teknikk avdeling utfører
installasjon/service på anlegg i hele Norge.

Tlf, 51 64 24 00 energi@knapphus.no

Rogaland



Det Stavangerske Dampskibsselskap skulle i sin tid ha to identiske kysttruteskip og gikk ut med forespørsel til mange verft. Det rimeligste tilbudet kom fra Danzig, men det var trange tider med stor arbeidsløshet og Stavanger Støberi og Dok hadde lenge hatt tomme beddinger. Da klarte politikerne på mirakuløs vis å subsidiere prisdifferansen, men bare for det ene skipet; derfor er Rogaland bygget her i byen, mens søsterskipet "Kronprinsesse Märtha" ble bygget rimeligere i fristaden Danzig.

Rogaland seilte kysthurtigruten, datidens raskeste forbindelse mellom vårt distrikt og Oslo. Den ble bygget for effektiv transport av kjøtt og fisk, og en rekke industriprodukter som skulle ut fra fylket. I 1944 lå Rogaland i Bergen og ble totalskadet under den store eksplosjonsulykken 20. april. Men pga mangel på skip ble den reparert og kom i drift igjen. Den seilte som ruteskip til 1963, deretter fikk den en periode som sandblåsingsfartøy, men fra 1989 er den igjen tilbake i Stavanger og ble vernet av Riksantikvaren.

Det en stiftelse som eier og driver Rogaland og den er Stavangers byskip og er fredet av Riksantikvaren. Det utføres møysommelig arbeid for å komme tilbake til en 1960-talls utgave, fortsatt med: "... smagfull indredning og rinnende varmt og kaldt vand på alle lugarer ...". Samtidig tjener skipet noen kroner med turer på fjorden og det siste er som «filmstjerne» i storfilmen «Dunkirk», innspilt i Frankrike.

Byggeår og -sted	1929, Stavanger Støberi og Dok, Stavanger
Dimensjoner	188 x 31 x 12 fot
Byggematerial	Stål
Hovedfremdrift	Dieselmotor, opprinnelig dampmaskin
Eier	Stiftelsen Veteranskipet Rogaland
www.gamlerogaland.no	

Vi støtter utviklingen av kystkulturen.
Til glede for folkelig kultur.

SMEDVIG 

Vi er stolt
Jubileumspartner til
Stavanger 2025 og
samarbeidspartner til
Fjordsteam

smedvig.no

Gamle Oksøy



M/S "Oksøy" ble bygget i 1962 hos Brødrene Lothe, Haugesund, som forsyningskip for Kystverket. Skipet ble benyttet til vedlikehold av fyr, lykter og merker langs kysten, og var registrert som tankskip med parafin og gass om bord til de mange lyktene i leia. Rasjonalisering og ombygging av fyrlyktene til solcelle- og batteridrift gjorde etter hvert M/S "Oksøy" overflødig, og fartøyet ble tatt ut av drift høsten 1996.

Da Riksantikvaren ønsket å ta vare på et representativt utvalg av fartøyer med betydning for den norske sjøfarten, ble det foreslått å gi skipet vernestatus og bevare det i original, operativ stand. M/S "Oksøy" ble gitt som gave til Bredalsholmen Dokk og Fartøyvernsenter fra Fiskeridepartementet august 1997, og fikk "Gamle" føyd til navnet.

Under årene fartøyet var operativt ble det gjort svært få endringer, og autentisiteten i forhold til byggetidspunktet var stor da fartøyvernsenteret overtok eierskapet.

Bredalsholmen Dokk og Fartøyvernsenter ønsker å bevare M/S "Gamle Oksøy" gjennom bruk, kombinert med formidling av fartøyets opprinnelige funksjon.

Byggeår og -sted	1962, Brdr. Lothe, Haugesund
Dimensjoner	123,61 fot, 22,36 fot
Byggematerial	Stål
Hovedfremdrift	Bergen diesel, 495 HK

**Vi støtter utviklingen av kystkulturen.
Til glede for folkelig kultur.**



VULKEN

Vulken Maritim as

***Kvalitet og
SIKKERHET***



Offentlig autorisert Service - stasjon

***www.vulken.no
Tlf. 51 80 00 50
post@vulken.no***

Caroline af Sandnes



Seiljakta Trine er bygget i 1885 i Kristiansund av den anerkjente jaktebygger Børve. Med typisk jakterigg bestående av: storseil, toppseil, fokk, klyver, jager og breifokk seilte den langs kysten med saltfisk. I 1939 fikk den installert motor for første gang. Senere førte den rogn; derav navnet den hadde da den ble solgt til Sandnes: Rogna.

En større ombygning i 1950 gav den det utseende den hadde da den kom til Sandnes der den ofte gikk for O.C. Østrått med belegningsstein og takpanner.

Jakten, som nå er oppkalt etter en av de mest kjente jaktene i Sandnes har gjennomgått en fullstendig restaurering; et imponerende stykke arbeid. Den er rigget som seiljakt med pålemast og er et markant tilskudd til det sterke fartøyvernmiljøet rundt Ryfylkebassenget.

De senere har CAROLINE vært en flittig deltager i seilaser rundt i hele Norden og man prioriterer ofte det som involverer ungdomsarbeid og opplæring av nye generasjoner.

Byggeår og -sted	1885, Jaktebygger Børve, Sterkoder verft, Kristiansund
Dimensjoner	19,5 x 5,2 x 2,5 m
Byggematerial	Tre
Hovedfremdrift	Seil, tilsammen 300 m ²
Eier	Lars H. Lura
www.caroline.no	

**Vi støtter utviklingen av kystkulturen.
Til glede for folkelig kultur.**



Container 7 dager uten leie

- Containere i alle størrelser
- Komprimatorer
- Kildesorteringsløsninger
- Beholdere
- Ballepresser

Westco miljø as · Forusbeen 204 · pb 1002 · 4391 Sandnes · Faks 51 64 40 01

Telefon 51 64 40 00 • Døgnvakt 959 29 989 • www.westco.no

VISTA^{A/S}

Autorisert regnskapsbyrå

Kontinentalveien 22, 4056 Tananger

Telefon: 901 72 374

E-post: gki@vista.as

Parat



Parat startet sin karriere som brannsprøyte i Ålesund i 1893; og den gjorde en historisk innsats "da Ålesund brant". Vi må regne med at Parat sin historie er innholdsrik på mange måter, for det var først etter siste krig at den fikk sin avløser i branntjenesten.

Deretter var det Brdr. Storesund på Nord-Karmøy som overtok. De driver et stort tankanlegg ved Karmsundet og brukte Parat til vannlevering og diverse. Etter å være uttjent for andre gang ble båten liggende lenge, og så til slutt helst ille ut.

Men skipsbyggeren Oddvar Oma ble i 2002 så betatt av de vakre linjene - det var som en miniatyr av et stort skip - og han bestemte seg for å lage en høyst spesiell lystbåt ut av det over 100 år gamle skroget.

I dag fremstår Parat i all sin prakt, ikke "restaurert" i antikvarisk betydning, men som et praktisk og nydelig fartøy.

Parat er en lystbåt som vekker oppsikt, og den overgår alt som finnes av "Plastic Fantastic" - denne båten viser tydelig hva en ekte fagmann kan få til.

Byggeår og -sted	1893, Stockholm
Dimensjoner	49 fot
Byggematerial	Stål
Hovedfremdrift	Opprinnelig damp, nå diesel
Eier	Oddvar Oma, Stord

Vi støtter utviklingen av kystkulturen. Til glede for folkelig kultur.

Totalleverandør av Brann- og Sikkerhetsutstyr Offshore - Marine - Industri

- Brannslukkere
- Brannslanger
- Kuplinger
- Brannpumper
- Skilter
- Brannbekledning
- Flukthetter
- CO2 anlegg
- Røykvarslere
- Industrivernutstyr
- Redningsutstyr
- Skumutstyr
- Røykmaskiner
- Pressluftapparater
- Inergenanlegg
- Utleie av utstyr

• Brannslukkeøvelser

Autorisert personell for kontroll, service og sertifisering av pulver-, skum-, CO2-, inergenanlegg og sveisesentraler.

Kontroll og trykktesting av røykdykkerutstyr



SCHOU-ANDREASSEN AS

Svanholmen 7, 4313 Sandnes

Telefon: 51 80 08 99 - post@schou-andreassen.no



BAATSKOLEN
POSEIDON
www.baatskolen.no

Baatskolen POSEIDON er kjent for de lange og lærerike praksisturene

- Fritidsskipper D5L, opp til 24 meter
- Fritidsskipper D5LA, "World wide"
- Båtførerkurs, med gode praksisturer
- Internasjonalt båtførersertifikat ICC*
- VHF/SRC, etter nye krav, med DSC

Vi holder kurs i Stavanger, Egersund, Harstad, Stord, Karmøy; på andre steder etter avtale - og på internett.

*Baatskolen POSEIDON er pt den eneste i Norge med godkjenning for "Internasjonalt båtførersertifikat ICC"

For mer informasjon og påmelding - Jan Welde 900 81 452

Poseidon II



Dagens Poseidon II er bygget i 1958 som isbrytende redningskrysser for det svenske redningsselskapet. Innerst i Østersjøen fikk den mange strie tørner med isbryting, livredning og alminnelig assistanse....

I 1984 gjennomgikk den en kraftig ombygning og oppgradering; med nytt overbygg, ny innredning, nye motorer og et romslig styrhuset med moderne elektroniske hjelpemidler. Deretter tjenestegjorde den som redningskrysser ved forskjellige stasjoner frem til 2005.

I 2005 kjøpte selskapet Breisund i Ålesund båten, og satte den inn som ekspedisjonsskip i polare farvann. Men inntjeningen svarte ikke til sunnmøringenes forventninger.

I 2007 var Baatskolen POSEIDON på utkikk etter større fartøy. Stadig flere blivende fritidsskipper ønsket grundige kurs med instrumentseilas og lange praksisturer. Valget falt på denne velutstyrte, romslige og robuste sliteren, og nå har den i snart 20 år er blitt et velkjent skoleskip langs Vestlandskysten - til nytte for tusenvis av kursdeltagere.

Byggeår og -sted	1958, G. de Vries-Lentsch, Amsterdam, Nederland
Dimensjoner	72 x 20 x 10 fot
Byggematerial	Opp til 18 mm stål
Hovedfremdrift	Diesel; 2 stk Volvo TAMD 120B-CC, totalt 680 HK
Eier	Baatskolen POSEIDON, Jan Welde
www.baatskolen.no	

**Vi støtter utviklingen av kystkulturen.
Til glede for folkelig kultur.**



TUNGEBYGG

MESTERHUS
-det blir som avtalt



EB
Marine
Dykkerfirma

 **SANDNES** HAVN

Vulcanus



VULCANUS har sammen med søsterskipet TITAN vakt oppsikt på kysten siden de kom som topp moderne nybygg i 1959 og -60. VULCANUS har i løpet av sine 60 år fått kun minimale forandringer, noe som skulle være det beste bevis for at ingeniør Per Grieg hadde gjennomført en usedvanlig vellykket konstruksjon.

VULCANUS var med 950 HK motor en av de kraftigste slepebåtene i hele Norge. Foruten tjeneste for eierselskapet BDS ble den derfor satt inn også for andre, spesielt i forbindelse med tunge slep og større havarier. Etter BDS' oppløsning har Buksér og Berging overtatt båten og driften, men bortsett fra skrogefargen var den stort sett som før. Det aller meste av skipets utstyr er fortsatt om bord og i fullt operativ stand.

Det er en lykke for norsk fartøyvern at VULCANUS nå blir tatt hånd om som verneobjekt. Med sin tidstypiske konstruksjon er den det best tenkelige fartøy til å representere norske slepebåter fra den aktuelle perioden! Verneverdien ble ytterligere forsterket ved at kaptein og maskinsjef gjennom ca 30 år fortsatt stod ombord og på en fremragende måte kunne formidle skipets historie, så vel som kunnskapene knyttet til drift og vedlikehold av dette flytende kulturminnet!

Byggeår og -sted	1959, Bolsønes verft, Molde
Dimensjoner	28m x 7m x 3,65m
Byggematerial	Stål
Hovedfremdrift	Dieselmotor, Alpha 498 VO, ytter 950 HK ved 300 omdr./min
Eier	Vulcanus Taubåtkompani, Bergen
www.vulcanus.no	

**Vi støtter utviklingen av kystkulturen.
Til glede for folkelig kultur.**



µm OffshoreTrading

**Beskytt fremtiden med
kvalitet du kan stole på!**

**Offshore Trading – Din autoriserte
leverandør av Jotun Performance Coatings**

Skap varig beskyttelse for krevende miljøer.

Vi tilbyr:

- ✓ Hele spekteret av Jotuns avanserte industrialmalinger
- ✓ Skreddersydde løsninger for dine prosjektbehov
- ✓ Rask levering og lokal tilstedeværelse
- ✓ Teknisk støtte og dokumentasjon i verdensklasse

Bruksområder:

- ✓ Offshore-installasjoner
- ✓ Skip og marine konstruksjoner
- ✓ Kraft- og energianlegg
- ✓ Infrastruktur og industribygg

Velg Offshore Trading – din partner i beskyttelse.

Besøk oss: www.offtrade.no

Kontakt oss: 40 00 58 53

E-post: post@offtrade.no



Andholmen



Andholmen er bygget i 1938, men som et nytt og flott fartøy ble den i april/mai 1940 rekvirert av sjømilitære myndigheter. Den forsvant fort over til Skottland og tjenestegjorde både ved Orknøyene, Shetland og Island. Mye av det som skjedde er fortsatt "hysj-hysj".....

I gledesrusen i mai 1945 kom Andholmen hjem til Norge igjen etter 5 års kontinuerlig norsk sjømilitær kommando. Deretter fikk den mange gode år i sivil tjeneste og var et lykkelig fartøy for sine eiere, helt til den av naturlige årsaker ble utrangert.

Fra 1994 har den vært under restaurering ved Ulsnes, med verdifull hjelp fra fartøyvernsenteret på Engøyholmen. Nå drives den som museumsfartøy; den har allerede vært tilbake på Shetland og flere turer til hjemlige trakter i Nord-Norge.

Byggeår og -sted	1938, Brattvåg, Møre og Romsdal
Dimensjoner	72 fot
Byggematerial	Tre
Hovedfremdrift	Semidiesel
Eier	Stiftelsen MK Andholmen
www.andholmen.no	



SILKETRYKK & REKLAME

**SKILT - SELVKLEBENDE MERKER - TEKSTILTRYKK
BILDEKOR - GAVEARTIKLER - PROFILERING**

Tlf. 51 53 57 50

www.silketrykkogreklame.no post@silketrykkogreklame.no

**Vi støtter utviklingen av kystkulturen.
Til glede for folkelig kultur.**



Skyssbåtservice Spesialist i Sjøtransport

Torgeir Vareberg:

Tel. +47 911 03 036

Taubåt/Lekter:

Tel. +47 477 62 678

Shjandy ferje:

Tel +47 415 00 360

E-mail:

skyssbaatservice@skyssbaatservice.no

Web: www.skyssbaatservice.no



Idsal



I sitt første liv var Idsal seilende fiskebåt i Great Yarmouth i England. Den ble bygget i 1874 og gitt navnet Christine, men etter hvert som den engelske fiskeflåten ble motorisert ble de mange seilerne bokstavelig talt "akterutseilt" og man kjøpte dem i store antall inn til Norge. I 1890 kom Christine til Vedavågen på Karmøy, før den i 1915 ble solgt til Idsal. Der fikk fartøyet motor, men allerede i 1917 solgte man videre til Stålverket og gav den stedsnavnet Idsal.

Stålverket brukte fartøyet til frakt, og den var i mange år en svært hyppig gjest i Stavanger, både med stålverksprodukter og for å ta med gods innover til Jørpeland. I 1937 satte Stålverket inn den Rapp'en som fortsatt står ombord, men solgte i 1949 fartøyet til nye brukere. Nå fikk den en periode som rutebåt, bl.a. i samme Gandsfjordrute som Oscar II.

Idsal fortsatte i fraktfart, for forskjellige eiere helt frem til 1982 - og mer enn 100 år er lang tid for et trefartøy i full drift. Nå gikk det noen år med et omskiftende liv for den gamle sliteren. I 1999 kom Fartøyvernsenteret i Hardanger igang med restaurering. De arbeidet frem til 2002, og da var Idsal ferdig restaurert til å fremstå som da den gikk i fraktfart i årene etter krigen.

De siste årene har dette flotte fartøyet vært en flittig deltager på kystkulturstevner rundt på kysten som en verdig representant for 150 års fiske og fraktfart!

Byggeår og -sted	1874, Great Yarmouth
Dimensjoner	61 x 16,7 x 7 fot
Byggematerial	Tre
Hovedfremdrift	Opprinnelig seil, nå Rapp semidiesel
Eier	Venneforening på Tau

**Vi støtter utviklingen av kystkulturen.
Til glede for folkelig kultur.**



Hundvaag I



Hundvaag I er bygget hos Gravdal Skipsbyggeri, Sunde i Sunnhordland for bøndene på Hundvåg for å føre passasjerer, kjøretøyer og melk mellom Hundvåg og Stavanger. Den gikk i denne farten frem til 1978. Da overtok private og fartøyet ble brukt til fritidsbåt, småfrakt og til salg av juletrær. I denne perioden brant styrhuset og man satte ombord et fra et annet fartøy.

I 1994 overtok Stiftelsen Hundvaag I, med en lang og grundig restaurering tilbake til utseendet fra 1953. Fartøyet er nå en viktig del av aktivitetene på Engøyholmen kystkultursenter, og det holdes sertifisert for å ta med passasjerer på havnerundturer og andre turer i Ryfylke.

Som ny fikk Hundvaag I installert en 1-cyl Wichmann, 50HK, type K. Denne motoren står fortsatt ombord og gjør at fartøyet er lett kjennelig på lyden - og får folk langs kaiene til å trekke ettertenksomt på smilebåndet og de eldre mimrer tilbake til den gangen havnen var fylt med slike lyder.

Byggeår og -sted	1939, Gravdal Skipsbyggeri og Trelastforretning, Sunde i Sunnhordland
Dimensjoner	53,5 fot x 5,15 x 2,6 m
Byggematerial	Tre
Hovedfremdrift	Semidiesel, Wichmann 50 HK, 1-cyl
Eier	Stiftelsen Hundvaag I
www.engoyholmen.no	

**Vi støtter utviklingen av kystkulturen.
Til glede for folkelig kultur.**

Når uhellet

har vært ute...

- kommer Farstad Glass
med ny rute

Døgnvakt tlf. 51 85 47 00



Farstad Glass

Madlakrossen 51 85 47 00 • Sandnes 51 96 16 50 • Egersund 51 46 11 60

Åpent: Hverdager kl. 07.30 - 16.00. Torsdag kl. 07.30 - 18.00

LYSE

transport^{AS}



Ingenting er umulig 24 timer i døgnet!

Tlf: 51 88 07 90 www.lysetrans.no

Mail: rune.lyse@lysetrans.no

MS Oscar II



Det var i 1885 at Oscar II kom som nybygg fra Stavanger Støberi & Dok og fikk sertifikat for 212 passasjerer. Nybygget gikk i Høgsfjord-sambandet til 1924. Deretter kom den inn i ruten Sandnes – Dale – Stavanger. Igjen fikk den lang og tro tjeneste, og tramslet mellom Gandsfjorden og Stavanger helt til 1952.

Selv om dampmaskinen ble skiftet med dieselmotor i 1949, så var den etter hvert gammel og umoderne. Den ble kjøpt av Jøsenfjord rutelag, men lå visst mest ved kai som reserveskip.

I 1955 ble den ombygget til frakteskip; for forskjellige eiere langs kysten. Det var i Mo i Rana den hørte til da sandnespatriotene Daniel Øvstebø og Svein Hana kjøpte den hjem.

Denne gamle sliteren er inne i sin tredje fase, nå som veteran. Oscar II har nå fått det opprinnelige navnet tilbake og noe av det opprinnelige utseende.

Byggeår og -sted	1885 Stavanger Støberi og Dok, Stavanger
Dimensjoner	82 x 17,5 x 9 fot
Byggematerial	Stål
Hovedfremdrift	Opprinnelig damp, nå diesel
Eier	Dampskipselskapet Oscar II, Sandnes
www.oscarii.no	

**Vi støtter utviklingen av kystkulturen.
Til glede for folkelig kultur.**

grafo
TRYKKERI

www.grafo.no



SMARTE LØSNINGER

TECCON

SMARTE LØSNINGER
TECCON

Spør penger. Spar miljøet.
- for smarte elektrikere

ANTWIN teccon.no

*Smarte løsninger for smarte
elektrikere siden 1998*

www.teccon.no

Tananger



Før ordningen med statsloser har losene gjennom flere hundre år konkurrert om oppdrag. I 1930 var det losene Oscar Olsen og Rasmus og Reginius Roth i Tananger som fikk nytt fartøy; en skøyte på 47 fot, med en 20 HK Rubb hjelpemotor. Denne L/S TANANGER var i tjeneste til 1962 med litt modernisering, bl.a. styrhuset som ble bygget i slutten av krigen.

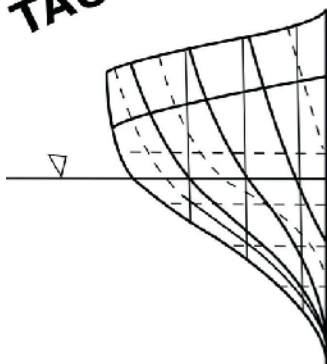
Etter perioden som losskøyte kom Tananger til Oslofjorden hvor den ble værende til 2004 som privat lystfartøy. Da kjøpte Kystkultursamlingen i Tananger fartøyet tilbake, for å restaurere den som seilende kulturminne, som da den var ny i 1930.

Det omfattende restaureringsarbeidet er stort sett gjort ved Ryfylke Trebåtbyggeri. Skøyten har også fått montert en moderne dieselmotor og dermed er det et meget representativt losfartøy som inngår i den store samlingen i Tananger.

Byggeår og -sted	1930, Farsund Slip & Mekaniske Verksted, Farsund
Dimensjoner	47 fot
Byggematerial	Tre
Hovedfremdrift	Seil, med hjelpemotor
Eier	Kystkultursamlingen i Tananger

**Vi støtter utviklingen av kystkulturen.
Til glede for folkelig kultur.**

TAU SLIPP & BÅTBYGGERI



DU FLYTER LENGE PÅ VÅR KOMPETANSE

Telefon 51 74 54 99 – post@baatbyggeri.no

www.baatbyggeri.no

Service, vedlikehold og reparasjon av båter

Bryggeanlegg



Nøkk



Som en havneby, med lange sjøhusrekker og en av Europas største trehusbebyggelser, måtte Stavanger ha brannbåt. Like før krigen var sjødampsprøyten NØK moden for utskifting; og oppdraget med å bygge ny gikk til Rosenberg Mek. Verksted. I 1939 var den nye NØKK ferdig; et teknisk underverk som vakte oppsikt langs hele kysten. To store fremdriftsmotorer og to enda større pumpemotorer gav god fart; og en pumpekapasitet som vakte oppsikt.

Etter mer en 60 års trofast tjeneste er den pensjonert, og hvis noe fartøy skal kalles et lokalt klenodium, da må det være denne. Etter å ha vært bygget i byen var den knapt nok ute av Stavanger havn. Den lengste turen skal ha vært til Kopervik for å hjelpe til med å pumpe en havarist, en gang under krigen

Som pensjonist er den kommet lenger. Nøkk har status som verneverdig skip hos Riksantikvaren og brukes til å formidle en viktig bit av kystkulturen. I slike oppdrag har den vært til Fjordsteam i Bergen og Florø - hvor den med sine vannkaskader ble en av hovedattraksjonene.

Fra oss som driver fartøyvern er det viktig å få rettet en stor og hjertelig takk til Stavanger kommune som har vært seg sitt kulturhistoriske ansvar bevisst ved å la Engøyholmen kystkultursenter få disponere og drive dette klenodiet som et flytende museum.

Byggeår og -sted	1939 Rosenberg Mek. Verksted, Stavanger
Dimensjoner	29 x 5,6 x 2,6 m
Byggematerial	Stål
Hovedfremdrift	2 x dieselmotorer
Eier	Stavanger kommune, disponeres av Engøyholmen Kystkultursenter

**Vi støtter utviklingen av kystkulturen.
Til glede for folkelig kultur.**

WESTCON



Miljøvennlige og innovative løsninger

- Ølen – Karmsund – Florø – Helgeland -

- Skipsservice
- Skipsbygging
- Rigg & Offshore Service
- Subsea



www.westcon.no

Amica

M/Y Amica, opprinnelig bygget i 1947 for rederiet Brødrene Olsen AS, etter tegninger av den legendariske Richard Furuholmen.

I 1957 fikk eieren bygget nytt overbygg på Rosenberg.

Gikk som representasjonsbåt i Stavanger-rederiet Brødrene Olsen A/S frem til 1992. Nå er AMICA pusset opp som et møbel, og er travelt opptatt med havnerundturer og andre oppdrag i kystkulturens tjeneste.



Byggeår og -sted	1947, konstruktør Richard Furuholmen
Dimensjoner	
Hovedfremdrift	Dieselmotor
Eier	Alf Sevild

Kullfyrt damptraktor

Her kommer noe så sjelden som en damptraktor, dvs en traktor fra 1898, som drives frem av en 6 HK kullfyrt dampmaskin.

Johan og hans gode medhjelpere kommer ens ærend fra Nederland, med en spesialbygget buss, for å være med på Fjordsteam 2025 her i Stavanger. Her har dere en enestående mulighet for å få et lite innblikk i teknisk klenodium fra oldefedrenes tid.



Byggeår og -sted	1898
Hovedfremdrift	Dampmaskin, 6 HK, med kullfyrt kjele
Eier	Johan van Doesburg, Nederland

**Vi støtter utviklingen av kystkulturen.
Til glede for folkelig kultur.**

Sveising, reparasjon og vedlikehold



24/7 service



Mekjarvik 4, 4070 Randaberg. Tlf.: 924 70 800
mail@shipandrig.no <http://shipandrig.no>

Hebe



HEBE ble opprinnelig bygget for et stockholmsrederi, det var en damp-slepebåt som trolig gjorde god tjeneste langs kysten, og vi må nok regne med at mang en seilskuteskipper dro et lettelsens sukk når han lå i vindstille og så røksøylen fra HEBE i horisonten

Etter en omflakkende tilværelse havnet båten hos et verksted i Gøteborg og i 1965 ble dampmaskinen skiftet ut med en moderne Scania Vabis dieselmotor. Omkring 1990 måtte verkstedet avvikle, og alt som fantes av utstyr ble lagt ut for salg.

De driftige brødrene Matre i Ølensvågen, som har bygget opp Westcon, hadde behov for mer materiell. De kjøpte et utvalg av maskineri, kraner, og diverse - og langt nede på listen over "diverse" stod slepebåten HEBE. Reidar Matre fikk en opplevelsesrik tur fra Gøteborg og hjem til Ølensvågen med båten. Klenodiet vakte oppsikt langs hele kysten - og førte til at Reidar bestemte seg for å oppgradere båten. Motoren er skiftet, og det gamle styrhuset - på størrelse med en telefonkiosk - måtte vike plassen for et litt større. Men arbeidet er gjort med sans for linjer og harmoni, og derfor er HEBE fortsatt et riktig vakert fartøy som vekker berettiget oppsikt.

Byggeår og -sted	1891, Motala Co, i Norrkøping, Sverige
Dimensjoner	39 fot
Byggematerial	Stål
Hovedfremdrift	Opprinnelig dampmaskin, nå dieselmotor
Eier	Reidar Matre, Ølensvåg

**Vi støtter utviklingen av kystkulturen.
Til glede for folkelig kultur.**

anlegg-marine.no

Motorservice, deler, nye og brukte motorer og generatorer



**Anlegg
Marine
Service**

Stavanger - Bergen

Kongesjaluppen



Like etter krigen, i 1947 fikk Kong Haakon VII en «Folkegave» fra det norske folk, nemlig yachten «Philante», som ble bygget om til kongeskippet NORGE. Der ombord fantes noen «Sjalupper», dvs. motoriserte lett båter som ble brukt for å frakte de kongelige og andre fornemme gjester til og fra land.

Det finnes bilder som sies å vise denne bestemte sjaluppen på havnerundtur i Stavanger med Kong Haakon VII ombord, og på et annet bilde stiger de kongelige i land på honnørbryggen.

Disse sjaluppene var trolig bygget i 1937 hos Camper and Nicholson, sammen med resten av «Philante» for Sir Thomas Sopwith, og det er nærliggende å forestille seg at de ble skiftet ut med nye noe senere. De originale sjaluppene skiftet eiere flere ganger, og den ene ble kjøpt av båtbyggeren Larus Ingi Larusson i Stavanger i 1994-95. Han har hatt båten utstilt ved enkelte anledninger, den var f.eks utstilt under Cutty Sark i 1997 og vakte stor oppmerksomhet. På sikt er formålet å restaurere sjaluppen til fordums glans.

Pr idag finnes visstnok tre sjalupper av denne typen i verden. De kalles «Gelyce Class» og den ene av disse befinner seg i Stavanger - og kan bli en juvel i Stavanger veteranbåthavn.

Byggeår og -sted 1937, Camper & Nicholson, UK

Dimensjoner

Hovedfremdrift

Eier Larus Ingi Larusson

**Vi støtter utviklingen av kystkulturen.
Til glede for folkelig kultur.**



PLATTFORMVEIEN 6, 4056 TANANGER • TLF. 51 64 69 90

**Tauverk: Treblokker, wire.
Sjakler + div.**

**E-post: post@john-dahle.no
Internett: www.john-dahle.no**

MS Granvin



Granvin er bygget ved Mjellem & Karlsen i Bergen for Hardanger Sunnhordlandske Dampskipsselskap. Den skulle hovedsaklig betjene rutene i indre Hardanger, men den gikk også i andre av HSDs mange ruter.

Granvin er typisk for denne generasjonen ruteskip, og den har mange fellestrekk med f.eks Atløy. Disse gjorde svært god tjeneste inntil bilene ble mer alminnelig utbredt. Bilene representerte et "problem" ved at de tok oppdragene fra rutebåtene og samtidig var vanskelige å transportere ombord...

I 1968 solgte HSD Granvin til Olav Linga i Folkedal, og han holdt den i fart i sitt gamle område til 1987, da ruten måtte legges ned.

Da overtok Veteranskipslaget Fjordabåten, som har restaurert Granvin tilbake til slik den var i ruteskipfart for HSD. Den er godkjent som verneverdig skip av Riksantikvaren og holdes i fart som flytende museum og kulturformidler.

Motoren var opprinnelig en 150 HK Bolinder semidiesel, men denne ble i 1968 byttet ut med en Wichmann 3ACA, en 300 HK dieselmotor.

Byggeår og -sted	1931, Mjellem & Karlsen, Bergen
Dimensjoner	89,9 fot x 8,5 x 9,5 fot
Byggematerial	Stål
Hovedfremdrift	Wichmann 3ACA, 300 hk dieselmotor
Eier	Veteranskipslaget Fjordabåten
www.fjordabaaten.no	

Ann Mari og Maud

Gratisturer med små dampbåter
alle dager under Fjordsteam.



Ann Mari er fra Stiftinga Halsnøy Historiske Senter



Bjørn Jansen kommer med sin Maud fra Porsgrunn.

Faun



Faun er bygget ved Damsgaards Baatbyggeri og Motorforretning i Bergen. Det var Einar Michelsen, sønn av statsminister Chr. Michelsen som kontraherte den som lystbåt. Men da Einar døde allerede i 1921 overtok faren, og han hadde Faun ihvertfall til 1924.

Senere ble Faun lystbåt for andre kjente bergensredere; både Jacob Kjøde og Eilert Lund har stått som eiere. Det var Lund som bygget styrehus på den, og han skiftet også motor. I 1955 solgte han båten til Bergenshalvøens Kommunale Kraftselskap og da fikk den en periode som skyssbåt i forbindelse med kraftutbyggingen i Matrefjellene.

I 1976 overtok noen utflyttede masfjordinger i Oslo og i 1982 ble den solgt til Trond Eide for restaurering. Men prosjektet var nok for omfattende for en privatperson.....

Dermed kom Riksantikvaren inn i bildet og sørget for at Faun ble overført til Hardanger Fartøyvernssenter. Der har man foretatt en total restaurering av det gamle klenodiet, og den er så langt som praktisk mulig tilbakeført til sin opprinnelige 1916-utgave.

Byggeår og -sted	1916, Damsgaards Baatbyggeri og Motorforretning, Bergen
Dimensjoner	16,2 x 3,1 x 1,2 m
Byggematerial	Tre
Hovedfremdrift	Motor, 50 HK Parson, nå en 120 HK Iveco
Eier	Hardanger Fartøyvernssenter
www.fartoyvern.no	

Anna af Sand

Jakten «Anna af Sand» er trolig bygget i Hardanger i 1854.

Omkring 1860 kom fartøyet til Ryfylke under navnet «Haabet» og gikk for forskjellige eiere i fraktesfart på kysten.

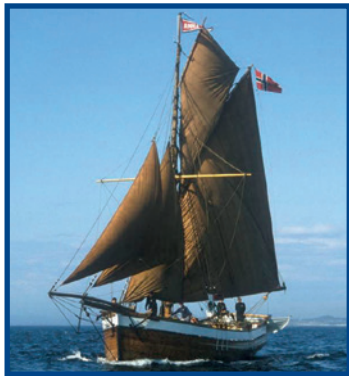
I 1899 ble jakta solgt til Bjødne og Thore Rørvik Eide på Sand og har siden hatt navnet «Anna af Sand».

Fartøyet tilhørte denne familien i om lag 70 år. I 1924 fikk styrehus og motor, og seilføringen ble redusert. I 1927 gjennomgikk fartøyet en ny hovedreparasjon

og i 1952 ble den første motoren fra 1924 erstattet med en ny.

I 1968 ble fartøyet solgt til to engelskmenn, men var lite sjødyktig og havarerte like utenfor Stavanger på vei til England. Jakta ble slept inn til Stavanger og forlatt der. Fartøyet ble deretter kjøpt av skipsreder Torolf Smedvig. Han lot fartøyet restaurere og ga «Anna af Sand» i

Museet har bygget opp stor aktivitet rundt «Anne af Sand», med et godt mannskap holder de fartøyet vedlike og seiler vidt og bredt i kystkulturens tjeneste. Fra torskefiske i Lofoten, med klippfisk til Portugal - og de har gjort flere turer med sild i den gamle Østersjøfarten.



Byggeår og -sted	1854
Dimensjoner	Lengde 15,8 m, bredde 5,5 m, dypgående 2,2 m.
Byggematerial	Tre
Eier	Stavanger Maritime Museum

M/Y Favorit

M/Y Favorit ble bygget til Torolf Smedvig i 1964 av Brødrene AA i Hyen i Sogn og Fjordane.

Favorit er en velholdt, klassisk motorkrysser. Båten ble frem til begynnelsen av 1980-årene benyttet som familiens lystbåt, og har etter dette vært representasjonsbåt for Smedvig selskapene.

Byggeår og -sted	1964 hos Brødrene Aa i Hyen
Dimensjoner	44 fot
Hovedfremdrift	Dieselmotor
Eier	Smedvigselskapene, Stavanger



Jøsenfjord



MS JØSENFJORD ble bygget ved Christiansands Mekaniske Verksted som DS Lindesnæs i 1886. Frem til 1929 gikk den mellom hjembyen og Farsund og skal være det skipet som har passert Lindesnes flest ganger. I 1930 ble den solgt til Jøsenfjord Rutelag og satt i fart på Ryfylkefjordene. Noen år senere ble dampmaskinen erstattet med en Rubb semidiesel. Etter dette var JØSENFJORD den hurtigste fjordbåten i Ryfylke frem til DSDs fjordbusser kom.

Etter krigen fortsatte JØSENFJORD i samme fart, men ble ombygget flere ganger. I 1962 fikk den ferjeport akter og senere nytt styrehus fra MS Høle som skulle hugges. I 1975 ble alle rutelagets skip kjøpt av Stavangerske. Men tre år senere var det slutt. JØSENFJORD ble solgt til Tyskland der den gikk på Rhinen noen år. Etter dette var den husbåt i Schagen i Nederland.

Vinteren 2010-11 ble det kjent at JØSENFJORD var til salgs og en gruppe interesserte drog til Schagen. Motoren startet greit, og det ble organisert et andelslag for å overta båten. I påsken 2011 gikk JØSENFJORD hjem for egen maskin. Bildet viser da den rundet Tungenes. Skipet er fredet av Riksantikvaren og mottar betydelig økonomisk støtte til restaurering. Etter omfattende stålarbeid ved Bredalsholmen i Kristiansand er den nå på Fartøyvernssenteret i Norheimsund for å fullføre trearbeidet. Dette går jevnt fremover og vi er så heldige at vi får «låne» JØSENFJORD til Fjordsteam for å vise den frem for et interessert publikum!

Byggeår og -sted	1886, Christiansands Mekaniske Verksted
Dimensjoner	54m x 10m x 4,3 m
Byggematerial:	Stål
Hovedfremdrift	Semidiesel 4-cyl Rubb 1934 - 390 HK
Eier	Jøsenfjord Rutelag AL, Hjelmeland
www.josenfjord.no	

Fremad II



Båten ble bygget i Lowestoft i England i 1888 og fikk navnet Boy Jack. I 1905 ble den solgt til Norge og Haugesund der den fikk navnet Fremad. Den ble de siste årene regnet som Norges eldste i aktivt fiske. Fremad II har ofte fått god omtale for vakre linjer og godt stell.

I Fiskeregisteret fra 1920 er SK «Fremad» nyttet til hav og kystfiske. En gang mellom 1923 og 1926 kjøpte Truls Polden med flere i Solund båten. De setter straks inn motor, en 32 HK Grei semidiesel. På denne tiden var det allerede en Fremad i Solund og vår Fremad ble altså den andre, dvs. Fremad II. I 1938 ble det satt inn en splitter ny 40HK Wichmann.

I april 1940 blei «Fremad II» rekvirert av de tyske okkupantene. Norske styrker åpnet ild mot båten. Flere av okkupantene falt, men også en nordmann mistet livet. I oktober 1941 stakk Fremad II til Shetland med 10 ungdommer. Der ble den værende til krigen var slutt.

I 1959 gikk Fremad II til Løfallstrand i Hardanger for storstilt ombygging.

Tidlig på 60-talet ble Fremad II igjen rogalandsbåt. Først til Tysvær, men fra 1978 har Fremad II hørt hjemme på «Strandalandet» med en aktet og kjent posisjon i norsk kystfiske.

Fremad II er fredet av Riksantikvaren og i 2014 fikk Fartøyvernssenteret i Hardanger oppgaven med restaurering. Nå er Fremad II ferdig restaurert og driver aktivt i kystkulturens tjeneste, med skoleopplegg, turistfart og -fiske.

Byggeår og -sted	1888, Lowestoft, England
Dimensjoner	58 x 16,4 x 7,3 fot
Byggematerial	Tre
Hovedfremdrift	Opprinnelig seil, nå 14 liters Scaniamotor
Eier	Stiftelsen Fremad II / FB = Venneforeningen Fremad II

Oceantide



M/Y Oceantide ble bygget i 1982 av Burlington Boat Works i Ventura, California for verftseieren. Yachten ble designet for å gå til Alaska. Det ble derfor montert peis og pipe, nyttig for kjølige kvelder i nordlige strøk. Båten gikk de første årene på vestkysten av USA, før den ble tatt til Florida hvor et nederlandsk ektepar kjøpte den i 2006 og gikk over til Rotterdam. Dette paret bodde om bord i båten i 11 år og gjennomførte en omfattende restaurering. I juli 2017 ble den kjøpt av nåværende eier og seilt hjem til Norge.

Oceantide er en velutstyrt klassisk yacht, designet av Ben Ostlund. Deplasement er 90 tonn og rekkevidden er 4 000 nautiske mil, med cruise fart 9 knop. Yachten er utstyrt med to Caterpillar 3306TI, 190hk diesel motorer, og har tankkapasitet på 16.000 liter diesel og 7.500 liter ferskvann. Skroget er bygget i stål, med overbygg i aluminium.

Byggeår og -sted	1982, Burlington Boat Works, Ventura, California, USA
Dimensjoner	76 x 18 x 7 fot
Byggematerial	Stål
Hovedfremdrift	Diesel; 2 stk Caterpillar 3306TI på 190hk hver.
Eier	Arlene og Odd Torland

Nyborg



Dagens NYBORG er bygget i England, som steamdrifter «A.Rose». Rekvirert av Royal Navy i 1940, og hadde flere roller og navn, bla. Som bøyelegger H.M.S. «A.Rose», minesveiper H.M.S. «Siesta» og til sist forsyningskip H.M.S. «Adelphi» under invasjonen av Normandie. I 1946 kjøpte Kristian Einarsen i Åkrehamn, fartøyet og gav det navnet «Nyborg». Han rigget om til fraktfart med større lasteromsluke for transport av materialer for gjenoppbyggingen av Finnmark. Gikk på sildefiske og Islandsfiske fram til 1964, da man rigget om til fraktefart, og det gikk mest i cementfrakter og senere sandfart. I en periode hadde den navnet Vågsfjell og gikk i fraktfart for forskjellige eiere.

Sten Cato Nordsæther kjøpte den i 2010 for bevaring som flytende kulturminne. Restaurering startet. November 2017, solgt til Asgeir Andersen i Dåfjorden på Stord.

Nå heter den igjen NYBORG og dagens eier har sammen med familien og andre gode hjelpere gjort en helt enestående innsats for å bringe NYBORG tilbake til storhetstiden i fraktfart og fiske omkring 1960. Arbeidet med restaurering har vakt oppmerksomhet og gitt flere priser innen fartøyvernet. Heldigvis har man også klart å overbevise både myndigheter, fond og sponsorer om at arbeidet er viktig for norsk kystkultur og at det gjøres på en måte som fortjener støtte!

Byggeår og -sted	1924, Cochrane & Sons i Selby UK
Dimensjoner	
Byggematerial	Stål
Hovedfremdrift	B&W Alpha 404VO på 245hk
Eier	«Fraktefartøyet Gamle Nyborg» ved Asgeir L. Andersen

Margit



Margit er bygget som «Uddevalla» var bygd i Uddevalla i Sverige i 1907. Byggematerialet var noe så uvanlig som jern og motoren var en ny 16 hk Lysekil. Fartøyet ble brukt til brislingfiske, fjordfiske og som lossement under vårsildfiske.

Margit hørte hjemme på Mosterøy før den ble solgt til Hans Hansen i Åkrehamn i 1925 og fikk fiskerinummer R-148-A. I 1929 vart det installert en ny 29 hk Rapp motor og skiftet eier flere ganger rundt i Rogaland og i 1948 var det Jon Gregersen i Vedavågen som var eier.

Fartøyet skal ha gått som havnetankbåt i Stavanger, visstnok tilhørende en Hellevig. Han skal ha hatt fartøyet i bruk frem på 60 tallet, med et navn som begynner på BP, fulgt av et ukjent nummer. Deretter skal fartøyet ha hatt en periode i Bergen, hvor dagens motor kom inn, før det gikk til Harstad og ble det registrert som «Polaroil» i 1973.

Den skal også ha hatt navnet «Stigtank», men det er uklart om det var før eller etter Harstad. I 1989 overtok Henry Fredrik Pettersen og Paul Arne Pettersen i Lødingen. De bygde den om til fritidsfiske og som fritidsfartøy med navnet «Margit».

Dagens eier kjøpte Margit i januar 2017, og den er nå familiens sjeldne fritidsbåt.

Byggeår og -sted	1907 I Uddevalla i Sverige
Dimensjoner	Lengde 45 fot, Bredde 15 fot, Dypgående 7 fot
Hovedfremdrift	Union semidiesel, 30 HK
Eier	Terje Bergsagel

**Vi støtter utviklingen av kystkulturen.
Til glede for folkelig kultur.**

VULKEN

Vulken Maritim as

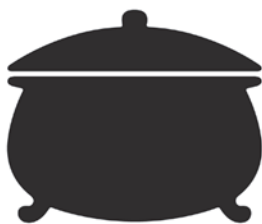
***Kvalitet og
SIKKERHET***



Redningsmateriell

Offentlig autorisert Service - stasjon

***www.vulken.no
Tlf. 51 80 00 50
post@vulken.no***



GABBAS

Den gode, gamle slakterbutikken

Sjøleik



MK «Sjøleik» ble bygget som fiskefartøy for Nicolai Leidland. Skøyta fikk fiskerinummer R-5-E, senere R-5-SO og den fisket ut fra Tananger. Den 11. oktober 1941 forlot «Sjøleik» landet med 18 menn og en kvinne om bord, og ankom Aberdeen to døgn senere. De fleste fikk militær utdanning, og gikk i aktiv tjeneste for Norges frigjøring. Den 2. juni 1945 førte Leidland «Sjøleik» tilbake til Norge, på oppdrag av den norske stat, lastet med 450 kasser Sunlight såpe og flere motstandsfolk.

I 1953 ble båten solgt til Myklebust i Egersund. Der gikk den mest som fiskefartøy for forskjellige eiere og ble til slutt avregistrert som fiskefartøy.

I 1994 kjøpte Willy Gautvik båten, og seilte den fra Arendal langs norskekysten til Murmansk, gjennom Kvitsjøkanalen, Onega- og Ladogasjøen til St.Petersburg / Østersjøen, som «første norske båt gjennom Russland»! På turen fraktet man også et stort «Pomorkors» fra Arkhangelsk til Mandal. Det står nå ved Mandals museet som et minne over linjeskipet «Ingermanland's» forlis i 1842, hvor 389 russere druknet, og 503 ble reddet.

I oktober 2000 kjøpte nåværende eier, Karl Pudik, båten. Den fikk det opprinnelige navnet «Sjøleik» tilbake, og han gjorde et omfattende ombygnings- og restaureringsarbeid.

Fra 2008 er Sjøleik vernet av Riksantikvarens. Båten er vernet «som den er», dvs med alle forandringer den har gått igjennom.

Karl Pudik har seilt hele norskekysten med Sjøleik, og den er ivrig deltaker i alle slags kyststevner og kulturarrangement, mens de formidler fartøyets unike historie.

Byggeår og -sted	1938 ved Farsund slipp & mek
Dimensjoner	45 fot
Byggematerial	Tre
Hovedfremdrift	Dieselmotor SCANIA DS-11
Eier	Karl Pudik

Tysso

MY «Tysso» er en motoryacht bygget i 1917 av båtbygger Ole Oma i hans båtbyggeri på Døso ved Leirvik, Stord.

Hun ble bygget for Danmarks konsul i

Bergen, Christian Magnus Kjær (1865–1935), til en avtalt pris på 4 000 kr. Oma hadde tidligere drevet båtbyggeriet Oma Boat Building i Seattle og M/Y «Tysso»s design er basert på lystbåtene Oma fikk bygget i USA.



M/Y «Tysso» er 58 fot lang og 10 1/2 fot bred og bygget i eik og furu med overbygg i mahogni. Motoryachtens innredning ble bygget med tanke på størst mulig komfort, med salonger, soverom, kjøkken, w.c., mannskapslugar og et stort maskinrom med plass til en kraftig motor på 100 Hk. Malerarbeidet ble utført av J. Kattetvedt og K. Risan på Leirvik.

MENTO

Your link to improved performance

Haugefisk

«Haugefisk» ble brukt som havfiskefartøy med autoline fra 1978 til 2005 og er et av de første fartøyene som ble bygd for denne nye typen teknologi. I 2005 ble fartøyet ble unntatt kondemnering.



Det er ikke gjort

noen ombygginger eller endringer på fartøyet. Nyere utstyr er tatt vekk og fartøyet settes i stand til slik det var omkring 1990.

Eier i dag er Kystmuseet i Sogn og Fjordane som benytter fartøyet som museumsfartøy, til kulturformidling og undervisning. «Haugefisk» er et flytende kulturminne og en flott representant for den moderne fiskerihistorien til Norge.

Byggeår og -sted	1978 H & E Nordtvedt, Fusa
Dimensjoner	28.5m, 329 BT
Byggematerial	Stål
Hovedfremdrift	6-cyl Alpha dieselmotor, 660 HK

Miss Chris Craft of Norway



Tore Eritzland stiller ut sin flotte Miss Chris Craft of Norway

Karoline



Roar Berge kommer med sin flotte Chris Craft; Karoline.

Peder W



I Rennesøy kommune var det en viktig lokal næringsvirksomhet i det forrige århundre, som i dager helt borte. Det var «potetfarten», der en fraktet poteter og grønnsaker med skøyter fra Stavanger og Rennesøy til Bergen.

På det meste var det over 10 fartøy som gikk fast i denne farten. Størst fraktbehov var det naturlig nok på ettersommeren og utover høsten. Dette begynte på slutten av 1800-tallet og tok endelig slutt i 1991, da Flustein som det siste fartøy etter 16 år slutta av. En av de skøytene som gikk mye i denne farten var PEDER W.

Men dette flotte fartøyet har også gjort tjeneste i forbindelse med sildefiske og som oppsynsbåt under brislingfisket. De siste årene gikk det over på alminnelig fraktfart, mye fiskefôr og denslags. I 1981 blei "Peder W" solgt til John Gunnar Karlson fra Avaldsnes på Karmøy. Nå har Rune Voll, barnebarnet til den fyrste eieren, kjøpt skøyta tilbake. Den blir godt tatt vare på, brukes som fritidsbåt, og deltar ellers på kystkulturstevner og andre steder hvor ekte fartøyfolk vet å nyte en velbygget og vakker skøyte fra 1950-tallet.

Byggeår og -sted	1957 ved Erøyvik båtbyggeri i Erfjord
Dimensjoner	Lengde 63,5 fot, bredde 16,9 fot, dypg. 2,7 m
Hovedfremdrift	3-cyl Callesen diesel 195 HK, tidligere 50 HK Rubb semidiesel
Eier	Rune Voll

Skudenes



SKUDENES er bygget ved Brødrene Lothe AS i Haugesund og innredet på DSDs eget verksted på Klasaskjæret i Stavanger. Den er bygget for den værharde ruten Stavanger – Kvitsøy – Skudeneshavn og hadde plass til 317 passasjerer og fem biler. Skudenes gikk inn i ruten i 1957 og var et stort fremskritt i forhold til erstattet den gamle D/S Kvitsøy som hadde gått i ruten siden mellomkrigstiden. Motoren har en Normo 4TEV dieselmotor på 400 HK, som gir en fart på ca elleve knop.

I 1970 flyttet DSD Skudenes-navnet over på en ny bilferge, og denne gikk da inn i diverse ruter i Ryfylke med navnet «Ternøy». Simon Møkster kjøpte Ternøy i 1984 og døpte den om til Strilfalk før han solgte videre til Øystein Førre, som kalte den Hinna og brukte den i diverse oppdrag ved plattformbygging. Deretter fikk den ca 20 år som Rygerfjell for Rødne før Ståle Kristoffersen i Kopervik kjøpte fartøyet og kalte det «Gamle Skudenes». Navnet «Jernanger» er også kjent, men det var kun uoffisielt i forbindelse med en filminnspilling.

Da Ståle Kristoffersen døde overtok M. Storesund Rederi AS, Torvastad. Nå er skipet vernet av Riksantikvaren og det er opprettet en egen forening med formål å restaurere den gamle «Skudenes» tilbake til slik den var på 1950-tallet.

I dag er Rogaland Fylkeskommune sterkt inne i bildet, både i forbindelse med restaurering og for å finne en god måte å drive fartøyet, med genuin formidling av kystkulturen.

Byggeår og -sted	1956 ved Flytedokken i Haugesund, ferdigstilt ved DSD-verkstedet
Dimensjoner	126 fot
Hovedfremdrift	Normo dieselmotor, 400 HK
Eier	Foreningen rutebåten Skudenes
www.rutebåtenskudenes.no	

Engøyholmen kystkultursenter



ENGØYHOLMEN
KYSTKULTURSENTER
I STAVANGER

I en lun krok av havnen ligger det som lenge var en "glemt hemmelighet"; en holme, med et par sjøhus til nedfalls og en byggmestereier som hadde gravemaskinene klar for å sanere historien og bygge leiligheter. Iherdig innsats fra Rygja kystlag, Fortidsminneforeningen og entusiastiske enkeltpersoner kom redningsarbeidet igang i 12. time. Resultatet ser vi idag; en perle av et sted, med aktivitet hver eneste dag året rundt. De falleferdige sjøhusene er restaurert, de er fulle av innhold. Man har fått opp kaier, båtbuer, smie og hjelpemidler. Her har man restaurert Hundvaag I, herfra har man fikset Andholmen og Nøkk og innimellom har man både restaurert og bygget flere småbåter - som hver for seg representerer sentrale deler av vår lokale kystkultur og -historie. De siste årene har både sjøhusene og nothengene fått en totaloverhaling - så nå er de klar for minst 100 nye år!

Minst like viktig som fartøyvernet, er det "menneskevernet" som foregår. Midt mellom det som noen kunne kalle gammelt skrot går nemlig grupper med ungdommer. Disse kommer fra varierende forhold, noen har slitt i skolen og noen har kommet skjevt ut av andre årsaker. Men felles for disse er at på Engøyholmen har de funnet noe fornuftig å bruke krefter og arbeidslyst på. Her blir de hjulpet igang med arbeid som de har forutsetninger for å klare - og som de får oppleve gleden av å mestre.

Aktiviteten på Engøyholmen skjer i samarbeid med Stavanger kommune, og her har både Stiftelsen, kommunen og ikke minst personalet, tusen gode grunner til å være stolte!

Byggeår og -sted	Ca 1850 på en holme i Stavanger havn
Dimensjoner	Hele holmen, og litt på Engøy
Byggematerial	Tre
Eier	Stiftelsen Engøyholmen Kystkultursenter
www.engoyholmen.no	

Natvigs Minde



Den 13. mai 2003 var en trist dag i Stavangers historie; da brant det største sjøhuset på Natvigs Minde ned til grunnen. Dette var en del av et bygningskompleks fra ca 1820, som skal ha rommet både skipsverft og andre aktiviteter, men som de siste 100 år hadde vært brukt av havnevesenet - og delvis som lager for Sjøfartsmuseet. Det var uerstattelige kulturskatter som forsvant i flammene den dagen.

Men arbeidet med gjenreisning kom igang. En generøs gave fra SR-Bank gjorde Engøyholmen til eier av en 200 år gammel skogteig i Vats. Tømmer ble fraktet til Natvigs Minde ved felles innsats fra en stor flåte vernede fartøy. Havnevesenet har sammen med Engøyholmen kystkultursenter bygget opp huset som brant og fyller det med kulturelt igjen. Nå har man verkstedet, selskapslokaler og mye annet som er vel verdt å besøke.

På sikt tenkes Natvigs Minde som en del av en unik "kystkulturell akse" tvers over hele havnebassenget fra Engøyholmen, via Sølyst og Natvigs Minde over til Oljemuseet og Børevigå og den fremtidige veteranbåthavnen ved Steinkarkaien.

Her har man lagt spiren til noe stort og flott! Her kan Stavanger få vist frem sin omfattende sjøfartshistorie og maritime kulturelle bakgrunn på en måte som ingen andre. Dette kan bli et opplevelsessenter, hvor man bokstavelig talt seiler og ror seg gjennom historien og vår egen kultur - kystkulturen!

Byggeår og -sted	Ca 1820 på noen holmer i Stavanger havn
Dimensjoner	Flere små holmer, med noen delvis sammenflettede hus
Byggematerial	Tre
Eier	Stavangerregionen havn IKS
www.stavanger-havn.no	

Takk til alle samarbeidspartnere

**Fjordsteam 2025 takker alle våre
samarbeidspartnere:**

**Stavanger Kommune,
Sparebank1 SR-Bank,
Erik, Karoline og Olga
Berentsens legat,
Veteranskipet Sandnes
DNV**

**Stavanger Søemandsforening
Rogaland Fylke
Smedvig
Mento**

**Sandnes Kommune
Stavangerregionen Havn IKS
Skyssbåtservice
John Dahle Skipshandel
Sandnes Havn
Båtskolen Poseidon
Rosenberg Verfts Klubb**

samt alle gjengitte annonsører i heftet!
