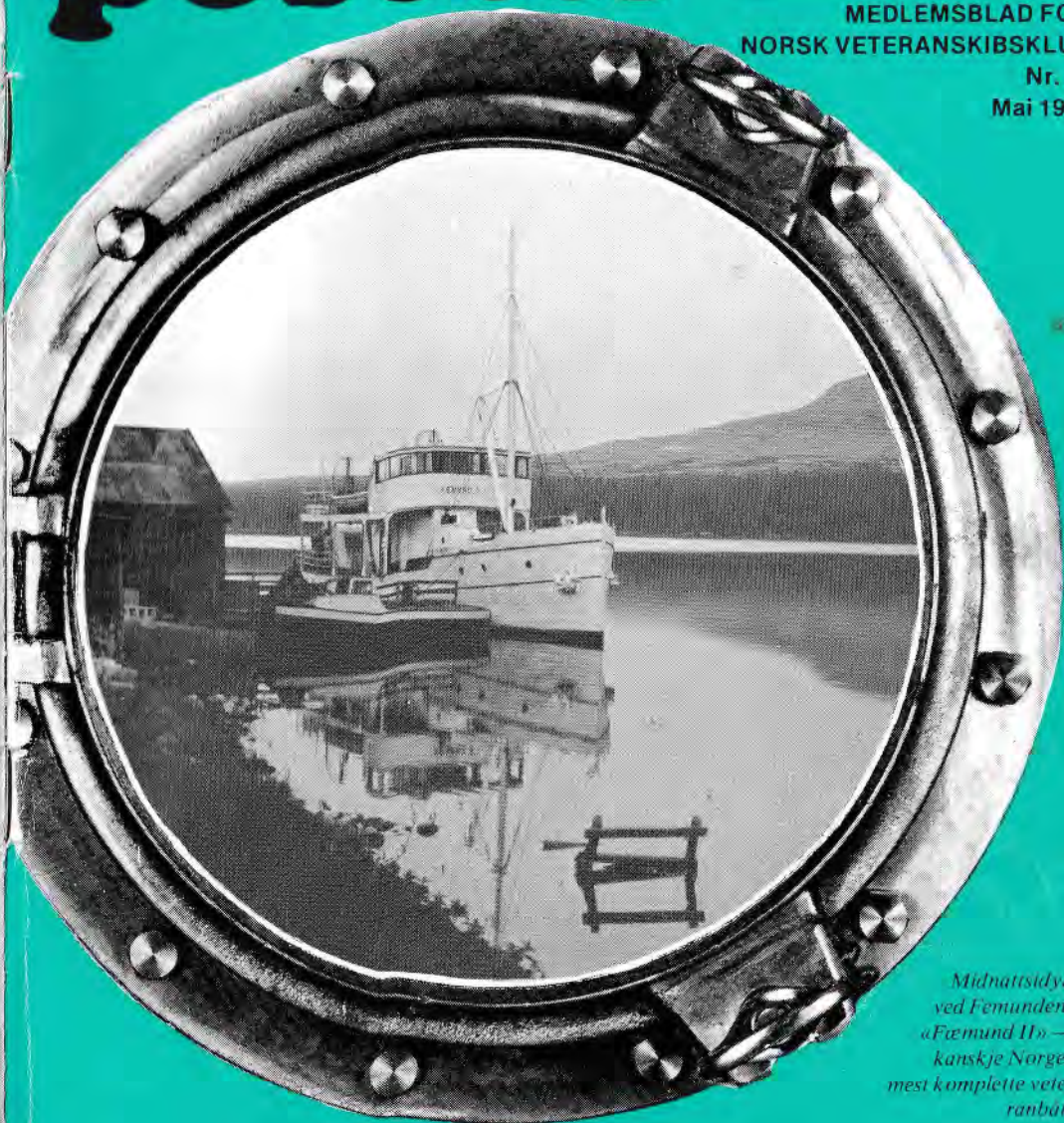


dampskibs posten



MEDLEMSBLAD FOR
NORSK VETERANSKIBSKLUB

Nr. 11
Mai 1980



*Midnattsidyll
ved Femunden,
«Fæmund II» —
kanskje Norges
mest komplette vele-
ranbåt.*

dampskibs posten



Medlemsblad for
NORSK VETERANSKIBSKLUB

Redaksjon:

Olaf T. Engvig

Olav Joki

Adr: Boks 1287, Vika, Oslo 1
Kaiplass: Nordre Akershus kai
Telefon «Børøysund»: 41 70 41
Postgirokonto: 2 01 30 01
Bankkonto: 6001.05.20080

NORSK VETERANSKIBSKLUB ble stiftet i 1964, og er en ideell forening med formål å arbeide for bevaring av maritim kulturhistorie med særlig vekt på å bevare, samle opplysninger om, samt utbre interesse for eldre dampskip og andre sjøverts transportmidler.

Siden 1969 har klubben forestått restaurering og drift av passasjerskipet D/S «Børøysund» (bygget 1908, 179 brt.). I 1977 overtok klubben bruksretten til tre bygninger på Rådhusbrygge 1. Husene er under restaurering og vil brukes som senter for klubbens virksomhet.

I 1979 ble fraktfartøyet «D/S «Hestmanden» (1911, 755 brt.) og slepebåten D/S «Styrbjørn» (1910, 166 brt.) reddet fra opphogging og innkjøpt av klubben.

Alt arbeide i klubben foregår på frivillig basis som ubetalt dugnadsarbeid. Årlig nedlegges over 10 000 dugnadstimer.

Hovedinntektskilden for klubbens virksomhet er seilingsinntekter fra D/S «Børøysund». Men det mottas også betydelige beløp i støtte fra det offentlige, samt bidrag fra private, og medlemskontingent.

Medlemsskap i Norsk Veteranskibsklub er åpen for alle som støtter klubbens formål. Kontingenten for 1980 er på minimum kr. 75,-.

Norsk Veteranskibsklub

STYRET 1980:

Jon Schrøder, formann, tlf. 13 34 75
Laila Andresen, visef. tlf. 29 50 00
Arne Nik. Rød, kasserer, tlf. 11 52 50
Tone Eggemoen, sekretær, tlf. 11 88 72
Tore Andr. Bilet, styremedl., 67 29 62,
Arne Drage, styremedl., tlf. 68 86 95
Olav Joki, styremedl., tlf. 46 96 24
Anne Beth Meldre, varam. tlf. 66 91 45
Jan Erik Pedersen, varam. tlf. 21 30 29

Båtutvalget tar seg av de formelle sider ved driften av D/S «Børøysund». Medlemmer:

Sertifikater, mønstring:
Sven-Åge Henriksen, tlf. 22 98 10,
Maskinteknisk:
Per W. Bølstad, tlf. 17 84 30
Booking av turer:
Kaare Svendsen, tlf. 41 64 75, 24 25 46

Restaureringskomiteen er klubbens fagutvalg i restaureringssaker og skal planlegge og lede restaureringsarbeidet. Medlemmer:

Jon Schrøder, tlf. 13 34 75
Gunnar Hjort, tlf. 35 02 50
Oskar Joki, tlf. 12 90 70

Fotogrupper tar seg av fotoarbeidet i klubben, stillbilder og smalfilm. Medlemmer:

Ivar Bjugn, tlf. 48 15 39, 95 79 57
Per B. Jørgensen, tlf. 48 15 73
Tor Eldorhagen, tlf. 41 60 80, 94 01 69

Nordsteam — kontakt- og samarbeidsorgan for veteranskip i Norge, Danmark og Sverige. Klubbens representanter er:

Tore Andr. Bilet, tlf. 67 29 62, 46 98 60
Arne Nik. Rød, tlf. 11 52 50



Skip bevaringsplan og bevilgninger

Å samle på skip er blitt mote. Private kaster seg ut i det felt myndighetene så altfor lenge har forsømt i et forsøk på å berge siste rest av «vår ære og vår magt». Tanker og ønsker er gode nok, men resultatet blir selvsagt ikke representativt. Det er begrenset hva familie og venner kan makte og hva som egner seg til fritidsbåt. Derfor blir treskøyter og mindre båter prioritert, bare rent unntaksvis våger noen å engasjere seg i et større eller mer spesielt fartøy. Utvalget av de bevarte fartøy blir nødvendigvis tilfeldig og skjævt. I spøk hevdes at det er bevart flere ekte Colin Archer skøyter enn Colin Archer noen gang bygde.

Noen få større skip er sikret flytende og mottar midler fra det offentlige. Tre råseilriggede skoleskip og tre passasjerdampere fra lokalrutefarten seiler i dag av sted med det aller meste av den årlige bevilgning til bevaring av skip. Skoleskip og lokalbåter

utgjør hver for seg en liten gruppe innen norsk skips og sjøfart. Skal disse bli stående som monument over norsk skipsfart vil ettertiden få et underlig bilde av Norges stormakt på havet. Med i bevaringsplanene er utrolig nok ikke ett neste utenriksskip. «Hestmanden» fra kyst og Nordsjø-trampfart eksisterer, men er ikke trygget for bevaring. Norsk Veteranskipsklubs initiativ har fått en blandet mottagelse. Hugging ble unngått, men vilje til støtte har hittil vært av mer verbal enn økonomisk karakter. Oppmålingsskipet «Hansteen» har vært under restaurering snart to år, ennå er ikke dette 114 år gamle skip ærklært verneverdig selv om det uten tvil er et klenodium i verdensmålestokk, og følges med interesse også i utlandet. Når hvert av de gamle skipene trenger millionbeløp er en håndfull tusenlapper og gode ord på veien i lengden ikke nok.

Innsjøbåter ble gjerne trukket på land etter endt tjeneste og ligger fortsatt ved sjøens strand, en hel del ønskes bevart. Noen er restaurert («Skibladner», «Gahn», «Ara») andre er påbegynt («Tryg», «Pasop», «Snåsing») mens «Victoria» og «Bjoren» er nevnt i bevaringssammenheng. «Bjoren» er i en sørgelig forfatning, Telemarkkanalens «Victoria» er sterkt ombygd i senere år. «Fæmund II» er nesten komplett i detalj slik den ble bygget i 1905, men mangler dampmaskin. Den går med statsstøtte i sin opprinnelige rute fordi nasjonalparker i området begrenser ytterligere veibygging. Det foreligger planer om å bygge «Fæmund II» nå i vår, skipet skal bli mere hensiktsmessig for turister. Siste sesong sviktet de på grunn av været, i framtiden skal turistene kunne sitte på dekk under overbygning. «Victoria» ble ombygd til det ugjenkjennelige for en del år tilbake under ønske om å få en mere moderne og hensiktsmessig båt. I dag foreligger konkrete planer om å bygge «Vicotira»

tilbake til det den engang var. Billig blir det ikke. Haldensvassdragets «Turisten» gikk i fart fram til 1960-tallet, ble vurdert bevaringsverdig og deretter senket på dypt vann. Den ønskes hevet.

Forfall, feildisponering og manglende midler karakteriserer problematikken omkring de verneverdige skip. Er det ikke snart på tide med en konsolidering av kref-tene: At bevarere, bevaringsverdige skip og myndigheter kommer i takt med hveran-dre? Burde det ikke sørges for at «Gahn»

kommer i hus igjen, at «Fæmund II» ikke ødelegges, at «Hestmanden» og «Hanste-en» får penger og at «Statsraad Lehmkuhl» settes under seil.

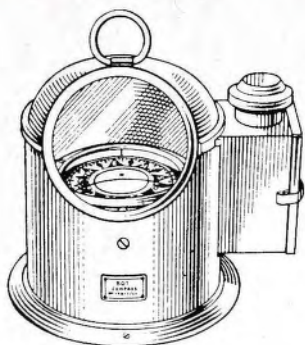
Mange, store og presiserende oppgaver kjennetegner en nybråttstid. Skip på land og skip i glassmontre kjempet man for i forrige generasjon. Nå er tiden kommet til skipene i sjøen. Her savnes en reell plan, fagfolk, organisasjon og bevilgninger.

O.T.E.

HILSEN TIL D/S BØRØYSUND

*Når du seiler
på stille hav
da seil så sakte
at din sjel når i land
i god tid før deg
og venter deg der
med nye lengsler.*

Gunnar Bull Gundersen



Formannen har ordet

I disse dager starter vi opp en ny seilings-sesong. Ennu en gang skal «Børøysund» ut å tjene til sitt eget vedlikehold. Nok en gang skal mannskapene ut kveld etter kveld for å seile inn sårt trengte penger, og fremdeles ser det ut til at det blir den faste harde kjernen som år etter år har dratt las-set, som må ta den verste støytten. Hvis da ikke nye eller gamle medlemmer skulle føle seg kallet til å gi en hånd, når det røyner på som verst, noe det ofte gjør.

Kanskje er årets sesong en av de viktigste i «Børøysunds» 11.-årige liv i Oslo. Den skal være med på å legge grunnlaget for kommende vinters store reparasjon i ak-terskipet. En god økonomi betyr også en trygg seilas for «Børøysund». Men uten egeninnsats når vi aldri målet. Derfor er det viktig at vi er flest mulig om oppgaven og yter det vi kan. Og jo flere vi er, jo ster-kere står vi.

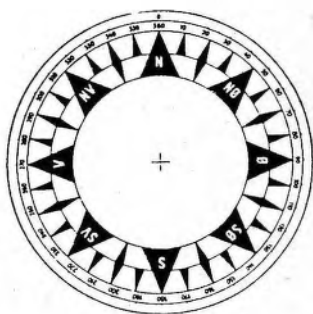
Men det gjelder ikke bare i det praktiske arbeidet. Passive medlemmer er også gode medlemmer. De yter sitt i form av sitt medlemskap, og gir oss dermed tyngde.

Derfor burde vi vært mange, mange flere. Her kan hver og en gjøre sitt uansett hvor man bor. Dere kjenner klubben, og vet hva den står for. uansett hvor mye informasjon vi sprer, så er det menneskene som gjør sa-ken levende. Derfor er dere våre beste støttespillere. Hvorfor ikke ta kontakt med venner og bekjente og fortell om klubben og fartøyene. Kanskje er det mange flere som har lyst til å bli bedre kjent med oss enn du tror. Bor du slik til, så hvorfor ikke ta med folk ombord, eller invitere de med på en medlemstur. Så kan de få se hva vi holder på med, og få oppleve miljøet og at-mosfæren ombord på «Børøysund».

Så la det være et mål at flest mulig tar sin tårn ombord, og at vi alle prøver å ver-ve nye medlemmer. Det vil bedre våre mu-ligheter til å løse oppgavene, trygge eksis-stensen for «Børøysund» og gi «Hestman-den» og «Styrbjørn» en sjanse til å overle-ve.

De fortjener det!

Jon Schrøder



D/S «Styrbjørn» kommer til Oslo

Hvis alt går som planlagt vil klubbens nyinnkjøpte veteranslepebåt D/S «Styrbjørn», ex. «Atlet» ankomme Oslo utpå forsommeren i år. Slepingen skal foretas av Redningsselskapets fartøyer som leilighetsslep. I første omgang vil fartøyet bli slept til Trondheim for dokksetting på Trondheim mek. Verksted. I dokk vil bunnen bli rengjort og stoffet for å redusere slepeomkostningene. Skrog og overbygg vil bli rengjort og malt hvis tiden strekker til. Eksteriøret bærer synlig preg av 15 års opplag, litt maling vil rette opp inntrykket betraktelig. «Styrbjørn» har fått kaiplass ved Nordre Akershus kai ved siden av «Børøysund».

I vinter ble fartøyet omdøpt og omregistrert og heter nå D/S «Styrbjørn» av Oslo med kjenningssignal LHBW.

D/S «Hestmanden» fortsatt i Sandnessjøen

Som meldt i forrige nr. av Dampskibsposten er kjøpet av fartøyet delvis finansiert ved lån. Lånet som er på kr. 170 000,-, forfaller til betaling i oktober 1980. Hvis det ikke kan innfris trer gjenkjøpsavtalen med selgeren, Høvding Skipsopphugging ikraft og fartøyets videre skjebne er gitt.

Det arbeides på sprek med å få ordnet finansieringen av overdragelsen. Sympati og forståelse for bevaring av «Hestmanden» har vi møtte, dessverre sitter ikke kulturvernpengene like løst, men vi håper likevel at vi skal lykkes i arbeidet.

I vinter ble fartøyet omdøpt fra «Vegafjord» til «Hestmanden» og registrert i Oslo. Høvding Skipsopphugging fører tilsyn med fartøyet mens det ligger i opplag i Leirfjorden ved Sandnessjøen.

D/S «Børøysund» skifter hjemsted

Da «Børøysund» ble overtatt av Norsk Veteranskibsklub i 1969 valgte man Drøbak som hjemsted. Derved fikk stedet større damp-tonnasje enn motor-tonnasje. Den praktiske konsekvens var også at Brevhuset sorterte under Postmesteren i Drøbak.

Da nyervervelsene «Hestmanden» og «Styrbjørn» skulle omregistreres i vinter ble det spørsmål om valg av hjemsted. Etter anbefaling fra registreringsmyndighetene valgte Styret å bruke Oslo som hjemsted for fartøyene. Siden man fant det upraktisk med å ha både Oslo og Drøbak som hjemsted for flåten, ble det besluttet å flytte Børøysund til Oslo. Det er mer praktisk at fartøyenes hjemsted og eieres kontoradresse er den samme. Drøbak vil neppe registrere flyttingen som noe stort tap. Stedet som i sin tid hadde et tyvetalls dampskipsanløp pr. dag, har nå ikke en eneste offentlig brygge som kan ta imot et fartøy som «Børøysund». Det er trist at en gammel sjøfartsby som Drøbak ikke sørger for bedre kontakt med sjøen og fjorden som jo var grunnlaget for stedets oppvekst.

Sikkerhet for passasjerer og skip er noe klubben er meget opptatt av. For å minske faren for havi med påfølgende kostnadsutlegg og erstatningskrav, har klubben utarbeidet faste selingsruter for passasjerturene. Orientering vedrørende de anbefalte seilingsleder vil bli sendt til alle som charterer D/S «Børøysund». Det er lagt opp til 4 ruteforslag i kjente områder, men følgende farvann vil bli stengt for seilas: Vendelsundet, Langårsundet, Hestesundet, Lille Ostund og mellom Illjernet og fastlandet, sistnevnte er bare stengt for seilas etter mørkets frambrudd.

VETERANSKIPSFLÅTEN ØKER MED 470 BRT.

Norsk Veteranskibsklub overtar M/S «O.T. Moe» ex. «Stord»

Det er en vital 67-åring som i disse dager går over i pensjonistenes rekke for alvor. Komplett til minste detalj og i bruk til det siste. Men noen minstepensjon er ikke pensjonisten funnet verdig til. Hun står ikke på noen offentlig liste over bevaringsverdige fartøyer. De som vil bevare fartøyet må skaffe midlene selv. Men entusiastenes styrke er oppfinnsomhet og pågangsmot. Denne gang er det «Stord» som skal reddes for framtiden.

Siden 1969 har den tidligere fjordbåten til Hardanger Sunnhordlandske Dampskipsselskap ligget i opplag i Oslo og blitt brukt som hybelskip for Oslo Krets av Blå Kors. Norsk Veteranskibsklub har hatt jevn kontakt med Blå Kors, og da det ble kjent at fartøyet skulle utrangeres, ble tanken om bevaring reist. Blå kors stilte seg meget positiv til planene og sist høst kom man fram til enighet om overdragelse til Norsk Veteranskibsklub for kr. 80 000,-, — et beløp som ligger godt under fartøyet's reelle markedsverdi. På generalforsamlingen i Norsk Veteranskibsklub 22.11.79 ble erverv vedtatt med det nødvendige flertall. Overtakelse vil finne sted i løpet av sommeren 1980.

Også på Vestlandet har det vært interesse for å bevare gamle «Stord». Etter presseoppslag sist høst reiste det seg sterke røster for å få den gamle fjordabåten tilbake til sitt opprinnelige miljø. I et møte mellom styret i NVSK og en representant for interessentene vestpå, ble spørsmålet om overføring av båten til Bergensdistriktet drøftet. Styret stilte seg meget positivt til et slik tanke, men fant det også naturlig å knytte visse vilkår til en slik plan. Først måtte det etableres et organ som var villig til å påta seg ansvaret for bevaring og drift av far-

tøyet. Derneft måtte man skaffe seg økonomisk ryggdekning for et prosjekt av en slik størrelse.

Er det Dampskibsposten kjenner til har det lyktes interessentene i å reise midler til kjøp av fartøyet, men det er ennå ikke stiftet noe organ med formål å bevare fartøyet. Inntil videre vil derfor Norsk Veteranskibsklub stå som kjøper og ta ansvaret for fartøyet.

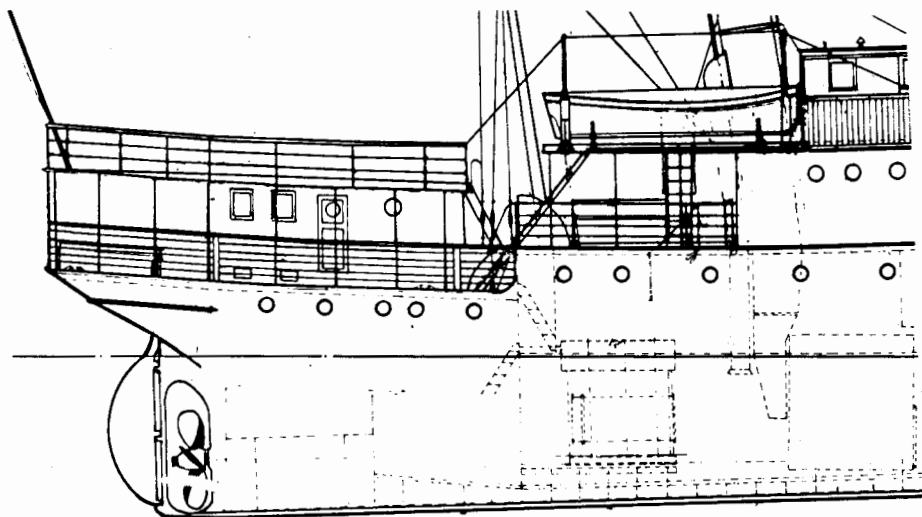
Med sine 470 brutto registertonn vil «Stord» ruve i veteranskipsflåten. Etter styrets oppfatning er det en fin representant for de større fjordbåtene og for overgangen fra damp til diesel. På mange måter gir «Stor» et representativt bilde av de gamle rutebåtenes evne til å tilpasse seg nye tider og nye krav. Først langt inn i romfartens tidsalder måtte den gamle fjorddamperen gi tapt for nye kommunikasjonsmidler. Men fortsatt kunne båten være til nytte i sitt rette element, nå som hybelskip.

Oslo Blå Kors har i alle år tatt godt vare på båten og unnlatt å modernisere eller rasere båten på annen måte. Likevel må en regne med betydelige beløp for å få satt fartøyet i driftsklar stand, 11 års opplag har tross alt satt sine spor. Maskineriet er det store spørsmålet, Første jobb blir å få motorene undersøkt og tilstanden klarlagt.

«BØRØYSUND» FÅR NYTT AKTERSKIP

Under dokksettingen på Framnæs mek. Værksted våren 1979, kom det vi lenge hadde ventet og fryktet: Skipskontrollens pålegg om omfattende reparasjon og fornyelse av hele akterskipet frem til maskinromskottet, innen våren 1980.

Både arbeidsmessig og økonomisk er dette den største reparasjon i klubbens historie, for det innebærer at fjerdeparten av båten må rives og bygges opp på nytt.



Under vårt arbeide med å restaurere «Børøysund» har vi hele tiden forsøkt å finne ut mest mulig om skrogets tilstand. Allerede ved dokksettingen i 1971 ble ultralyd tatt i bruk for å måle platetykkelsene, og dette arbeide har fortsatt ved alle senere dokksettinger. Selv om måleresultatene ikke alltid har svart til forventningene, har situasjonen egentlig aldri vært direkte

dramatisk, men da måleresultatene fra akterskipet våren 1978 ble vurdert av Sjøfartsdirektoratet, ble det fastslått at disse i sterkere grad enn vanlig var preget av såvel generell korrosjon som lokale tæringar i plater og spant.

Det mottatte pålegg har derfor lenge vært forutsett, men manglende ressurser har hittil umuliggjort klubbens ønske om å

etterkomme det. I første omgang har man derfor måttet søke om utsettelse, samtidig som man etter beste evne arbeider med utkast til de forskjellige finansieringsformer for den knappe million arbeidene er beregnet til å koste.

Omfattende arbeider

På kort sikt vil en partiell utbedring av de svake partier sikkert være tilstrekkelig. Men utsikten til å få en ny reparasjon av naboplatene allerede etter få år, virker langt fra tiltalende, fordi innredningen atter vil bli ødelagt. De sakkyndige er derfor enige om at en fullstendig fornyelse med det samme vil være langt å foretrekke, og da resultatet må forutsettes å holde ut over overskuelig fremtid, kan vi uten frykt for senere ødeleggelser trygt restaurere hele innredningen i akterskipet.

Arbeidets omfang er vanskelig å fastslå sikkert før all garnering er fjernet, men vil trolig omfatte 60—70 kvm plater i 3—4 plateganger fra maskinromsskott og akterover på begge sider. Dessuten kommer hel eller delvis utskifting av spant, dekkssbjelker, kneplater osv., samt ny rorkiste, nye rør til akterpeaktank, nye vaterbordsplater, nye fundamenter til pullere og halegatt. Sannsynligvis vil også deler av maskinromsskottet bli fornyet.

Museale hensyn krever klinket utførelse av nater og støter i plategangene over vannlinjen. Videre er det ønskelig at fartøyet ikke bare skal se ut som det en gang gjorde, — det skal også være slik. Dette innebærer at alle håndverksmessige utførelser skal være korrekte. I praksis vil dette bety at også skjulte skrogetaljer må klinkes, f.eks. spant, kneplater, skrog under vannlinjen osv.

Trearbeidene vil bli like omfattende. Det skal legges nytt akterdekk og nytt salongdekk og alt treverk i garnering og panel i 1. pl. salong, damesalong, passasjerlugar, og gang må fornyes. Dessuten kommer opp-

pusning av møbler og inventar, møbeltapetserarbeider, innstallasjon av el-anlegg og varme m.v.

Kostbart prosjekt

Verkstedkalkylen vurderer arbeidene med akterskipet til omkring kr. 850 000,-, hvorav stålarbeidene utgjør omlag to-tredjedeler.

Stålarbeidene som er anslått til noe over en halv million kroner, må utføres på verksted og kan vel vanskelig reduseres vesentlig hvis man ikke skulle oppnå spesielle rabatter eller kan skaffe materialer til særlig gunstig pris. Arbeidene med innredning og dekksslegging kan vi teoretisk sett gjøre selv og dermed kan denne delen av kostnadene reduseres. Det blir et spørsmål om klubben kan mønstre tilstrekkelig kvalifisert personell til arbeidene. Det blir også et spørsmål om disse kan fordeles over flere sesonger, og om vi av hensyn til passasjerene kan tillate oss å seile med halvferdig innredning akterut. Hvis vi velger å gjøre jobben selv kan besparelsene komme opp mot et parhundre tusen kroner.

I den totale sammenheng er dette lite, men beløpet er likevel så betydelig at vi alvorlig må vurdere om vi skal våge oss på jobben. De arbeider vi har utført selv, stormdekket midtskips og dekkshuset akterut, viser at vi kan mestre oppgaven hvis vi vil og får tid nok. Av erfaring vet vi også at våre passasjerer vil stille seg forståelsesfulle til litt enklere salongbekvemmeligheter i restaureringsperioden.

Foreløpig framdriftsplan

I skrivende stund er intet avgjort med hensyn til hva som skal gjøres på verksted. Opplegget kan være at verkstedet, foruten stålarbeidene, også legger dekkene og monterer lysventilkassene, og muligens også spikerslag på skottene på samme måte som i Dekkshuset. Det gjenstående trearbeide utføres av klubbens medlemmer på

dugnadsbasis. Samme år som skroget tas, foretas isolering og garnering av skuteside og maskinromsskott samt montering av skott i akterkant av salongen. For seilingssesongen settes det opp provisoriske benker for passasjerene. Neste sesong tas delevegger, panel osv. Med litt jevn god innsats fra dyktige folk som dessverre ikke alltid er like lett tilgjengelige, skulle det rekke med et par sesonger på jobben. Men da må ikke andre arbeider dukke opp og forkludre det hele.

Forberedelsene igang

Forberedelsene er alt i god gjenge. Salonger og lugarer fotograferes og måles opp slik at vi har komplett oversikt over hvordan det ser ut i dag. Anbudsdokumenter er satt opp og aktuelle verksteder tilskrevet.

Planene nå er å få utført plateutskiftingen høsten 1980 slik at båten er tilbake på plass i Oslo i god tid før jul. Klargjøring av arbeidsstedet, det vil si riving av panel og garnering, må skje like etter endt seilingssesong i år. Når fiberplatene på skottene fjernes vil man også få se hva slags paneler det har vært i salongene tidligere, og kan ta standpunkt til hvordan de nye salongene skal se ut.

Finansiering

Uansett hvordan man velger å legge opp arbeidet, må vi regne med en utgift på henimot en million kroner. I 1979 ble det avsatt til akterskipet kr. 110 000,-. Under forutsetning av en tilsvarende seilingsinnsats i de to kommende år — uten uhell — bør det kunne avsettes kr. 150 000,- pr. år i 1980—81. De offentlige bidrag, som i 1979 utgjorde nær innpå kr. 145 000,- forutsettes mottatt ubeskåret, også i de kommende år.

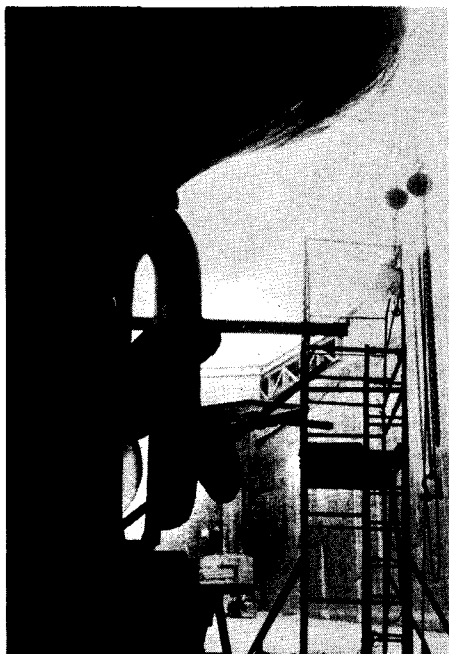
Det er ganske klart at vi foreløpig ikke kan makte å betale hele reparasjonen med det samme. En god løsning ville det derfor

være om vi kunne få utsatt det endelige betalingstidspunkt ved hjelp av offentlig garanti.

Den aller beste løsning ville være å motta det nødvendige beløp i form av en ekstraordinær, hyggelig bevilgning. Men dette siste er vel ren utopi.

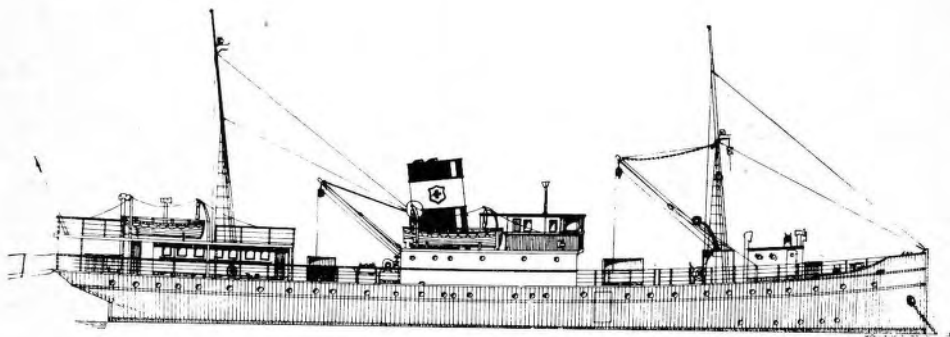
Under enhver omstendighet er oppgaven så stor og omfattende at vi iblant tviler på om vi kan overkomme den. Og selvfølgelig vil vi gjerne gjøre mest mulig av den selv, for på den måte å spare penger. Men oppgavens omfang og karakter er på den annen side av en slik art, at man ikke uten videre kan vente at vi skal kunne klare å gjøre noe særlig selv — og dermed er vi kommet i et dilemma.

Hvordan dette best skal kunne løses, er i dag det store spørsmål. men ett er sikkert: Vi er i høyeste grad mottagelige for ethvert bidrag!



«Stord» tenkes brukt til passasjerturer på Oslofjorden og drevet på samme måte som «Børøysund» med gratismannskaper. Etterspørselen etter turer med «Børøysund» tyder på at det er marked for et far-

tøy til her i distriktet. Med sin størrelse og sin salong- og lugarkapasitet vil «Stord» kunne få et mye bredere bruksområde enn lille «Børøysund».



Hybelskipet M/S «O. T. Moe» ex «Stord» ved Grønnlia, Oslo

Tegning: Bård Kolltveit.

STORDS HISTORIE:

PIONERBÅT, FORSØKSKANIN, HYBELHUS

*av
Bård Kolltveit*

I Norges Handels- og Sjøfartstidende 21.4.1913 stod følgende vesle notis:

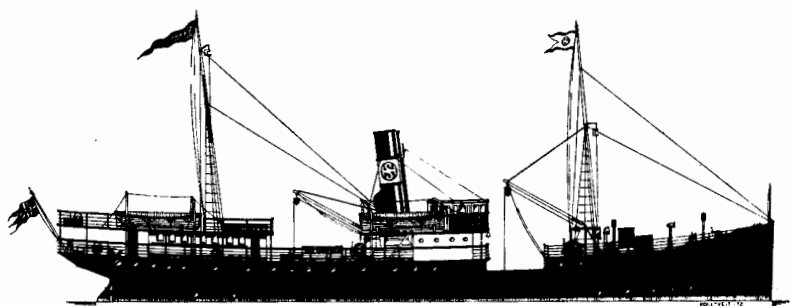
Dampskib «Stord», et nyt passager- og lastedampskib bygget for Hardanger Søndhordlandske Dampskibsselskab, foretog fredag en særdeles vellykket prøvetur fra A/S Lexevaags Maskin- og Jernskibsbyggeri. Skibet er bygget til høieste klasse i Norske Veritas og er i enhver hensende smukt, solid og tidsmessig utstyret. Paa prøveturen opnaaddes en fart av 11,5 mil.

«Stord» mælte ved leveringa 376 BRT. Skrovet var 144,5 fot langt overalt; breidd

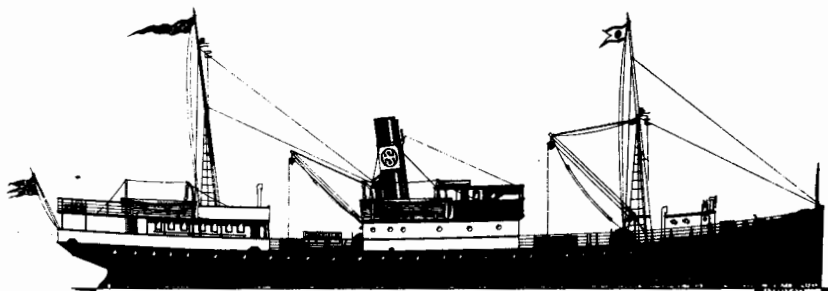
og djupn var 23,8 og 9,1 fot. Maskinen var av den vanlege trippeltypen, på 80 nominelle hestekrefter, make til den som var innsett i «Rosendal» fire år i førevegen.

«Rosendal» og «Stord» var så godt som systemskip — den siste var fire fot lengre og 19 registrertonn større. Hovudskilnaden utvendig var at «Stord» hadde promenade-dekk over heile atterdekket på 1. plass, medan «Rosendal» hadde solsegl attom røykjesalongen. Som dei andre stormdekkarane hadde «Stord» brunn mellom bakken og midtskipet. Byggesummen lydde på kr. 220 000.

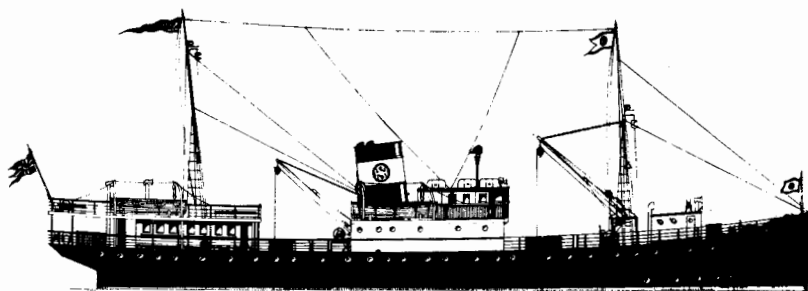
«STORD» I TRE UTGAVER



D/S «Stord» 1913—1931, 376 brt.



D/S «Stord» 1931—1949, 465 brt.



D/S «Stord» 1949—1969, 470 brt.

Tegning: Bård Kolltveit.

Dei to systerskipa var ein del mindre enn dei båtane selskapet hadde fått levert dei næraste åra i førevegen, og som særleg var bygde med tanke på å stetta auken i trafikken på Indre Hardanger. «Rosendal» og «Stord» var etla til meir allsidig fart, både i Sunnhordland-, Hardanger- og Stavanger-ruter.

Ved dei store omvølingane som vart gjorde på HSD-flåten frå 1924 og utetter, kom «Stord» sist i rekkja, i 1931. Men så vart arbeidet dess meir omfattande. Forutan at brunnen vart bygd att, vart «Stord» lengd 10,5 fot midtskips, mellom lasterommet forut og kjelerommet. Dermed vart også midtskipsoverbygget større, og «Stord» fekk noe ein tonnasje på 465 BRT.

Grunnen til den omfattende omvølinga av «Stord», var opprettinga av Sunnhordland Snøgg-ruter i 1928, og med den populære Thor Fleten på brua vart båt, førar og rute eit sams «begrep» i Sunnhordland i trettiåra. Men med stendig større tilgang på passasjerar og last, auka også grunnlaget for kritikk, og kravet om betre materiell for ruta vart gradvis sterkare. Snøgg-ruta vart ein stadig viktigare hovudnerve i rutenettet i Sunnhordland og Nord-Rogaland, med korresponderande båt- og bilruter på kvar stoppestad. Dermed voks omsynet til presisjon i rutene, noko som kunne vera vanskeleg på haustparten då store sendingar med griseskrottar og anna slakt skulle ekspederast til Bergen.

For å bøta på ein del av klagemåla, gjorde styret i HSD i 1937 vedtak om å auka lugarkapasiteten med å byggja att atterrommet på «Stord». Men ingeniør Daae sette seg imot dette; han hevda at det var større trong for vøling av andre båtar. I staden vart det i 1939 innreidd to lugarar på mellom dekket forut, og for å betra farten, fekk «Stord» ny propell.

«Stord» slapp etter måten lett gjennom krigs- og okkupasjonsåra. Det kunne lett gått gale då Vågen i Bergen vart utsett for

den fæle eksplosjonsulukka 20. april 1944. «Stord», «Ullensvang» og «Aalvik» låg ved Holbergskaiane, men alle tre greidde å koma seg ut or hamna, medan husa på båsiden av Vågen stod i ljøs loge.

I 1947 kjøpte HSD 18 lette dieselmotorar av merket Paxman Ricardo i Storbritannia. Dei var bygde ved motorfabrikken Davey, Paxman & Co. i Colchester i 1945, var kvar på 500 BHK og hadde 12 sylindrar. Motorane var produserte i store seriar til bruk om bord i landgangsbåtar og andre mindre krigsfarty. Etter fredsslutninga var den britiske marinen berre glad til for å bli kvitt flest mogleg, og som ein freistnad på å gjera drifta av dei eldre båtane meir økonomisk, gjorde styret i HSD vedtak om å skifta ut dampmaskinen på «Stord» med to av desse motorane. Motorkrafta skulle overførast til ein sams propellaksling med kilereimdrift.

Ideen vart tilrådd frå fleire tekniske ekspertar, men det var ikkje alle som var like optimistiske, korkje til dei krigsbygde motorane eller kilereimprinsippet. Selskapet trøysta seg til rapportar om gode røynsler i Storbritannia, og «Stord» vart teken ut or fart og sendt til Bergens Mekaniske Verksteder ved juletider i 1947.

Arbeidet var så visst ikkje gjort ei ei handvending. Først halvtanna år seinare, den 13. juli 1949, gjekk motorskipet «Stord» prøvetur. Det som sjølvsagt fall i augo med det same, var den nye skorsteinen, som verkeleg hadde imponerende dimensjonar. Elles var ikkje dei ytre endringane så store. Styrehuset var blitt noko breiare, og det tidligare dampdrivne dekkmaskineriet var no hydraulisk. Roret hadde fått ei anna form og vart manøvrert med styremaskin, men elles var eksteriøret på «Stord» som før.

Men kom ein innvende, såg ein forandringar. I maskinrommet var kjel, fyrgang og maskin borte. I steden var rommet okkupert av to grønmåla motorar som stod

side om side, med ein stor kasse attom seg. Her låg det mykje omdiskuterte kilereimgiret, med bortimot eit femtital overføringsreimar. I den gamle maskincasingen var det blitt rom for fleire lugarar, og elles var all innreinad i lugarar, messer og solongar blitt fornya, med nye møblar, nye panel og nye dører. Ein stor del av trearbeidet var blitt gjord på selskapet sin eigen snikkarverkstad, og kvaliteten var førsteklasses. I våre dagar hadde kan henda ein og annen «romantikar» gjerne sett at ein hadde fare lempelegare fram mot plysj og forsikringar, men i 1949 var det nok berre ei meining om at endringane var til det betre.

Dette siste galdt innreinaden. Det kan vel knapt seiast at dommen over det nye maskineriet var like samstemmig positiv. Ei mildt sagt plagsam resting i atterskipet gjorde at «Stord» snøgt fekk eit dårleg ord på seg, og ryktesmedane gjorde ikkje dette ordet betre. Det var ikkje måte på kva ein kunne oppleve kring matbordet i salongen. Det var særleg propellen som var skuld i restinga, og denne låg like under salongen.

Etter at restinga og andre «barnesjukdomar» var rådd bot på så langt råd var, gjorde «Stord» jamt god teneste i fartsdistriktet. Då prioriteringsplanen for nybygg i femtiåra vart sett opp, kom Oddarutene eit stykke ut i rekkja, og sidan dei andre større fjordbåtane gjekk ut or flåten frå 1950 og utetter, måtte «Stord» også gjera teneste som vikar for «Sunnhordland» i Sunnhordland Snøgg, der «Stord» sjølv hadde vore pionér. Ved leveringa av den nye «Hardangerfjord» i 1959, gjekk «Stord» over til å bli reserveskip.

Det følgjande tiåret var «Stord» å finna i heile fartsområdet til HSD, der det var trong for båten i oppussingstider — i Oddarutene, hardanger- og Stavangerrutene. Dei tronge lasteromma, og etter måten gamaldåge løsegreiene førte til etter måten store seinkingar i rutene, som var

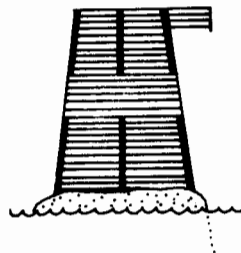
lagde opp med tanke på heilt andre rasjonelle laste- og lossemetodar.

Med den store omlegginga av Hardanger- og Stavangerrutene i 1969, gjekk «Ullensvang» og «Ulvik» over i reserveflåten, og dermed var «Stord» sin karriere i HSD slutt. Den 27. august 1969 gjekk «Stord» frå Bergen for siste gong, med kurs for Oslo.

Kjøpar var Oslo krets av Det Blå Kors, som var på jakt etter eit høveleg hybel- og sosialsenter for alkoholskadde krigsseglarar. Dei nye eigarane døypte båten om til «O.T. Moe», etter sokneprest Ole Theodor Moe, som starta Blå Kors-arbeidet i Noreg.

«Stord» har fått vera med på mangt i sitt 60-årige liv: Pionérbåt i Sunnhordland Snøgggruter, forsøkskanin for omlegging frå damp- til dieselmot, og no flytande hybelhus for krigsseglarar. Det er nok mang ein kjenning av gamle «Stord» som ynskjer alt godt for «O.T. Moe», og dei som er om bord, i åra som kjem.

Fra H.S.D.Posten, Nr. 2, 1972.



Nordsyssel

Den 16. januar i år kom et nytt ulykkesbudskap fra kysten i nord: «Ice Lady» hadde forlist, tre mann mistet livet. For oss er denne ulykken ekstra tragisk. «Ice Lady» var identisk med den velkjente sysselmannsskøyta «Nordsyssel» som NVSK prøvde å få bevart.

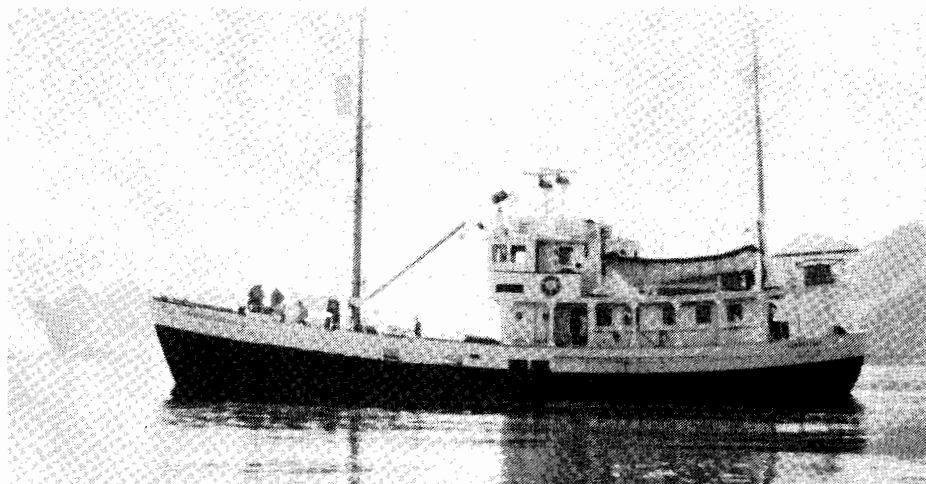
Bruksvaktskøyta «Ice Lady» hadde rent seg opp på øya Hekkingen utenfor Tromsø på vei ut til feltet. Været var dårlig med snøbyger og grov sjø stående rett ned på strandingsstedet. Av den 4 mann store besetningen omkom 3 da flåten de gikk i kantret. Fjerdemann klarte ved et under å komme seg i land. Forfrossen ble han funnet neste morgen og kunne gi detaljert beskrivelse av hendelsesforløpet.

«Ice Lady» ble antatt å være verdens mest solide trefartøy, hun fløt i 12 timer etter havariet. Morgenens etter forliset kunne folk ha gått fra styrhuset og om bord i redningsbåtene som da var kommet til. Letin-

gen etter mulige overlevende førte til at «Ice Lady» fikk seile sin egen sjø. Båten drev av og sank til slutt på 27 meter vann.

Dykkere inspiserte senere skipet med tanke på berging. Bare kjølen og rorfestet akter var skadet, ellers var båten komplett og i orden. Sjøforklaringen bragte da også for en dag at mye lekk kunne båten ikke ha vært.

Før bergingsoperasjonen kunne starte satte det inn en periode med uvær og senere var gamle «Nordsyssel» søkk vekk. Intens leting ga negative resultater inntil en lokalkjent kveitegarnsfisker forleden dag fikk feste i skipet. «Nordsyssel» har glidd



Sysselmannsskuta «Nordsyssel» i sitt rette element ved Svalbard.

av den 26 meters flua der den lå og fortsatt ned til bunnen på vel 200 meter. Der nede i dypet ligger nå «Kongeskipet Norges lillebror», vår kjære representasjonsskute fra «landet med de kalde kyster».

Vi lovet i siste nr. av Dampskibsposten å komme tilbake til «Nordsyssel». Lite ante vi da at skipets skjebne skulle ende så tragisk. Likevel vil vi ta opp noen av de ting vi hadde på hjertet fordi de er av prinsipiell natur.

«Nordsyssel» var det eneste bevaringsverdige skip Norge eide fullt ut. «Sysla» var skattebetalernes skute. Mange millioner kroner har vi betalt i denne båten, men så var den i tipp topp stand og vår stolthet og selve symbolet på Norges juristiksjon over øygruppen i ishavet.

Flere framstående forskere i kystkultur regnet «Nordsyssel» for et nasjonalt klenodium. Hun var statens eneste rene re-

presentasjonsskute. Det er ikke småbeløp nedlagt i denne båten. Få år tilbake hadde «Nordsyssel» 24 års klasse og ble fullstendig gjennomgått og overhaldt fra bunnen og opp. Det kostet 1,7 mill. kr. Da den i 1978 skulle utskiftes tok enkelte opp spørsmålet om bevaring. Staten valgte imidlertid å selge «Nordsyssel» for 450 000,-. Eller omtrent hva navigasjonsutstyret om bord er verdt. Framstående embedsmenn i statsadministrasjonen har betegnet salget av «Nordsyssel» som en skandale. For vår del oppfatter vi salget og de kommentarer som ble oss til del etter vårt «lave anbud» som et hån mot de som prøver å sikre bevaringsverdige skip for ettertiden.

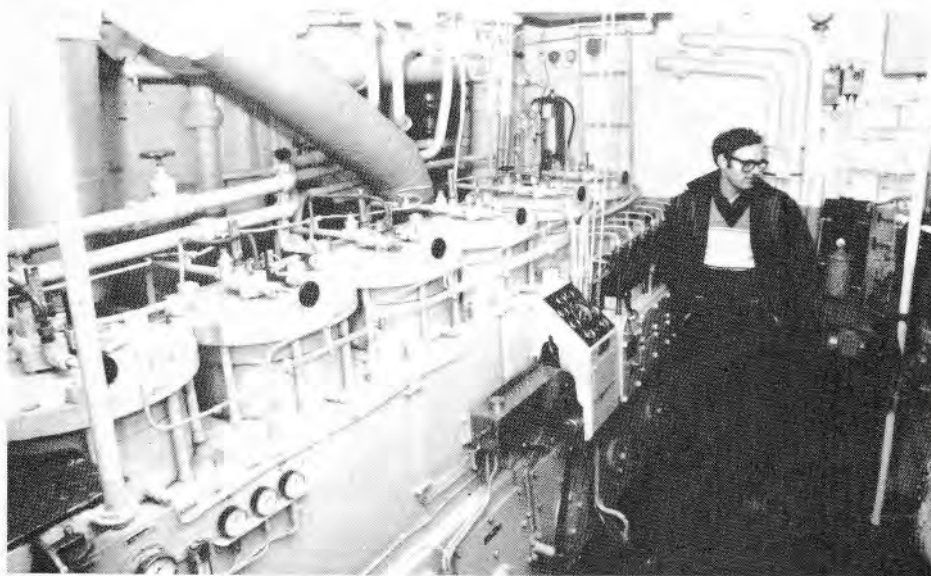
Vi er beredt til å kreve at staten nå begynner å ta bevaring av skip alvorlig. Det sømmer seg ikke en kultur nasjon å skalte og forvalte vår maritime arv på den ansvarsløse måte det hittil har vært gjort.



Salongen var smakfullt innredet med tanke på representasjon. Alle lugarer hadde ekstra varme og kaldt og varmt vann. Foto: Tore Wassbakk.



«Nordsyssel» var meget godt utstyrt, bl.a. VHF-, SSB- og mellombølgeradio, radiipeiler, 2 sett radar, ekkolodd, selvstyring, magnet- og gyrokompass. Foto: Tore Wassbakk.



En 540 hk Wickmann 1956 modell ga 11 knops fart og krefter til utføre den spesielle tjenesten ved Svalbard.

Nordisk veteranskipsmøte 1980

Møtet går i «Nordsteam's regi med NVSK som vertskap

I dagene 11.— 13. juli vil nostalgisk kullrøyk og hese dampskipsul prege sommer-Oslo. Fra Danmark, Norge og Sverige kommer maskindrevne veteranskip for å sette hverandre i stevne. På land vil veteranbiler, veterantog og veterantrikker komplettere bildet. Kort sagt: det blir et samferdselshistorisk sus over byen i de dagene.

I år har turen kommet til Oslo og Norsk Veteranskipsklub for å arrangere Veteranskipsmøte. Nordsteam er et samarbeidsorgan for veteranskipsklubbene i Sverige, Danmark og Norge. Etableringen skjedde under Veteranångfartygsmøtet 76 i Göteborg og ble utdypet under Veteranskipstævnet i København 1978. Hensikten med disse veteranskipsmøtene er tosidig. Overfor publikum ønsker vi å vise at fartøysbevaring har mye større bredde, også internasjonalt, enn det de daglig ser av oss i Oslo. Ved samlet opptreden blir det en begivenhet som påkaller interesse utover de regionale sfærer. Innad i foreningene bidrar møtene til å skape kontakter, diskutere felles problemer og trekke nytte av erfaringer som er høstet hos de respektive.

Et ti-talls båter kommer

Det er nå Norges tur til å være vertskap fra fredag 11. juli til søndag 13. juli. Dampskip fra Norge, Sverige, Danmark og Tyskland har blitt invitert, og foreløpig har disse meddelt sitt nærvær: D/S Bohuslän, D/S Nalle, D/S Orion, D/S Skjelskør, D/S Hong Kong, D/S Kysten I, M/S Bilfergen foruten D/S Børøysund og D/S Styrbjørn. Det er også en viss mulighet for at D/S Alma og D/S Neptun kan komme.

Det ser således ut til å bli et fyldig, variert og særdeles interessant oppbud av veteranskip.

Møtet starter fredag 11. juli klokken 14.00. Da samles fartøyene i Drøbaksundet for å seile i konvoy inn fjorden til Oslo. Sjøforsvaret vil stille 2 MTB'er som eskorte, og vi regner med ankomst i Piperviken ca. kl. 17.00. Kvelden vil bli benyttet til praktisk tilrettelegging, felles bespisning i all enkelthet og forbrødring mellom mannskapene.

Ordfører Nordengen åpner møtet

Lørdag 12. juli kl. 12.00 vil Veteranskipsmøtet bli høytidelig åpnet av ordfører Nordengen, og Oslo Kommune inviterer representanter fra skipene til en mottakelse i Rådhuset etterpå. Fartøyene vil hele ettermiddagen være åpne for publikum. Postdirektoratet vil markere dagen med et eget motivdatostempel som kan fås i brevhuset på D/S Børøysund. Norsk Jernbaneklubb vil kjøre damptog på sporet til Havnebanen, og vi regner også med innslag fra Norsk Veteranvognklubb. Vi tror derfor det skal bli riktig folksomt på Rådhusplassen og trangt om plassen langs kaiene til tross for at det er midt i fellesferien.

Om kvelden inviteres alle deltagerne til Norsk Aften i maritimt miljø.

Program for Nordisk Veteranskipsmøte Oslo 1980

11. juli kl. 14.00 Samling i Drøbak
kl. 17.00 Ankomst Piperviken
kl. 19.30 Bespisning
12. juli kl. 12.00 Ordfører Nordengen
åpner møtet
Fartøyene åpnes for publikum
Børøysunds Brevhus
åpent med motivdato-
stempel
Diverse samferdsels-
historiske innslag
- kl. 13.30 Mottakelse Oslo
Rådhus

- kl. 18.00 Fartøyene stenges
kl. 19.30 Norsk Aften
13. juli kl. 12.00—14.00
Passasjertur med
fartøyene
kl. 15.00—17.00
Passasjertur med
fartøyene
kl. 18.00 Avslutning



KLINKERE — en utdøende rase

I denne vår skipsindustrielle krisetid skjer det at verksteder ikke kan påta seg skipsreparasjoner fordi disse ønskes utført på tradisjonelt vis. Forhenværende klinkere er enten pensjonert eller har vært gått over i annet yrke, de gamle og velrenomerte verksteder Dampskibsposten har vært i kontakt med kan ikke stable på bena et eneste klinkelag.

Fra man begynte å bygge jernskip på slutten av 1850-tallet og helt fram til etter siste verdenskrig ble skipene klinket sammen, spant for spant — plate for plate fra kjølen og opp. Bare i de siste 30 er skrog blitt sveiset. Fortsatt seiler mange skip på kysten med klinkede skrog. Alle de gamle hurtigruteskipene er klinket, men utskiftninger og reparasjoner utføres ved sveising og gir klar beskjed om når og hvor om bord et skip har vært reparert.

At tradisjonelle yrker dør er et kjent fe-

nomen og medfører sine spesielle problemer. Restaurering og reparasjon av gamle bevarte gjenstander umuliggjøres, eller restaureringen blir utført på en slik måte at mye av den opprinnelige dokumentasjonsverdi går tapt. Som eksempel kan nevnes at det er svært vanskelig å få reparert gamle goubeliner. Problemet er etter hvert blitt så stort at internasjonale organ har engasjert seg for å prøve å finne løsninger. Europarådet arbeider med internasjonale samarbeidsprosjekter når det gjelder utdøende fagområder.

Burde ikke Norges bidrag kunne komme på den maritime sektor, f.eks. gjennom et samarbeid med svensk skipsbyggingsindustri og bevaring av verft hvor det fantes tradisjonelt utdannede fagarbeidere til vedlikeholds og reparasjonsarbeide på gammelt vis? Det er en billig forsikring å bevare kunnskap på en slik måte.

Blir dekkshuset ferdig til sommeren?

Restaureringen av dekkshuset akter har hatt en lang og vanskelig fødsel, men nå er arbeidet godt igang. Hvis arbeidet fortsetter i samme tempo som hittil, er det håp om å få tatt i bruk lugarene i løpet av sommeren.

Da de første planer for gjenoppbyggingen ble diskutert, ble det klart at arbeidet ikke kunne utføres på gammeldags maner. Den gamle garneringen besto av to lag rupanel med ullpapp imellom. Spikerslagene var ikke festet til stålplatene, bare stemplet opp mellom dørk og himling. Kassene rundt lysventilene var kort og greitt bare spikret til garneringen. Lang tids bruk, bevegelse i treverket, vibrasjon fra skroget osv. førte etter hvert til at panelen løsnet. Vann og kondens fikk fritt løp inn bak garneringen, særlig under lysventilene, og rust og råte ble resultatet.

Prøveprosjekt

En stabil konstruksjon og best mulig holdbarhet ble et absolutt krav. Den gamle metoden, som ble brukt da lugarene på styrbord side midtskips ble restaurert, var ikke tilfredsstillende. Alt nå ser man at det har dannet seg åpninger rundt lysventilkassene slik at vann og støv kan trenge inn.

Med tanke på senere restaureringsarbeider ble det lagt stor vekt på å få en grundig gjennomdrøfting og en sakkyndig vurdering av de konstruksjonsmessige løsninger man kom fram til. Samtidig skulle det synlige resultat tilfredsstillende museale krav til nøyaktig rekonstruksjon.

Hindre kondens- og vannlekkasjer

Kassene rundt vinduer og lysventiler var et svakt punkt. Dette fikk vi tydelig demonstrert under utbedringen av stålplatene i dekkshuset. Samtlige partier under lysventilene var sterkt korrodert.

For å unngå lekkasjer er de nye lysventil-kasser frest ut av 5" boks, skrudd til stål-skottene med gjennomgående bolter med tetningsmasse mellom treverk og stålplate. Ventil-kassene fungerer også som spikerslag for garneringen. Spikerslagene er boltet til spantene og skulle dermed være sikret mot å løsne.

Isolasjon i skott og himling

Bruk av isolasjon eller ikke, ble et annet diskusjonstema. Etter samtaler med allehånde ekspertise ble det besluttet å isolere med mineralull. Valget falt på steinull da dette materiale yter størst motstand mot vanninntrengning. Isolasjon vil hindre kondens på stålplatene og bedre innklimaet. Det brukes 7,5 cm i skott og 2,5 cm i himling.

God framdrift i vinter

Etter flere utsettelse ble arbeidet med gjenoppbyggingen gitt høyeste prioritet sist høst. Materialer ble innkjøpt og arbeidet igangsatt. Heldigvis har vi fått dyktige folk til å følge opp arbeidet. Hittil har framdriften vært lovende, og vi har godt håp om å kunne ta lugarene i bruk i løpet av sommeren. Den siste finish får vi ta til neste vinter.

Så får vi se om vi har «sjelen» fra det gamle dekkshuset i behold. Det meste er nytt, men alt inventar som møbler, køyer, sofa m.v. er beholdt. Likeens har vi valgt å beholde alle dører og det gamle deleskottet mellom røklugar og gang. Godt å vite at noe er restaurert, ikke bare rekonstruert.



Isolasjonen er limt på skottene, garneringen legges opp.

VINTERSESONGEN PÅ «BØRØYSUND»

På dekk har arbeidet stort sett vært konsentrert om gjenoppbygging av dekkshuset akterut, og virksomheten på andre felter følgerlig noe neddempet. I 1. pl. salong er møblene pusset opp, beiset og lakkert. Forpeak-tanken er grundig rengjort og sementslemmet. Varmtvannstanken til byssa sprang lekk sist høst og er demontert. Ny tank er under arbeid. Den nye tanken vil bli plassert på skottet i pantryet. For dekksgjengen kommer den store arbeidstoppen på våren når hele skuta skal gjøres klar for drift. Siden påske har det vært full aktivitet med maling og rengjøring.

Maskinistene har hatt en travel vinter. Kondensatoren ble åpnet og rengjort. Alle rør (over 300) er demontert, rengjort for plagget på nytt. På hovedmaskinen sto lavtrykken for tur i år. Sleiden ble demontert og overhald, veiv- og krysslager åpnet, ettersett, tilpasset og montert. Videre er lagrene på sleidestengene ettersett og justert. På hovedfødepumpa er ny ventilfjær og ters montert. Smøreapparatene har gjennomgått grunntid ettersyn og rengjøring. Ankerspillet er reparert. — Alt i alt en meget travel vinter for Zahl og hans medarbeidere.

«FÆMUND II» OG DAMPSKIBSSELSKAPET PÅ RØROS

En innsjøbåt med opprinnelige oppgaver å utføre

Olaf T. Engvig

Femundsmarka og Gutulia, to av landets første naturparker, ligger i de naturskjønne områder på grensen til Sverige, i Hedmark og Sør-Trøndelag fylker. At Dampskibsposten drar på påskeutflukt til disse områder for å skaffe materiale til neste nr. kan virke eienedommelig, like merkelig er at på Røros finnes kanskje landets eneste rederi med opprinnelig funksjon og gammel tonnasje inntakt.

Veien fra Tynset via Røros til Søndervika i Nordenden av Femundsjøen er en kjøretur gjennom et panorama av norsk natur. Like ved vassenden, med baugen inn over veien står en gammel dampbåt høyt på det tørre. Vår reises mål er nådd. Foran oss ligger «Fæmund II» den kanskje best bevarte og mest komplette gammelbåt som finnes i Norge. Siden den løp av stabelen i unionsoppløsningsåret er den ikke forandret annet enn at overbygget er blitt litt større og maskin og kjele er uttatt, ellers er den aldrende veteranbåt i detalj lik sitt opprinnelige utseende.

Her i de bortgjemte distrikter langs Femunden opprettholdes en av de få gjenværende sjøforbindelser hver sommer på samme måte og med samme båt som i begynnelsen av dette århundre. Vi føler oss tilbake i bestefar og oldefars dager der vi rusler rundt båten og beundrer det rene linjeløp og det fagmessig vakre klinkearbeidet utført av arbeiderne ved Ørens mek. Verksted i Trondheim. Fortsatt er «Fæmund II» nødvendig for oppsitterne langs sjøen sommers tid. Den kommer med gods, post, og passasjerer og mottar årlig



statsstøtte til driften. På grunn av Nasjonalparkene og Femundregionens spesielle verneverdige karakter vil det ikke bli bygget flere veier langs sjøen og «Fæmund II» er derfor et nødvendig alternativ og ikke bare en båt for turister på besøk i parkene, selv om de sistenevnte i senere år nok har dominert bildet.

Slik startet det

Hålandsveiens åpning i 1886 aktualiserte spørsmålet om dampskipsfart på Femunden, og ildsjelene bak veien dannet 7. august samme år Dampskibsselskabet Fæ-

mund, Røros, med dr. M.B. Müller som formann.

Røros Verk og Staten ga løfte om tømmer til skip, til brygger, pakkhus og lektere samt «Birkeved til Brændsel». Etter at spørsmålet om å bygge skipet ved sjøens strand var utredet gikk kontrakten til Ørens mekaniske Verksted, Trondheim. En 60 år gammel tanke ble derved realisert. Betydelig skipstrafikk hadde lenge pågått på Femunden, særlig malmprammene til Røros Kopperverk var svære båter. Å ro de to største ble betraktet som det rene slavarbeid, derfor var tidlig ønske om en dampselepebåt brakt på bane. Veistreknningen Røros—Femundens nordende var klar med rekkverk og overlevert etter at ettergrusing og puss ble utført våren 1887. Samme sommer startet den første D/S «Fæmund» sin rute over sjøen. Den 6 mil lange turen til Sydenden gikk på dagen, et langt skritt var tatt i kommunikasjonsmessig henseende.



Dette uidentifiserte bilde har forvirret mange, hvorfor bygges båten ved siden av en tom bedding? Dampskibsposten har svaret: Bildet er tatt vinteren 1904/05 ved Ørens mek. Verksted i Trondheim og viser 36 arbeidere i ferd med oppspanting av «Fæmund II» før demontering og transport til Søndervika ved Femunden. — Innsjødampskipsfart krevden sin spesielle teknikk. (E. Olsens fotosamling, DKNVS arkeologisk avd.).



«Fæmund II» i vinteropplag ved vassenden, 663 m.o.h.

Foto: O. T. Engvig.

Mellomrikshandelen

Begivenhetene i 1887 førte til debatt i Stortinget om statsmidler til opparbeidelse av den gjenstående parsell av mellomriksveien fra Røros til Idre i Sverige, en tradisjonell handelsrute for folk i grensestrøkene. Trafikken til sørsiden av sjøen og Sverige var betydelig fra gammelt av, Kopperverkets store og tunge «kopper-galter» gikk denne vei. I gamle dager uten vei var tilfrosne sjøer og vann den beste framkomstmåte. Folk møttes til stort marked på Røros midt på svarte vinteren og gjør det fremdeles. I våre dager er det en tradisjon. Med D/S «Fæmund» kom det sving på sakene, trafikken økte fram mot århundreskiftet. Gryende turisme utgjorde et nytt innslag, med dampen kunne reisende oppleve Femundsregionens merkelige og storeslåtte natur på en ny og enklere måte.

Fra 1890 startet hotell drift i sørenden av sjøen og turisme ble etter hvert en betydelig faktor i driftsgrunnlaget i tillegg til gods, postbefordringen, tømmersepleing m.m.

Mere tonnasje

Sentrale landbruks og skoginteresser var opptatt av dampskibsfarten på Femunden. Omkring 1900 økte kravet om mer og bedre tonnasje, gamle «Fæmund» var blitt for liten. Flere henvendelser til rederiet førte til at direksjonen i 1903 utredet spørsmålet og besluttet å utvide aksjekapitalen og skaffe et større og mere moderne skip. En hovedgrunn var støtte fra Fæmund skogforvaltning og Landbruksdepartementet i form av aksjetegning.

Kontrakten gikk nok engang til Ørens mek. Verksted i Trondheim, og den 4. juli 1905 ble «Fæmund II» døpt og satt i rute

og tømmertransport på Femunden. «Fæmund II» er av stål og med sine 81 brutto-registertonn er hun det største innsjøskip i det Nordenfjeldske Norge. 78,5 fot lang, 17,1 fot bred, 7,4 fot dyp, dampstempel-maskinen var compound, 26 nominelle hestekrefter, damptrykk 140 pund. Passasjersertifikat lød på 168 personer, besetningen var 4.

Kjent teknikk i ukjente områder

Selvsagt var det umulig å frakte et så stort skip fra Trondheim til Femunden. Båten ble derfor levert Røros jernbanestasjon i plater og spant for landveisbefordring med hest og slede til Sønderviken hvor monteringen skjedde. Kjelen var eneste gjenstand som måtte fraktes hel. Det le-

ver ennå folk på Røros som var med på transporten og kan fortelle hvilket styr det var å få den store og tunge gjenstanden gjennom de trange gatene i Røros, over elva og videre til Femunden. Den lå vel forankret på en spesialslede forspent 6 hester og var en spesiell utfordring. Nettopp dette kjennetegner innsjøfarten, den måtte løse mange problemer man ikke lengre hadde ved kysten. Å grunnstøte var ekstra komplisert, slepebåt eller flo og fjære fantes ikke til hjelp. Vedlikeholdet var vanskelig, verkstedet lå på den andre siden av fjellene. Sjøfolk blant lokalbefolkningen var det smått med og forholdene var uvante for kystfolkene som ofte fikk jobben med å få båten til å gå. Vedfyring i stedet for kull førte med seg spesielle problemer, nål og



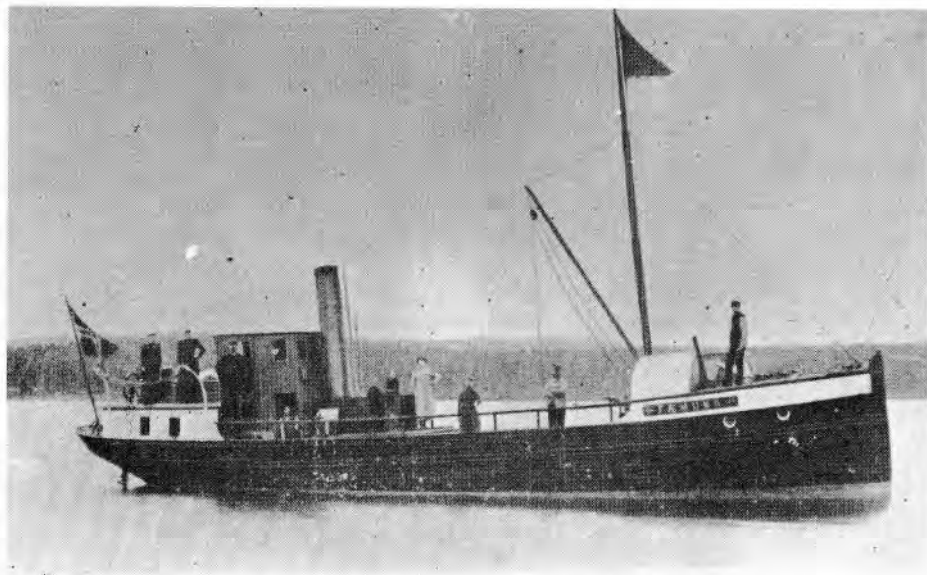
«Fæmund II» fullt ferdig ved kai i Sørsviken 1906. Bildet avslører at ingen detaljer i skroget er forandret på 75 år. (Postkortet tilhører Trondhjems Sjøfartsmuseum.).

tråd til lapping av sundbrente klær var vanlig reiseutstyr. Isen om vinteren var en fare for skroget. Båten måtte helst på land før det ble for sent. Innsjøtrafikkens mange særegenheter gjorde den til gjenstand for vittigheter og ironi, folkehumoren var frodig i gamle dager.

Femundens trofaste arbeidshest

«Fæmund II» jubilerer i år, 75 år er gått siden starten. I tidens løp er det blitt noen overhalinger, men skroget har beholdt hele sin opprinnelige form. I 1908 strandet hun ved Jonasvold og skroget måtte repareres. Fem år senere sank hun i vinteropplag i Søndervika. Havariet minner meget om det «Skibladner» led for noen år siden, da en istykkerfrosset vannlås tinte frampå vårparten. Det var stor trafikk over Femunden i begynnelsen av dette århundre og sesongen varte fra omkring 1. juni til 1. de-

sember. Isbryting i endene av sjøen var vanlig, man tøyde sesongen og bakset seg fram i isen. Fram til 1963 gikk båten hele veien til sørenden. Da brukte den en dag på uttur og neste dag på hjemtur. Siden har Elgå vært sydligste stopp inntil siste sommer da ble gammelruta på ny prøvd noen søndager. Tømmersleping pågikk hvert år før rutetrafikken, den sluttet for 6 år siden. Før i tiden utgjorde varetransporten et betydelig innslag, særlig kolonialvarer, men også fisk og andre produkter ble skipet ut av distriktet med «Fæmund II». Til tross for at stadig flere veier åt seg fram langs strendene fortsatte «Fæmund II» å tjene distriktet og kunne ofte oppvise pene overskudd. Ikke alle oppsittere var lengre avhengig av båten men til gjengjeld økte turisttrafikken. Enkelte sesonger på 30-tallet hadde «Fæmund II» over 3000 solgte billetter.



Dampskipsfarten på Femunden startet i 1886 med D/S «Fæmund».



«Fæmund II» i Sørвика med lensmannsbåten «Brakar» fra Hitra til høyre. Tar du en vår- eller høst-tur på Femunden får du stifte nærmere beskjenskap med «Brakar». Reiser du i høysesongen tar du «Fæmund II». God tur!

Foto: Olaf T. Engvig.

Nasjonalparkens klenodium

Femunden er en trolsk og storslått sjø, bred som et hav når en kommer utpå men likevel merkelig intim med lave myrer, vann og skoger inntil og med de blå-grå høyfjellene bakenfor som ramme om det hele. I dag er det hele to nasjonalt fredede parker i området. Burde ikke 75-åringen «Fæmund II» også vært fredet. Til tross for motor er den en av landets få gjenværende skip fra dampens glansperiode som ennå utfører sin opprinnelige oppgave. Oppsittere er fortsatt avhengig av dampen så lenge sjøen er åpen. I våre dager går «Fæmund II» ifølge Rute 980, Rutebok for Norge, fra Søndervika hverdager kl. 9.15 med ankomst Elgå kl. 12.15 og retur samme dag. Serifikatet lyder på 75 passasjerer og 3 biler på dekk. Kaptein Kristen

Fæmundshytten har vært fører de siste 17 år. Båten er postførende og ekspederes enkelte steder fremdeles fra båt!

«Fæmund II» er en god sjøbåt og bra er det. Femundsjøen er ingen smågutt, med vannspeilet 663 meter over havet kan den bli riktig stygg når det ryker opp til uvær i fjellet. Etter at varetransporten vesentlig ble biler på dekk har hun fått mye ekstra ballast. På fine dager vil folk gjerne være i høyden.

Dampskibsposten gratulerer jubilenten og uttrykker håp om at «Fæmund II» ikke havner på museum, men blir en fredet museumsgjenstand til glede og nytte for alle som ferdes i disse naturskjønne omgivelser.

D/S «PASOP» UNDER RESTAURERING

Kullfyrt tømmerselepebåt fra Haldensvassdraget blir lystbåt i Oslofjorden.

Ved århundreskiftet var det en livlig båttrafikk på Haldensvassdraget. D/S *Turi-sten* gikk med passasjerer og gods fra Tistedal i syd til Skulerud i nord, og den måtte passere slusene i Brekke, Krappeto, Strømsfoss og Ørje på sin veg. Mange slepebåter traffikkerte også vassdraget den gangen, vesentlig med tømmerselep, men også med lektere. Båtene var alle dampdrevet, og her følger navnene: *Engbret Soot, Fosser, Fem, Nordenskjold, Thorvald, Lommen (II), Aspestand, Oteid, Thor (II), Tryg* og dessuten inspeksjons og slepebåten *Pasop*. Denne siste var bygget av tre på jernspant, og den var siden år 1900 eiet av Fredrikshalds Vasdrags Fællesflodning. I 1906 fjernet man dampmaskinen og erstattet denne med en Alpha motor, noe som gjorde at båten ristet og bråket, og dessuten gikk den dårlig. Allerede året etter besluttet man å hugge opp gamle *Pasop*.

Ny «Pasop» ble kontrahert

Kontrakt om levering av ny båt ble undertegnet med Glommens mek. Verksted i Fredrikstad 15. november 1907. Den skulle koste kr. 13 550,- ferdig prøvekjørt i Femsjøen, og båten ble byggenr. 5 ved Glommens. Skroget kom med jernbanen fra Fredrikstad til Bjørnstadbryggen i Tistedal, og her ble kjele, maskin og styrehus montert. Den 10. mai 1908 ble båten levert, og den fikk navnet etter sin forgjenger. Nye *Pasop* var bygget helt i stål, med dekk overbygg og styrehus også av stål. Nede forut var en liten lugar med kokekamin. Styrehuset sto på dekk med kjeletopp og skorstein bak. Akterut var det nedgang til maskinrom, og slepekrokene sto like bak skorsteinen. Ma-

skin var en to sylindret compound på 38 ind. HK. ved 130 lbs. trykk. Det var maskin nr. 15 fra Glommens, og den var bygget etter en tegning fra 1903 til en maskin for «Færgebaat No. 1». Kjelen var «Staal-dampkjedel No. 10» fra Glommens.

Pasop ble satt i drift 22. juni 1908. Den hadde da passasjersertifikat for 26 personer, og man kunne rigge opp et solseil på akterdekket for passasjerenes komfort. Båten var da hvitmalt, med brunt styrehus og sort skorstein. Senere ble skroget malt grått. Som ny var *Pasop* bare 35 fot lang, og den fløt forholdsvis dypt i sjøen. Det ble sagt at den rullet mye når det blåste opp på Femsjøen. I maskinrommet var det så trangt at det nesten ikke gikk an å svinge kullskuffa uten å få skaftet bort i maskinen. I lugaren var det også trangt, med bare 1,30 i ståhøyde, og her bodde det to mann. Under første verdenskrig ble kull en mangelvare, og da gikk man over til vedfyring. Ved hadde man i stabler på hver side av kjeletoppen, og man støttet den opp med planker så det ikke skulle rase på sjøen.

Skrog og kjele forlenget

I 1928 ble skroget forlenget med 8 fot. Arbeidet ble utført av Glommens mek. Verksted på Tangen, slipp ved Tistedal. Man delte båten i to, og så bygget man til et stykke på midten. Dette ble gjort for at den skulle bli bedre under sleping og for at baugen skulle komme mer opp under isbryting. Dessuten ble det bedre plass ombord.

Ti år senere, i 1938, ble kjelen demontert og sendt til Fredrikstad for overhaling. Nå



Kullfyrte D/S «Pasop» på Oslo havn. Bygget ved Glommens mek. Verksted i 1908, 43 fot lang, 10 fot bred. En Compounder på 38 IHK gir båten 7 knops fart.

ble den forlenget med 30 cm. Man fikk større heteflate og det ble lettere å holde dampen oppe under sleping. Dette viste seg heldig, for det ble krig igjen med derpå følgende flere år med vedfyring. Etter krigen steg kullprisene veldig. Lønningene steg også, og det ble etter hvert klart at man måtte satse på båter med motor og betjening fra styrehuset. Fyrbøfere hørte fortiden til.

Motoriseringsplaner

Tegninger ble utarbeidet for en ombygging av *Pasop* til motorskip. 1959 ble siste sommeren med tømmerlep for båten, men så skulle den ikke bygges om likevel. Det ble kontrahert en ny båt fra Glommens mek. Verksted i stedet for den gamle slitne dampbåten. *M/S Skulerud* ankom vassdraget og *Pasop* og *Fem* ble avertert for

salg. Ingen ville kjøpe to gamle utrangsjerte dampselebåter nå når det var avleggs med damp. Maskinen på *Fem* ble sendt på Teknisk Museum, og skroget ble senket i Femsjøen. Skulle *Pasop* gå samme veien?

I oktober 1960 ble *Pasop* solgt til skipsreder Ragnar Natvig for en symbolsk sum. Han skulle bruke båten som lystbåt ved sin eiendom i Aremark ved Haldenvassdraget. Nå ble skroget malt blått med hvitt styrehus. Ti år senere gikk skipsrederen konkurs. Undertegnede kjøpte båten i mai 1973 av konkursboet. Prisen ble kr. 17 000,-.

Innsjøbåt i saltvann

Skrog og styrehus ble pusset opp. Den 19. april 1975 ble *Pasop* heist opp fra Femsjøen for siste gang. Turen gikk nå, med avsaget skorstein, landeveien ned til havna

i Halden, og så for første gang saltvann under kjølen. Stor ferskvannstank var laget akterut, dette for å sikre tilgang på kjelevann nå som man ikke kan ta dette utenifra lenger. At båten har strålekondenser, gjør at man bare har ferskvann for ca. 5 timer, for da kan man ikke bruke det salte vannet tilbake på kjelen.

Ved Glommens, som nå hadde byttet navn til Ankerløkken Verft, Glommen A.S, ble gjensynet med byggenr. 5 hjertelig, og avisene i Fredrikstad fikk noe å skrive om. Her ved verftet ble kjelen vedlikeholdt og trykkprøvet. Med hjelp fra Per Jørgensen og Arnold Lindner kom maskinen i gang igjen. Nå kunne *Pasop* gå for egen maskin til Oslo, og turen tok 10 ti-

mer, avbrutt av vannfylling i Moss og fra *Børøysund* i Drøbaksundet.

Pasop var i drift også sommeren 1976. Det var dette året *Pasop* slepte vraket av *Pelle* fra Nesodden til Son. Året etter sprang et kjelerør og båten ble lagt i opplag. Den er nå lagt på land på Gressholmen, og kjelen er tatt ut. Det gjenstår nå finansiering av kjelereparasjon før *Pasop* igjen kan settes i drift. Det er undertegnede som sammen med Per Jørgensen og Frank Terjesen eier båten nå. Vi regner ikke med at den blir ferdig denne sommeren, men siste kapittel i historien om dampskipet *Pasop* er ikke skrevet ennå.

Pål Ulsteen



«Tryg»'s nyrestaurerte dampmaskin får damp igjen — 40 år senere — og virker!

Nytt veteranbåtprosjekt:**D/S «Tryg» i trygge hender**

Nystiftede Fredrikshald Dampbåtforening restaurerer lystbåt fra 1904.

Den 1. juni 1978 ble Saugbruksforeningens lille slepebåt M/S «Tryg» utrangert. Dampentusiaster fikk rede på at båten skulle hogges, og trommet sammen til møte. Betingelsen for å delta, var at man egenhendig hadde bygget en dampmaskin. Ti dampmaskiner med sine ledsagere og sympatisører deltok og 30. januar 1979 var foreningen stiftet.

Foreningens formål er å erverve og restaurere «Tryg» og eventuelt andre damp-

båter i Haldenvassdraget og omegn for å bevare dem i sitt opprinnelige miljø.

Saugbruksforeningen overlot båten vederlagsfritt til foreningen. Høvelig dampmaskin ble funnet under en trapp i Otteid. Også den overtatt vederlagsfritt fra Saugbruksforeningen. Maskinen satt i en båt som hette «Strix» fram til 1939 og har siden ligget urørt. Kjele har man også funnet, men den blir kostbar å sette istand.



«Tryg» i 1922, til høyre hederskronte D/S «Turisten».

Lystbåt på Femsjøen

D/S «Tryg» var en liten dampbåt anskaffet av ingeniør Chr. Skolleborg (1856—1925) på Tangen gård i Tistedal. Tegning av «Tryg» er datert 15.8.1903 og signert Chr. Skolleborg. Båten ble bygget av Brevigs verft i Halden. Den 23.5.1904 gikk «Tryg» fra Tangen brygge til Storøya i Femsjøen. Eiendommen Storøya kjøpte Chr. Skolleborg i 1898 og «Tryg» ble stadig benyttet mellom Tangen brygge og Storøya. Det ble bygget ny brygge med stenkar på Storøya i 1904. Båten lå vanligvis ved Tangen brygge eller Turistbrygga som brygga ble kalt. «Tryg» ble først og fremst benyttet som lystbåt i Femsjøen, men den ble også benyttet som slepebåt oppover kanalen. Den er blitt sluset gjennom ved alle slusestedene.

Båten målte L = 35 fot, B = 8 fot og dyptgående $2\frac{3}{4}$ fot etter tegningen. Dampmaskinen var en enkel høytrykkmaskin med vertikal kjele. I 1914 ble det montert en Penta motor istedenfor dampmaskin, men allerede i 1919 var den gamle dampmaskinen montert om bord igjen.

«Tryg» ble i 1920-årene overtatt av Sverre Skolleborg (1892—1953), sønn av Chr. Skolleborg. han overtok også Storøya og brukte «Tryg» vesentlig i Femsjøen. Sverre Skolleborg monterte senere inn den gamle Penta-motoren, og den var fortsatt drivmotor da Saugbruksforeningen kjøpte «Tryg» i 1943. Pentamotoren hadde 2 sylindere og det var parafindrift.

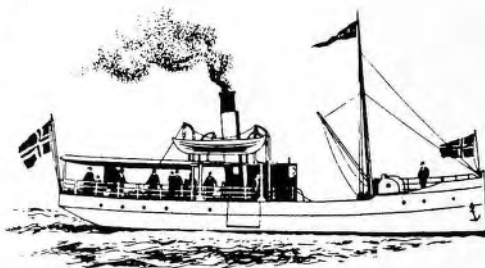
Motoren byttet med dampmaskin

I mai 1944 ble «Tryg» slept av D/S «Engelbrekt Soot» fra Tistedalen til vestre Otteid. Her ble båten satt på en slede og trukket opp i Otteid kanal og fraktet over til østre Otteid. Båten ble så tatt ned til Stora Lee, men ikke sjøsatt. Det var nødvenig å skifte 4 dårlige plater i skroget. Motoren

ble demontert og sendt til Grasmo hvor den ble benyttet som driftsmotor på Bu-viken kjerrat. Det ble samtidig undersøkt etter en gammel dampmaskin av passende størrelse. Dette lyktes i og med at man kom over en dampmaskin i Østen nord for Tøcksfors. Dampmaskinen sto lagret på land og hadde tidligere vært montert i en båt med treskrog som pussig nok også het «Tryg». Dampmaskinen skal visstnok ha vært bygget ved Eriksberg i Gøteborg.

Dampmaskinen ble bygget om til en dobbel høytrykkmaskin av smed Hans Olsen. Kjele fikk man kjøpt i Karlstad og Hans Olsen monterte hele maskineriet og «Tryg» ble satt i drift i Stora Lee med Hans Olsen som skipper. Båten ble benyttet til sleping av tømmer i Otteidviken. «Tryg» ble benyttet til og med 1955 i Stora Lee. Det ble lagt nytt dekk av jernplater i 1955 og samme år ble det montert nytt styrhus som var laget ved Saugbruksforeningens verksted i Halden. Båten ble fraktet over til Haldenvassdraget igjen og levert i Femsjøen. Her ble det montert ny motor Penta MD-47 og båten ble tatt i bruk i tømmerreservoaret i Femsjøen i 1956. Her har den siden blitt benyttet til i juni 1978. Skipper i Femsjøen har hele tiden vært Johan Sørli, f. 12.11.1913.

Tore Paulsen-Næss



Gamle «Suldal» bevares

Gamledampens venneflokk øker stadig. Den 19. oktober 1978 ble foreningen «Suldalsdampen» stiftet. Foreningens formål er å ta vare på gamle «Suldal», lokalrutebåten som siden 1885 har vært bindeleddet på det tre mil lange Suldalsvatnet i Ryfylke. 1. august ble «Suldal» overtatt av foreningen.

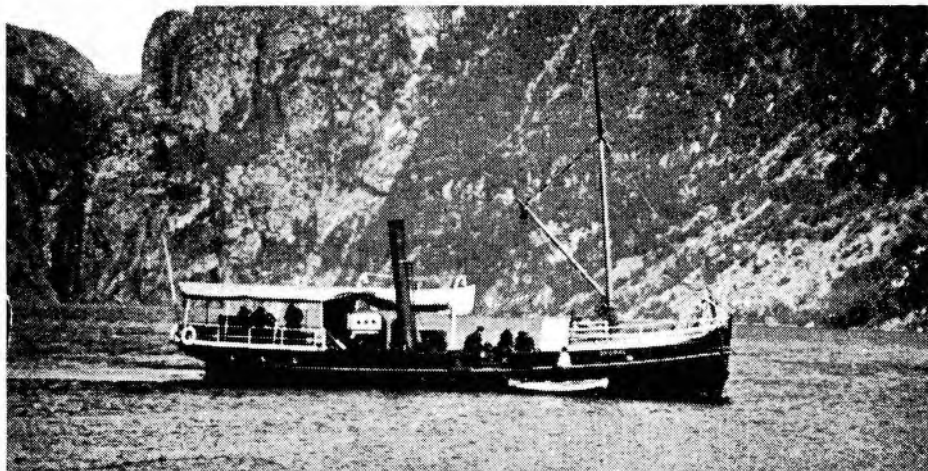
Det var Stavanger Støberi & Dok som bygde D/S «Suldal» for det nystartede Suldal Dampskipsselskap. Båten ble bygget av stål, målte 41 brt. og var 68 fot lang og 14¾ fot bred. Maskinen var en 2 cyl. høytrykksmaskin som senere ble skiftet ut med en compound på 49½ IHK. Kjelen var en vanlig skottekjele fyrt med kull og ved, damptrykket måtte ikke overstige 5,62 kg. pr. cm². D/S «Suldal» fikk sertifikat for 135 passasjerer og et mannskap på 5.

I 1953 var det planer om å bygge om kjelen til oljefyring. Men planene ble forandret og båten fikk en 2 cyl. Union semidiesel. Samtidig med motoriseringen ble båten noe ombygget og tonnasjen forandret til 39 brt. Noe senere ble passasjertallet redusert

til 75. Motoren øket farten fra 7 til 8½ knop og reduserte bemanningen til 4.

D/S — M/S «Suldal» gikk i rute på Suldalsvatnet helt fram til våre dager. I 1939 kom bilfergen M/S «Suldalsporten» og gamle «Suldal» ble reserve- og avlastningsfartøy. Nå har ny bilvei langs Suldalsvatnet overtatt transporten og gjort begge fartøyer arbeidsledige.

Foreningen Suldalsdampen har i dag 184 medlemmer. Det er foreningens mål å føre båten tilbake til opprinnelig utseende og nytte den i sommersesongen til glede for alle med sans for varige verdier. Dugnadsarbeidet er i gang. Nå håper man på at også myndighetene skal støtte bevaringen av gamle «Suldal».



D/S «Suldal», 1885, har bakket for å ekspedere en robåt.

D/S «Ara» på Ara



D/S «Ara» på Armemarksjøen, den eneste av Østfolds store innsjøflåte som er i drift. «Pasop» og «Engebret Soot» restaureres i Oslo, «Tryg» i Tistedalen. Foto: G. Mellbye.

D/S «Ara» er bygget ved A/B C.J. Wenbergs Mekaniska Verkstad i Karlstad i 1910. Den er en klinket stålbat, hekkbygget og gikk som tømmerslepebat på svenske vassdrag i Dalsland til 1954. Den 25.4 1955 kjøpte Haldenvassdragets Fløtningsforening båten og tok den over i Haldenvassdraget via Saugbruksforeningens tømmmerkran på Gjøsbo i Stora Lee. G. Mellbye kjøpte båten 6.11. 1964 som da hadde ligget uvirksom i ca. 1 ½ år. Båten har antakelig sett ut som den gør i dag fra den ble bygd, bortsett fra taket bakover som ikke finnes på et udateret eldre riss som fulgte båten ved kjøpet.

Båten har sin originale skotske skipskje-

le fra 1910 fra samme byggested. Kjelen er i god stand. Alle røkrør ble skiftet i 1978. Maskinen yter 47 IHK. Den er bygget i nærheten av Gøteborg mellom 1880 og 1895. Maskinen kommer fra en annen bat som het «Ejdern» og ble satt inn i «Ara» i 1941.

Opprinnelig het båten «Alster», skiftet navn til «Ragnvald Bødtker» (tidligere kalandirektør) og så til «Ara» da Mellbye overtok den. Båten er 15,5 m lang, 3,75 m bred og stikker 1,80 m med fulle kullbaker og tilbehør. Bunkerskapasiteten er 5 tonn kull. Båten brukes i dag som fritidsbat og er i god teknisk stand.

Kilde: Lensmann G. Mellbye

BLIR NORSK VETERANSKIBSKLUB MUSEUM?

Virksomheten i Norsk Veteranskibsklub er raskt økende. Vi har påtatt oss ansvar for de tre bygninger på Rådhusbrygge 1. Husene skal restaureres og bli «Dampskipsekspedisjon». I fjor ble to nye veteranskip kjøpt, D/S «Hestmanden» og D/S «Styrbjørn». I år står erverv av M/S «O. T. Moe» ex. «Stord» på listen.

Det økte engasjement og kulturelle ansvar reiser spørsmål om vår nåværende organisasjonsform er tjenlig, — om vi kan makte oppgavene med å forvalte de kulturverdier vi etter hvert disponerer på en forsvarlig måte. Muesumsstatus, en fast administrasjon med daglig leder er spørsmål som har vært drøftet i styret.

Sentralt i bildet står medlemskap i Norske Kunst- og kulturhistoriske Museer, (NKKM). Medlemskap vil innebære en rekke fordeler. Faglig anerkjennelse, museumsstatus, muligheter for tilskudd til administrasjon osv. Men det vil også kunne innebære begrensninger i klubbens frie stilling. Klubbens lover må tilpasses NKKM's normalvedtekter, vi får en offentlig oppnevnt representant i styret og må innrette virksomheten etter de retningslinjer som gjelder.

NVSK søkte i 1972 om medlemskap i NKKM, men dette ble avslått under henvisning til manglende registrering av klubbens gjenstander.

Framtidig organisasjonsform var tema på medlemsmøte i NVSK 7.2. 1980. På møtet deltok representanter fra Norsk Sjøfartsmuseum, Teknisk Museum og Forening Setesdalsbanen.

Setesdalsbanen har vært medlem i flere år, og har bare positive erfaringer. Navn og vedtekter var blitt endret, men krav om registrering av gjenstander hadde man ikke fått. Også museenes representanter framhevet de fordeler medlemskap i NKKM kunne gi. Bl.a. muligheter for å motta gaver skattefritt. Det ble understreket at det ikke var noen automatikk i tilskuddsordningen, men mulighetene for tilskudd til administrasjon er der. Offentlig representasjon i styret kan også ha en positiv effekt, idet dette vil gi klubben en bredere kontaktflate.

Etter medlemsmøtet har styret behandlet saken på nytt og besluttet å søke medlemskap i NKKM.

Leve Veteranbåtene! Romjula's lille glede for oss «veteranbåtfrelse», var fjernsynets program: Gamle vrak eller kystkultur? Et program Jan P. Jansen hadde laget om norske båter.

Med Jan P. Jansen bordet vi gamle seilbåter, galeaser, skonnerter, jekter og dampbåter rundt kysten fra Ålseund til Oslo. Det var trist å se mange av dem som vrak. Men heldigvis bar programmet bud om at entusiastiske veteranbåtsjeler ønsker å sette i stand og bevare disse båtene. Penger er et sentralt ord her.

Programmet var interessant og meget godt laget. Det er tydelig at Jan P. Jansen er opptatt av vår kystkultur, men spørsmålet er om ikke programidéen er så god at det burde vært nok stoff til en serie program om vår kystkultur, og hvilken hjelp vi får i dette arbeidet?

Gammelbåter i Stortingets spørretime

I Spørretimen 30.11.1979 stilte representanten Inger-Lise Skarstein, følgende spørsmål til statsråd Einar Førde:

«De gamle fartøyene er en viktig del av vår kulturarv. For Norge som sjøfartsnasjon har vi et særlig ansvar for at denne kulturarven ikke går tapt. Dette holder nå på å skje. Det haster med å finne frem til løsninger som sikrer meningsfylte bruksformer for et representativt utvalg av gamle fartøyer og fartøytyper. Kan statsråden antyde en tempoplan for gjennomføringen av verneplanen og ta initiativ for å få avklart hvor ansvaret for styringen av vernearbeidet skal ligge?»

Statsråden svarer:

«Eg er samd med representanten Inger-Lise Skarstein i at dei gamle fartya er ein viktig del av kulturarven vår. Noreg har eit særleg ansvar ikkje berre som sjøfartsnasjon, men òg fordi så mange av næringsgreinene i landet knyter seg til sjøen. Både stat, fylkeskommunar og kommunar og ikkje minst organisasjonar og private har derfor engasjert seg i ulike tiltak for å ta vare på farty i flytande stand. Eg vil nemne dei store skværriggarane «Christian Radich», «Statsraad Lehmkuhl» og «Sørlandet». Over statsbudsjettet er det gitt stønad gjennom fleire år. For 1980 har Regjeringa gjort framlegg om å løyve til saman 3 355 000 kroner til drift og vidare restaurering av desse seglskipa.

Norsk kulturråd har i år løyvd 705 000 kroner til gamle farty. Samferdselsdepartementet gir stønad til tre skip, «Skibladner», «Børøysund» og «Kysten I». Miljøverndepartementet reknar også med å gi noko tilskott i 1980 til vern av gamle farty. Med stønad frå stat og fylkeskommunar tek vidare fleire halvoffentlege musé vare på gamle farty.

Det melder seg mange vanskelege spørsmål når ein skal ta vare på gamle farty i flytande stand. Det gjeld både høvelege bruksføremål, ansvarsdeling og økonomi, og vi har enno ingen samla plan for dette arbeidet.

Norsk kulturråd sette i juni 1977 ned eit utval som skulle vurdere bevaring og bruk av gamle farty. Utvalet gav si tilråding i mars i år.

På sikt må dette arbeidet sjåast i nær samheng med kulturminnevernet i det heile. Ansvars- og organisasjonsformer vil derfor bli vurderte av det utvalet Miljøverndepartementet nyleg har sett ned for å greie ut organiseringa av kulturminnevernet.»

Kulturverngruppe i Stortinget

Stortinget har fått sin kulturverngruppe. Den er opprettet på oppfordring fra Europarådet og skal samle representanter som er interessert i kulturvern.

Styret består av Inger-Lise Skarstein, formann. Kjell Bohlin, nestformann, Ragnar Udjus, Stein Ørnhøi, Inger Lise Gjerv, Odd Einar Dørum og Jakob Aano.

Gruppa skal først og fremst være et forum for kontakt mellom representanter med interesse for kulturvern, men skal også være kontaktledd for personer eller foreninger i kulturspørsmål.

Om dette får opp dampen eller gir friskere vind i seilene når det gjelder bevaring av kystkultur og gamle fartøy vet vi ikke, men det faktum at et av kulturverngruppas første møter var viet maritime kulturminner lover det beste for vår del av kulturvernarbeidet.

Er vi flinke nok til å ta vare på medlemmene?

Medlemspolitikk i NVSK diskuteres stadig — på styremøter, medlemsmøter og på banjern. Utgangspunktet er greitt: Medlemmene er klubbens viktigste ressurs, uten medlemmer ingen klubb. Gjør vi nok for å øke medlemsmassen, er vi flinke nok til å ta vare på de som kommer om bord, greier vi å holde på de som kommer? Noe gjøres, men vi har vel alle en følelse av at vi burde ha gjort mer, at vi ikke alltid lykkes, og at den aktive kjernen vil stå som en lukket krets for de fleste som kommer om bord. Kort sagt: Vi må forbedre oss på dette punkt.

Nedenstående artikkel er skrevet av Svein E. Sando og er klippet fra Norsk Jernbaneklubbs medlemsorgan. Den går på samværsformer i NJK, men kunne like gjerne vært skrevet for NVSK — den stemmer så altfor godt med våre forhold.

Vi er etter hvert blitt en så stor forening at det enkelte medlem lett kan føle seg satt utenfor. På medlemsmøter treffes dels folk som kjenner hverandre fra før, dels nye medlemmer eller medlemmer som bare sjelden har anledning til å vise seg i NJK. Hvis man ikke har en naturlig evne til å komme i kontakt med mennesker, må man være seg bevisst at det må jobbes for å komme inn i dette miljøet. Endel av oss som har fått fotfeste «inside» er nemlig så egoistiske at vi rotter oss sammen med den vi kjenner og ser surt på nye som vil være med i det mindre fellesskap. Endel klarer imidlertid å bryte igjennom fordi de i utgangspunktet har noe å bidra med og/eller eksponerer seg selv på en slik måte at de blir godtatt. Men hva med de andre mer «stille i landet», og de unge usikre som føler seg valset ned av «voksen» bedrevitenhet med uffing og akking over hva vi f.eks. synes er triville, håpløse eller anmasende spørsmål?

Vi må være klar over at vår interesse appellerer til mange forskjellige typer mennesker. På Valdresturen synes jeg dette ble

godt demonstrert. Man kan kanskje si at det eneste alle har felles — utenom jernbaneinteresse — er at vi alle er originaler. NJK skal være et samlingssted for alle jernbaneinteresserte i dette landet. Da må vi tillate alle typer å være med, ikke bare de som «naturlig faller inn». Prinsipielt er vel alle enige i dette, men hvis praksis gjør at endel føler seg satt utenfor, er det grunn til å rope et varsko.

Følgelig er det lederne som har hovedansvaret for å ta imot nye medlemmer. Men Styret kan ikke være alle steder og hvis noen vil engasjere seg mer aktivt kommer man i kontakt med en av gruppene og de enkelte aktive der. Vi vil jo gjerne ha flere aktive. Skal vi få det til, er det maktpåliggende at de blir tatt godt imot og inkludert.

Det må dessverre sies at denne ønskede åpenhet pr. skrivende stund ikke er til stede i ønsket grad i hele NJK. De jeg tenker på vet selv hvem det er hvis de har en smule evne til selvrefleksjon. Hvis du er en som synes at du ikke makter å komme inn i en arbeidsgruppe så gi ikke opp med en gang. Ta mot til deg og snakk med noen av leder-

ne i NJK om det. Uten kommunikasjon på dette feltet kan vi ikke komme videre. Ofte skyldes det uvitenhet om forholdet.

Nå vil ikke jeg med dette si at alle til enhver tid skal være brennende opptatt med å «ta seg av» nye medlemmer. Det kan lett bli krampaktig. Alle har vi vel behov for også å få være alene med «våre». Dessuten skal det jo sies at evnen til å skape kontakt er noe forskjellig hos oss. For noen er det å ta kontakt med et nytt fjes en lett affære (fortsett med det), mens andre føler seg klosset og formelle hvis de skal sørge for at en nykomling blir vel tatt i mot. Her får vi prøve å utfylle hverandre og kanskje prøve å trekke nye inn i fellesskapet. Det viser seg at folk som ser kjedelige ut til å begynne med kan vise seg å være noe helt annet hvis man gir seg selv og den andre en anledning til å bli kjent. Vi som har jernbaneinteressen felles skulle dessuten ha det beste utgangspunkt for kontakt.

At dette er et reelt problem for noen vet jeg fordi noen medlemmer har fortalt meg at det rett og slett var vanskelig å komme inn i NJK. Og dette er folk som i dag sitter i lederstillinger innen klubben og som man ikke skulle tro hadde hatt dette problem. Mitt anliggende er imidlertid at dette ikke må neglisjeres av grupper som helhet. Om ikke alle evner å være sosiale i like stor grad, så sørg i hvert fall for at noen er det og at de andre ikke motarbeider dette. Nå vil vel noen etter dette si til meg at jeg skulle ikke kaste stein når jeg selv sitter i glasshus. Men når ikke noen vil kaste stein på mitt glasshus, må jeg gjøre det selv, får både mitt og andres glasshus bør knuses. Jeg vil oppfordre også andre (alle?) som har ansvar for denne menneskelige siden av vårt miljø til å drive litt selvkritikk. Det skal dog bemerkes at endel heldigvis ikke har noe glasshus å knuse.

Vi må ikke sette det vi i NKJ samles om — jernbanen, museumstanken eller hva det

måtte være — foran den menneskelige siden. Da har vi mistet vår eksistensberettigelse. Vi kan ikke drive vår virksomhet som om dette skulle ha mening i seg selv. Arbeidet kan bare ha verdi når det skjer for noen — det være seg medlemmer eller andre interesserte. Medlemmer og sak (idé) må imidlertid ikke spilles ut mot hverandre. Det er ikke snakk om et enten eller, men et både og. Vi må skape et miljø der medlemmene trives. Det er nemlig først da at saken også kan ha varig fremgang. Da skapes arbeidsglede og nye kan trekkes inn i arbeidet.

Svein E. Sando

Olaf T. Engvig:

INNSJØDAMPEN.

Kr. 20,—, 32 s. ill. hft.

Adresseavisens Forlag 1979.

Det stolte fartøy «Kong Sverre» vil vekke minner hos mange. Sørslendingen tenker automatisk på Kystruten. Østslendingen tenker på sommer. Sol og Sørland, godt oppspedd med glade ferieminner. Og folk med sans for det sjøhistoriske, vil gremmes en smule ved tanken på «Europas Skræk», dampfregatten som var foreldet allerede ved overleveringen, og som ble hugget for generende kort tid siden.

Men ingen av disse fartøyer omfattes av boken ovenfor. Den tar derimot for seg trafikken på Trøndelags innsjøer, og det er der, nærmere bestemt på Selbusjøen, omgitt av votteland på alle kanter, man finner denne spesielle «Kong Sverre», men her med fornavnet M/S.

Av Trøndelags innsjøer er det særlig Snåsavannet som til trengsel har vært trafikert av de forskjellige typer fartøyer. Navnene har vært like forskjellige som størrelsen, fra den profane «Bonden» til den mer høytidsstemte «St. Olaf». Dog må det innrømmes at iflg. billedstoffet virker førstnevnte mer som «Ekte Båt». Hele 70 fot ble den etter hvert, og hele tiden med dampmaskin som hovedfremdriftsmiddel.

Åpenbart har trafikkgrunnlaget ikke alltid vært like godt som konjunkturerne ute i verden. Ikke desto mindre delte «Bonden»s rederi ut 75% utbytte i 1918. Men så var heller ikke sjansen stor for at båten skulle bli torpedert på Snåsavannet. At torpedoen til syvende og sist likevel også fant veien til Snåsa's strender, er en annen sak, kamuflert som dampmaskin på hjul, med sporvidde 1435 mm. og den ble skipsfartens bane, i dobbelt forstand, for båten gikk i opplag i samme øyeblikk toget banet vei ut av bygden i 1926.

Imidlertid hører også Femunden med i trafikkbildet boken omfatter, og det er en lise å konstatere at selv «Fæmund II» har vært et vakkert fartøy, som i våre dager nok har mistet noe av sin opprinnelige personlighet.

Boken byr ikke på dramatiske havarier. De få som nevnes, nærmest i bisetninger, skyldes enten istykkerfrosne vannlåser, eller vann som ikke lenger var der. Så Trønderne har åpenbart vært dyktige navigatører.

Innsjø-Dampen er en koselig liten bok, som sammen med Gamle Dampen av samme forfatter og på samme forlag, gir et godt tversnitt av dampskipstrafikken rundt om i Trøndelags knudrete geografi, og som forteller om dampskipstrafikken i sin mer innbitte form, avgrenset til lokale vassdrag.

Bords.

W. Claviez: Sjøfartsleksikon

480 sider, ill.

Teknologisk Forlag 1980

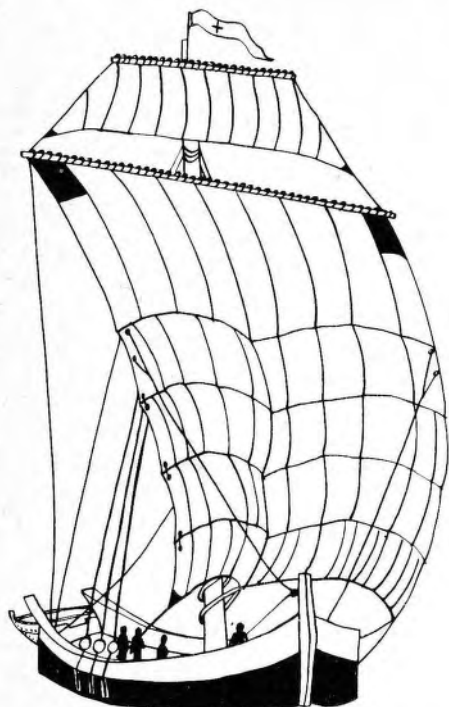
Teknologisk Forlag har utgitt en rekke populære bøker innen vitenskap og teknikk. På den maritime sektor har forlaget ansvar for «Maskinisten», «Dieselboken» og «Navigasjonsteknikk». Nå foreligger et oppslagsverk om sjøfart, tilrettelagt norske forhold av rektor P. G. Zwilmeyer ved Østfold maritime skole.

Boken inneholder mer enn 5000 oppslagsord innen sjømannskap, navigasjon, skipsbygging, tidevannslære, meteorologi og rederivirksomhet. Her gis på en enkel og grei måte forklaring og mening med ord og uttrykk fra dekk og dørk, her forklares hva pren, compound og metasenter er. Kasko er et spansk ord og betyr skipskrog. Har du kasko på bilen? Cunningham har gitt sitt navn til sjøfart og seilspport, Fresnel revolusjonerte fyrene, menhans inndeling i ordner er ikke med. Boken forklarer hva IMCO og en rekke andre forkortelser står for.

Begrensningen av stoffet har sikkert skapt problemer for redaksjonen. Hva forventes det at sjøfartsinteresserte venter å finne svar på? Selvsagt kan det letes forgjeves etter enkelte detaljer, samtidig er det imponerende hvor mye som er kommet med. Utvilsomt er verket et nyttig redskap og en fin tilvekst til det som fra før av finnes på norsk.

Sjøfartsleksikon kan anbefales alle med tilknytning til skip og sjøfart. Boken er en praktisk og rik kilde til øket kunnskap for de som av og til kan føle seg på gyngende grunn sammen med andre skipsinteresserte. Format og innbinding gjør at den naturlig kan tas med om bord og bli en håndbok til glede og nytte underveis og i havn.

O.T.E.



KYSTEN

Forbundet for bevaring og bruk av eldre fartøy og kystmiljø, KYSTEN, har nylig sendt ut sitt første medlemsblad med samme navn.

Det er utrolig hvor meget man har klart å presse inn på 35 sider mellom to grå permer, kunstferdig illustrert av Gro Rønneberg, som forøvrig også noteres som bidragsyter til bladets kulinariske side, inneholdende oppskrift på Tangsuppe.

Av innholdet merker man seg særlig Ivar Eskelands ærbødig og velskrevne hymne til oselveren, robåtenes Rolls Royce (unnskyld, Eskeland) som også vi med fødested øst for Neset vet å sitte pris på.

Forøvrig tar bladet for seg av likt og ulikt som rører seg blant dem som steller med bevaringstanker av ymseste sorter innenfor området kyst og kystkultur.

Det er en vanskelig oppgave redaktøren Tryggen Larsen her har påtatt seg. Materialet er så omfattende og mangfoldig at det stiller de største krav til konsentrasjon av stoffet. Utvilsomt ville dette første nummer ha stått seg på å ta med litt mindre av tilgjengelig stoff, og istedet ha utdypet de enkelte ting litt mer. Imidlertid er dette kun det aller første nummer, og de neste numre vil sikkert virke mer bevisste i sitt temavalg, etter hvert som man får oversikt over stofftilgang og mål.

Under enhver omstendighet er KYSTEN en publikasjon som ganske utvilsomt vil ha sin misjon så snart dens profil blir en tanke strammere.

Et poeng i en litt annen gate, er at bladet er trykt på 60% returpapir. Lay-outen er oversiktlig og grei, billedene illustrerende og illustrasjonene egenartede. Dog kunne vi ønsket oss klarere trykk, som i vårt eksemplar var noe svakt.

Bords.



Vi får fotoarkiv

Et sentralt fotoarkiv i klubben har lenge vært et savn, det kan i alle fall dette organ underskrive på Mange knipser bilder om bord i «Børøysund», men få gjør det systematisk og med tanke på klubbens behov. Motivvalget er som regel av rent privat karakter og derfor lite egnet for publisering. Ofte er også det tekniske og billedmessige resultat av blandet kvalitet.

Men nå skal det bli orden på sakene. Vi har fått kontakt med en gruppe profesjonelle amatørere med «tungt» utstyr, tilgang til mørkerom og med kontakter i bransjen, de har sagt seg villig til å hjelpe til med å bygge opp et fotoarkiv og ta seg av kamerajobbene ombord.

I første omgang fotograferes arbeidet om bord etter hvert som det skrider fram. Hensikten er å supplere arbeidsjournalene slik at vi har best mulig dokumentasjon over det som gjøres (år om annet). I restaureringsprosessen er fotografiapparatet uunnværlig. Første bud er fullstendig nedfotografering før noe røres for at eksisterende forhold skal kunne dokumenteres best mulig. Verdien av dette ser vi nå under oppbyggingen av dekkshuset akterut. Der nest må fotoapparatet følge både nedrivings- og oppbyggingsprosessen, slik at vi kan vise hvordan det var og hvordan det ble etterpå.

Under seilingene skal fotogruppa være tilstede som «nissen på lasset». Vi skal ha bilder av alt som gjøres om bord og av kullfyrt stemning på fjorden. Ut fra dette skal det bygges opp lysbildeserier som kan brukes i vår informasjonsvirksomhet, foredrag m.v. Det planlegges også en smal-film på samme tema.

Nordisk Veteranskipsmøte i juli blir den store jobben for gruppa. Hele begivenheten skal dekkes fra flest mulig vinkler, om bord i fartøyene, fra land og fra luften.

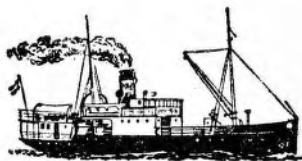
Det sier seg selv at det blir en krevende jobb og at det trenges folk til jobben.

I tillegg til alt dette har gruppa også jobben med å lage reproduksjoner av gamle fotos av interesse for klubben. Denne type arbeid vil nok bli en stadig tilbakevennende jobb for fotografene.

Til slutt en bønn til de som måtte ha interessante bilder fra «Børøysund»s tidligere tilværelse — som «Odin», «Skjærgard», «Hyma» eller som «Børøysund» både nordpå og her i Oslofjorden. Hvis dere har bilder, så ta kontakt med oss slik at vi kan få bilder reproduisert. Vi er svært interessert i å få en så fullstendig dokumentasjon av båtens liv som mulig.

Veteranbåtmøte på Sjøfartsmuseet blir i år arrangert søndag 8. juni. Det blir en fin mønstring av gamle båter av alle slag. «Børøysund» vil delta for å kaste glans og sot over arrangementet.

Filatelistene bør merke seg datoen 12. juli 1980. Da blir det lansert et nytt motivdato-stempel i forbindelse med Nordisk Veteranskipsmøte. All post om bord i Børøysund vil den dagen bli stemplet med spesialstemplet. De som samler på dampskipsstempler — postale sådanne — bør merke seg datoen.



BAKSIDEN er denne gang reservert «Børøysund» på fisketur.

Det er blitt tradisjon at «Børøysund» etter endt seilingssesong tar en fisketur med mannskap og andre spesielt innbudte. I vakkert høstvær bærer det avsted til Hvittingbukta med fisking av hvitting og knurr, flyndre og torsk.

Baksidebilde viser at denne tradisjon er langt eldre enn vi trodde. Lenge før «Børøysund» ble passasjerbåt var den på fiske, antagelig assisterte den saltere og andre fartøy med slep. Bilde finnes i Trondhjems Fikserimuseums samling og viser Fiskeværret Sør-Gjæslingan i Vikna på Trøndelagskysten under vinterfiske etter skrei. Det er datert til mars 1911 og er et fint dokument over den aktivitet som utspant seg når fiske slo til.

Sentralt i bildet ligger «Børøysund» eller «Odin» som den da het. TL og to hvite ringer i skorsteinen står for Trondhjems Læggerkompagni, bare L'en er synlig på bilde. Den lille hvite damperentil venstre er agnbåten «Finn». En riktig bølen skute ligger i forgrunnen og tjener som føringsbåt, antagelig er det en gammel avrigget brigg. Kanskje er det den «Odin» har slept opp. Havnen forøvrig er så pakket med jakter, skøyter og mindre åpne båter at den mest av alt ligner Middagsbukta i Oslofjorden en St. Hans-aften. Legg spesielt merke til 3—4 båter med høy hvit stevn, noen av de gode gamle jæktene er også på plass.

I de beste årene omkring 1910 var det opp til 5000 fiskere og over 1000 fiskebåter i Sør-Gjæslingan. Trangt om plassen kunne det bli i stuene og rorbuene var fulle. Enkelte måtte ta til takke med uhus mens de tøffeste foretrakk å bo under båten. Da var det viktig at rya var tett og god.

Det var Brandtzæg-slekta som eide fiskeværret da bildet ble tatt. I 1969 ble værret solgt. Da hadde det vært i Brandtzæg-familiens eie i over 100 år. Selv om værret fikk elektrisitet i 1962 har fraflytningen gått raskt etter at Vikna kommune anbefalte fraflytningstilskudd i 1976. En hel bydel i Rørvik er nå befolket med innbyggere fra Sør-Gjæslingan og der ute er bare noen få fastboende tilbake. Siste sommer innstilte lokalbåten, underskuddet ble for stort mente departementet.

Fiskeværret var engang blant de aller største på kysten. Bygninger og sjøbruk er godt bevart, de er i dag overtatt av Nord-Trøndelag Fylkeskommune. Woxengs samlinger i Rørvik har ansvaret for at være blir bevart for ettertiden. For opprettholdelse av et levende miljø trenges også båter på havna, men på dette felt er det dårligere stelt. Bare «Odin» er bevart så langt vi vet. Men med jækt «Nevra» (Pauline), en del sneiseilere og mindre åpne båter kan noe av fordums glans oppleves.



arne skouen YTRING



DAMP- SKIBS- POSTEN

tror du vel er et skrutlete påfunn av godfolk som aldri blir voksne. Forresten vet du vel ikke engang hva jeg snakker om, enda så gjerne vi vil være kulturbevarere allesammen, ridende på den mykeste av syttiårenes mange bølger.

Dampskibsposten er en av de rareste trykksakene som lander på min pult. Bladet er organ for Norsk Veteranskibsklub, og jeg leser det fra perm til perm, og innrømmer uten blussel at jeg roter meg vekk i fortid mens det står på. Det smeller i sleisene fra fyrdørkene langs utstikkerne på Honnørbygga, og køløyken gyver mot Rådhusårnene. Forurensning, sier du? O herlige sot og skitt!

Skal se det er jeg som aldri blir voksen.

Men norske skibsbevarere er det, fordi de må. De strever med et underlig problem, som er paradoks i dette sjøførende landet: de opplever at bevaringsverdighet — som aktet kulturstrev — ikke omfatter fartøyer med selvfølgelig rett.

De må kjempe for gjennombruddet, idag som igår, med mange nederlag bakom seg. Var det noen som tok fenomenet Fred A. Fredhøy alvorlig, da han tryglet og ba for «Lingard» i sin tid, fulgt av ukvemsord for dette skjæmmende vraket han hadde liggende i honette Frognerkilens innseiling? Vekk med ufyseligheten! Så ble da også «Lingard» hugget i 1949, den siste norske skværriggeren fra stålalderen, uten at det reiste seg høye rop om det umistelige kulturminnet som gikk tapt. Mangelen på sammenheng er graverende, om dette heter det i Dampskibsposten:

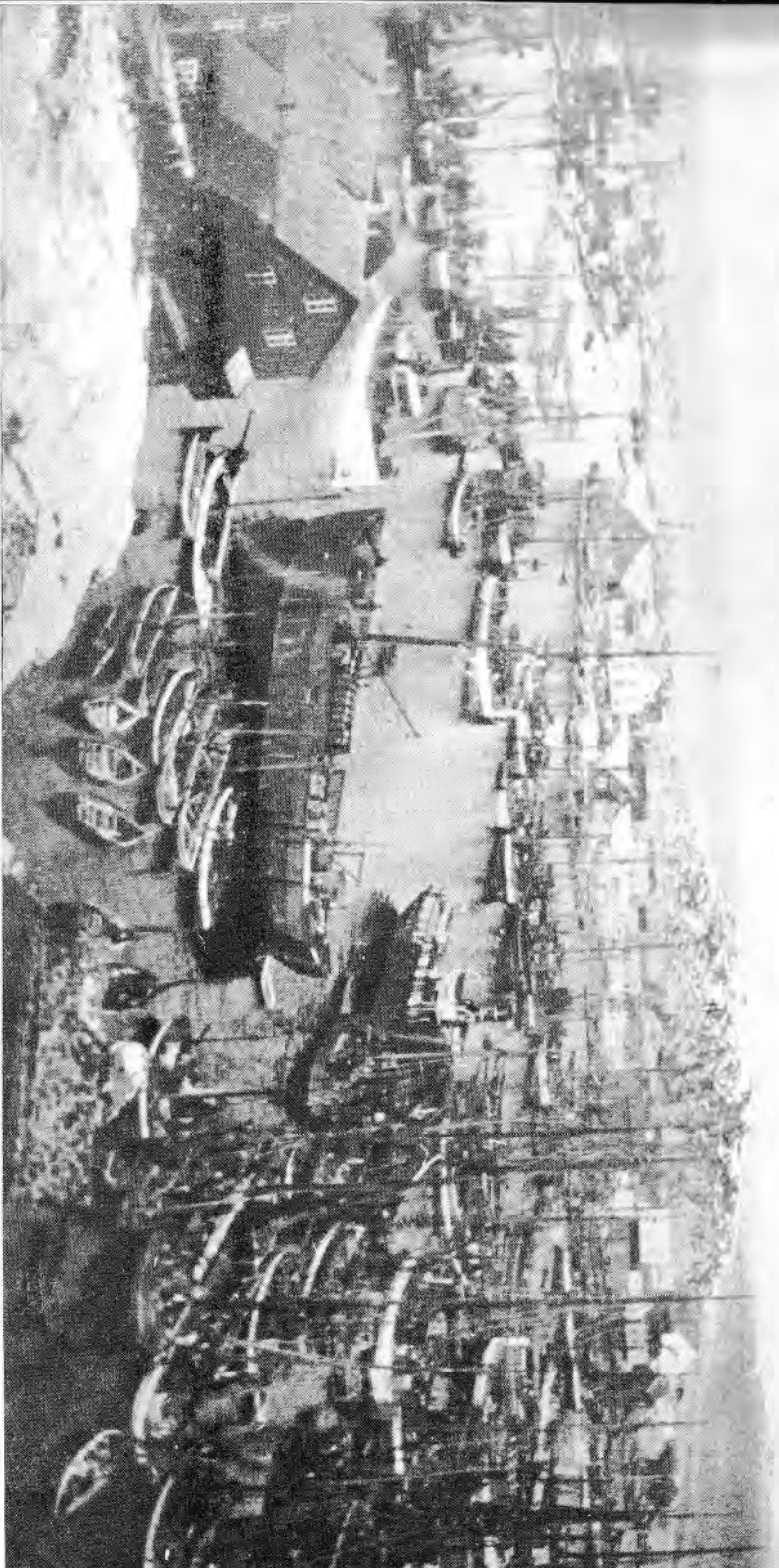
I hundre år har vi tatt vare på hus og inventar til minne om våre fedre. I femti år har bygg, bygdel og komplette miljøer blitt vernet. Lov om fornminne beskytter vår felles kulturarv mot vandaler. Så lenge det foregår på land, er folk våkne.

Etter seilene kom dampen. Skal vi miste den epoken også? Skal det bli med vesle «Børøysund» som entusiastene holder liv i? Jeg leser store nyheter i Dampskibsposten: nå er D/S «Hestmanden» og D/S «Styrbjørn»

reddet! Jeg leser om hvordan de er snappet unna opphogging i ellefte time, men historien om finanseringen av kjøpene — med Norsk Veteranskibsklub som formell eier — er så pinaktig at det er en skam. En slant herfra og derfra, og med et banklån så strengt at «Hestmanden» ikke er kvitt opphoggingsspekulaset om ikke lånet kan innfris i løpet av året. Og hva har «Hestmanden» å vise for seg? Om dette forteller Dampskibsposten:

«Hestmanden» er den siste gjenværende utenriksdamper. Spesiell fordi den overlevde krigssonefart i to verdenskriger der hele konvojen ble tilintetgjort — bare «Hestmanden» ble spart. Selv etter at fiendefly fullt av bomber kolliderte med formasta, tok den seg til verksted ved egen hjelp. Kanskje er «Hestmanden» den siste rest av verdens største rederi, Nortraships flåte.

Vi vet at Fartøyutvalget har levert sin innstilling til myndighetene. Vi vet også at en ny landsforening er stiftet med navnet «Kysten», for bevaring og bruk av eldre fartøyer. Viligheten til innsats er så stor at den har fortjent det viktigste: gjennombruddet for tanke om fartøyer som selvfølgelig del av norsk bevaringsvilje. Først da er kulturvernet voksent.



«Fiskeveret Sørjesslingerne, Viken ved Trondhjem, Fra vinterfiske mars 1911». Se tekst side 42.