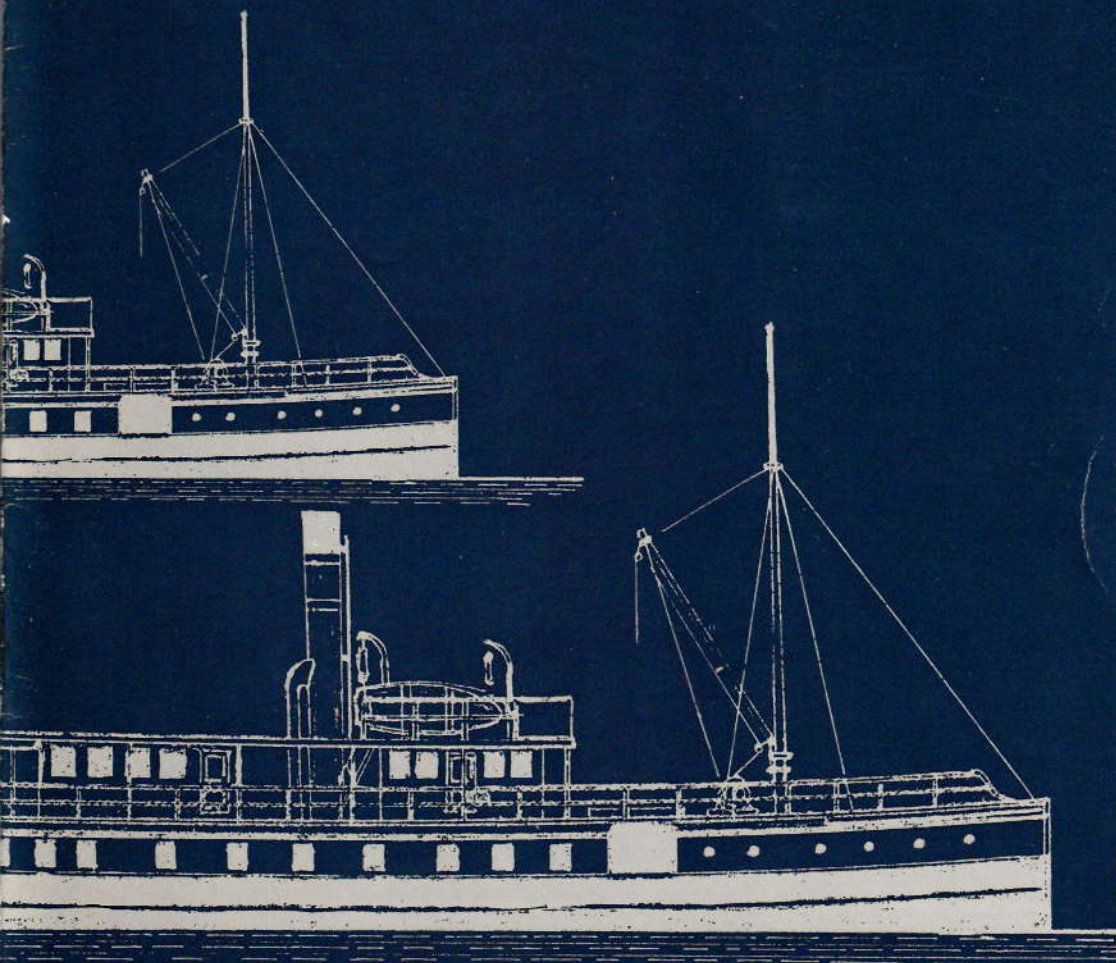


DAMPSKIBS

P O S T E N



Nummer 18/årgang 1987

Norsk Veteranskibsklub

Dampskibsposten utgis av Norsk Veteranskibsklub, som er et ideelt selskap til bevarelse av maritim kulturhistorie. Ved å bevare helt intakte dampskip for ettertiden, utfyller foreningen Norsk Sjøfartsmuseum på dette området.

«Vår ære og vår makt har hvite seil oss bragt», men det var dampskibet som åpnet muligheten for regelmessig, sjøverts kommunikasjon. Dampskibet er det bindeledd til fortiden som viser kontinuiteten i vår kultur- og sjøfartshistorie.

Foreningens arbeide er støttet av tallrike bidrag fra firma, institusjoner og privatpersoner, og har nydt godt av bevilgninger over statsbudsjettet v/ Norsk Kulturråd. Vi har dessuten motatt årvisse bidrag fra kommunene Oslo og Bærum, samt fra en del interesserte redere.

Norsk Veteranskibsklub er medlem av Norske Kunst- og Kulturhistoriske Museer.

ISSN 0333-0281

Medlemsblad for
Norsk Veteranskibsklub
Opplag 800

I redaksjonen:
Arne Drage, pr.tlf. 95 09 10

Foreningens adresse:
P.O. Box 1287 Vika, 0111 Oslo 1
Tlf. (02) 41 70 41

Norsk Veteranskibsklub
styremedlemmer 1987

Formann:
Magne Hansen pr. tlf.: 18 33 14

Viseformann:
Rolf Nordby pr. tlf. 56 43 58

Sekretær:
Kjell Døhlie pr. tlf. 65 71 63

Kasserer:
Øistein Lydersen pr. tlf. 53 74 94

Styremedlem:
Elisabeth Carlberg pr. tlf. 60 34 53

Styremedlem:
Arne Nik. Rød pr. tlf. 44 78 81

Styremedlem:
Gunnar Hjort pr. tlf. 42 16 83

Varamedlem:
Erik Steen pr. tlf. (03) 81 05 25

Varamedlem:
Georg Jensen pr. tlf. (03) 82 02 66

Adresse i Trondheim:
Norsk Veteranskibsklub
avdeling Trondheim
P.O. Box 98
7001 Trondheim

Dampskibsposten

Den redaksjonelle linje er ofte oppe til debatt i de fleste tidsskrifter. Dette begrepet kan omfatte så mangt, fra type stoff, utseende, fordeling eller balanse mellom de forskjellige typer stoff. Det kan også være noe så enkelt som nummerering av bladet. Noen vil sikkert reagere på at denne utgaven har nummer 18 mens forrige nummer hadde nummer 15. Ved nøye gjennomgang av tidligere utgaver av *Dampskibsposten* viser det seg at de to siste utgaver har fått tidligere benyttede nummer. For å komme i takt med det riktige utgitte nummer har redaksjonen foretatt en redaksjonell endring. Vi overser nr. 16 og nr. 17. Dette nummer blir da utgave nummer 18 av *Dampskibsposten*. Ruteplanen kan derfor sies å være endret. Vi kan vel si at stoppestedet stemmer med ruteplanen.

Den redaksjonelle linje var oppe til debatt på et styremøte for ca. 2 år siden. Styret gikk da inn for å gi plass til stoff som var av mer generell interesse. Dette vil skje også inn i fremtiden, men redaksjonen vil forsøke så langt det er mulig å få med stoff og informasjon om det som foregår innad i klubben. Det være seg konkrete arbeider som skal utføres eller om spesielle problemer. Redaksjonen vil forsøke å få til en balanse mellom intern informasjon, tema, hendelser og dokumentar-stoff.

Red.



Klubbnytt

Medlemsmøte

Høstens medlemsmøte ble avholdt 14. oktober. For mange av klubbens medlemmer har det vært lite kjent hvilket arbeid som tidligere (1965--) har vært lagt ned for å sette opp kriteriene for bevaringsarbeidene. Dette, samt orientering og status for klubbens skip var temaet for møtet.

Harald Hagen fra gruppen i Trondheim ga en oppklarende orientering om hvilket arbeid som er utført. Spesielt ble det lagt vekt på de omkringliggende arbeider, d.v.s. kontakter med offentlige, halvoffentlige og private institusjoner og bedrifter.

Orienteringen gav for mange en bedre og klarere forståelse for det store arbeid som er lagt ned.

Erik Steen gav en meget billedlig og god orientering om «Styrbjørn». Det er gledelig å konstatere at gruppen omkring «Styrbjørn» har vokst slik at det er i ferd med å bli et miljø ombord. Det var kanskje godt at båten ble flyttet til Bjørvikautstikkeren.

Mårten Ervik gav en god orientering om det arbeid som var utført av enkeltpersoner og av bevaringskomiteen. Et arbeid som gir retningslinjer for prinsipper, stiltyper og kompromisser i arbeidet, spesielt for «Børøysund».

Dette arbeidet var for mange av de tilstedeværende ny viten. Det ble fremmet forslag om å samle dette og gjøre det tilgjengelig for medlemmene.

Til slutt gav Gunnar Hjort en lettfattelig innføring i de konstruksjonsmessige prinsipper for et klinket skrog. Likeledes ble det vist en oversikt over tilstanden for platene i skroget basert på målinger.

Møtet var meget informativt og flere burde møtt opp.

Eget EDB-anlegg

Mange av klubbens medlemmer har sikkert ergret seg over å få purring på kontingent selv om den har vært betalt. Det kan skrives en lang og bortforklarende artikkel om det, men faktum er at medlemsarkivet ble nesten ødelagt ved en feiltagelse. Det meste er rettet opp, men det er sikkert noen som fortsatt får tilsendt post med feil årsangivelse på.

Klubben har imidlertid nå fått sitt eget anlegg. Det ble overlatt for en rimelig sum fra Norges Handels og Sjøfartstidende. Dette vil gjøre oss i stand til å kontrollere all informasjon bedre og meget lett foreta rettelser.

Vår nye sekretær, Kjell Døhlie, har laget det nye registeret som vil bli mye mer anvendelig enn det vi har benyttet frem til nå.

Vi vil så innstendig som mulig be om at det meldes fra om adresseendringer da vi til tider får mange forsendelser i retur, selv om vi vet at personen fortsatt ønsker å være medlem.

Formannen har ordet

Godt nyttår til dere alle! Måtte 1987 bli et interessant og fremgangsrikt år for våre felles interesser. Siden forrige utgivelse har det vært avholdt generalforsamling uten noen kontroversielle emner på sakslisten. Når en vet hvilken mengde av ulike oppgaver styret har hatt i de senere år, må en ta dette som bevis på effektivt arbeid med «en heldig hånd». Det er derfor en glede å kunne gi Nik Rød den avløsningen han selv ønsket etter mange travle år.

Som medlem i flere tidligere års valgkomiteer og i organisasjonsutvalget som nylig avsluttet sitt arbeid etter flere års virksomhet, vet jeg hvor avgjørende det er for klubben at styre- og tillitsmannspostene ellers besettes av folk som alle er innstilte på en rimelig innsats og arbeidsfordeling slik at ikke vervet blir en «heldagsjobb» for noen få som føler ansvaret mest. I en slik situasjon er det svært vanskelig å sikre rekruttering til vervene — oppgavene vil ha lett for å hope seg opp og etter som tiden går vil behovet for avløsning bare bli større og tilsvarende vanskelig å dekke. I en klubb som vår er det nemlig en god del arbeid som *må* gjøres.

Situasjonen for klubben vår har bedret seg vesentlig de siste årene, og det har heldigvis vært mulig å beholde en meget god kontinuitet for det gamle styret samtidig som valgkomiteen har klart å skaffe en fin avløsning for den naturlige avgangen. Jeg vil også oppfordre dere andre til å si ja til et tak i 1987, enten det nå er som fast medlem i f.eks. klubbkomiteen, båtutvalget eller den nye restaureringskomiteen — som det nå vil bli arbeidet for å

etablere igjen — eller andre oppgaver av praktisk eller teoretisk art. Også dere som er mer eller mindre passive medlemmer burde, til klubbens og egen glede, komme litt med i vår virksomhet. Ta kontakt ved anledning.

Men vi må ikke slå oss til ro med at situasjonen er god i dag. Det er nå vi må forsikre oss om at den også vil være det i fremtiden, og det tror jeg vi tryggest gjør ved først og fremst å øke innmeldingen av dampbåtinteresserte i forskjellige kategorier. Styret vil arbeide med et vervingstiltak i vårsesongen, og vi tar gjerne imot gode ideer.

D/S Børøysund

Som tilfellet flere ganger tidligere har vært, lå «Børøysund» ved verksted utenbys ved årsskiftet — denne gangen for å fornye livbåtdekket aktenfor skorsteinen, inkludert ståloppbyggingen under dette, hele lufterørene fra maskindørken samt konsollene under daviten osv. Dette arbeidet har vi måttet utsette flere ganger, og tredekket som i sin tid ble lagt som en økonomisk nødløsning etter at vi overtok båten, var nå i høyeste grad modent for utskifting.

Vel tilbake kan vi igjen oppta innredningsarbeidene samt garnering i 1. klasse-salongen og rustbanking og mønjing i restauratorlugaren og i lasterommet. Dessuten går tiden fort mot sesongstart i mai, og så snart været tillater det, vil vi måtte tenke på vasking, maling og annen klargjøring over dekk.

Verkstedsarbeidene har alltid hatt en tendens til å bli dyrere enn ventet, og det ser ikke ut til at årets opphold skal

bli noe unntak. Mye tyder på at vi i år må forsøke å forlenge sesongen noe i mai og august/september i forhold til det vanlige, for å greie finansieringen av kommende fremmedarbeider, f.eks. innredningen av passasjerlugaren. Men for å kunne greie dette er vi avhengige av en ekstra innsats fra de gamle mannskapene samt forsterkninger fra endel nye. Dette er utvilsomt en viktig sak for kommende sesong.

D/S Styrbjørn

På «Styrbjørn» har virksomheten økt fint i året som gikk. Det er kommet flere interesserte med, også med spesielle kunnskaper og erfaring som kommer til nytte i det omfattende arbeidet som står for tur der ombord. Det er innhentet anbud på røkrør for utskifting i kjelen dersom denne viser seg å ha den nødvendige styrke og ellers være reparabel. Det er også innvilget penger til en slik anskaffelse. Arbeidet ledes av Erik Steen som også er representert i styret. Jeg vil gjerne ønske lykke til med den nye given som forhåpentligvis kan føre frem til at «Styrbjørn» blir operativ.

Siden i sommer har båten hatt kaiplass i Sørenga lenger øst i Oslo Havn. Nå ser det imidlertid ut til at Havnevesenet må flytte den derfra i forbindelse med plasseringen av den nylig ankomne losjibåten for asylsøkere, «Fridtjof Nansen».

D/S Hestmanden

«Hestmanden» fortsetter «møllpose-tilværelsen» i Nyhavna i Trondheim etter dokking og tetting av lekkasje som forårsaket slagside i høst. Trondheims-gruppen driver overhaling av diverse maskinelt utstyr ombord. Kontaktmann er Svein Gulljord.

Husene

I løpet av våren vil det bli arbeidet med å fullføre de elektriske installasjonene i husene samt omfattende rydding og registrering i Skur 28, og også i husene etter behov.

Dampskibsposten

Det er gledelig at Arne Drage har sagt seg villig til å fortsette sitt aktive arbeid med bladet vårt. Vi bør alle gi ham vår støtte i denne verdifulle virksomheten ved at vi lar ham få tips til stoff. Det kan være små notiser, f.eks. av nyhets- eller kuriøs interesse, eller større ting som en frimodig ytring, bokanmeldelse e.l. Da vil den komme oftere ut og bli mer aktuell.

Kunstmappe-fondet

Som kjent er det opprettet et fond med eget styre med bakgrunn i en kunstner-gave til klubbens beste. Det rapporteres at salget allerede er godt igang. Om kort tid er også en meget pen presentasjonsbrosjyre for klubben og kunstmappen ferdig fra trykkeriet. Denne vil utvilsomt bidra til mappe-salg i lang tid fremover.

Magne



Avtroppende formann Arne Nik. Rød overrekker bilde av «Skjærgard» til den nyvalgte formann, Magne Hansen. Bildet har etter hvert blitt et symbol på formannsvervet og overrekkes som en avslutning av generalforsamlingen.



Vår nye formann

Magne J. Hansen, født i Bergen 12.12. 1940. Etter artium, reallinjen, stud.fag. handelsgym. samt shipping- og økonomisk eksamen London. Erfaring fra rederi- og skipsmegling. Siste 12 år leder og medeier i Industriediesel A/S. Noe fartstid fra handelsflåten og Marinen, samt navigasjonsutdanning. Medlem av NVSK og mannskap på «Børøysund» siden 1971, de siste 8 år som skipper.

Det går fremover

Oversikt over arbeidene utført ombord på «Børøysund»

Det var tomt langs Nordre Akershus kai den siste høsten. Styrbjørn ble tauet bort til Bjørvika, og Børøysund forsvant i begynnelsen av oktober. Hva har skjedd? Er båtene solgt? Nei, på ingen måte.

Børøysund har siden den forsvant ligget ved verksted i Drammen for å få nytt livbåtdekk.

Børøysund var også i Drammen våren 1986. Foruten dokking og de vanlige dokkarbeider ble det skiftet plater i skroget på styrbord side, fra restauratørlugaren til mannskapsmessen, samt de øverste platene rett ut for lasteluken. I tillegg ble akterskottet på 3. klasse toilett fornyet. Med denne plateskiftingen har vi fornyet alle platene som vi fikk pålegg om å skifte. Pålegget ble gitt som et resultat av sandblåsing og ultralydmåling utført under verkstedoppholdet ved Framnes i Sandefjord 1983-84.

På grunn av vanskelige isforhold forrige vinter kom båten noe senere til verksted enn beregnet, og platearbeidene pågikk ut i mai måned. Utskifting av livbåtdekket måtte derfor utsettes til etter sommerens seilaser.

Børøysund ble derfor seilt til Drammen i begynnelsen av oktober, og arbeidet med å skifte livbåtdekket startet. Dette dekket ble sist skiftet i begynnelsen av 1970-årene. Det ble den gang benyttet bord med not og fjær frem til forkant av skorsteinen. Dekket videre fremover ble beholdt.

Dekk som er lagt med not og fjær har vist seg å være vanskelig å vedlikeholde. Dekket fikk etter hvert store angrep av råde og en utskifting har lenge vært planlagt, men har blitt utsatt på grunn av nødvendige og pålagte skrogreparasjoner.

I forbindelse med denne reparasjonen er alle jernkonstruksjoner fornyet. Samtidig er det «ryddet opp i» bjelker og avstivninger som virker noe umotivert og er følger av tidligere ombygginger og reparasjoner. Stenderne under de akterste dækkene er forsterket, og lufrørene til maskinrommet er delvis fornyet.

Dekket blir lagt av 2" furuplank med tykkere randplank ut mot sidene. Alle nater er drevet og beket på gammel-dags vis.

Siktemålet med arbeidet som er utført er å få en konstruksjon som tilfredsstiller de sikkerhetsmessige krav, samtidig som det er utført på den måte som var vanlig i midten av 1930-årene.

Nå når disse arbeidene er utført, vil den tekniske stand på Børøysund være meget bra, og vi forventer ingen store pålegg fra Skipskontrollen. Det er imidlertid noe problemer med lekkasje i fordekket. Dette bør kunne bli bra ved å drive og beke hele dekket på nytt.

Innvendig er det imidlertid mye å gjøre. Hver gang en har skiftet skrogplater måtte innredningen innenfor rives ned. Da det er skiftet en god del plater i den senere tid, fremstår skuta temmelig ribbet innvendig.

Det store fremskrittet i 1986 var imidlertid at dekkshuset på akterdekket ble ferdig. Det gjenstår noen små detaljer, men de skulle være overkommelige.

I forskipet er alle lugarer temmelig rasert som en følge av skifting av hudplater. I den nærmeste fremtid vil vi her forsøke å få opp all garnering, slik at de kan brukes som mannskapslugarer på overnattingsturer.

Den store oppgaven de nærmeste årene vil være innredningen i akterskipet. Vi har fått bevilgninger til dette arbeidet slik at deler av dette kan settes bort til fagfolk og samtidig få en planmessig fremdrift. Dette arbeidet kan starte fra høsten 1987.

Børøysund bør nå ha passert den dypeste bølgedalen i sin karriere etter at en i flere år har revet ut innredning for å skifte hudplater. Arbeidet med å bygge opp innredningen er av en helt annen karakter enn det vi har utført de siste årene. Vi må legge større vekt på planlegging og forberedelse, fremskaffe dokumentasjon og gjenstander, slik at vi får en innredning med interiør som tilfredsstiller de museale krav en er underlagt.

Vi skal ikke være redde for å gi oss i kast med dette. Vi har ingen tidsfrister, men resultatet vi skal frem til bør være av en kvalitet som vi alle kan være stolte av. Så godt bør det være at det står som et bevis på at det frivillige fartøyvern er et nødvendig supplement til de offentlige museer.

Georg Jensen



D/S «Inland» til heder og verdighet

Av: Thor Hansen

De gamle er eldst, sies det. Og intet er vel riktigere enn det. De har vært gjennom det meste. De har opplevd gode og onde dager. De har bevist de har livets rett og at de er verdig vår respekt og velvilje.

Dette gjelder ikke minst for enkelte båter, og en gammel «dame» har vendt hjem med skipper'n på «Victoria», Johan Rye-Holmboe, på brua.

Fra å være en kystens sliter skal hun nå få en pensjonist-tilværelse i Telemark som er henne verdig.

Gamle, ærverdige «Inland» var i sin tid hurtigrute og flaggskipet på Telemark-kanalene. Skipet gikk mellom Skien og Dalen med start fra Hjellevbrygga grytidlig om morgenen og med retur til samme sted om kvelden. Sammen med de andre Telemarks-båtene gikk de ofte søkklastet med gods og passasjerer og var rene rygg-raden i transportsystemet i fylket og et bærende element i utviklingen og veksten i Telemark.

I en alder av 110 år har «Inland» fått beholde livet og er fortsatt både frisk og rørlig takket være kjærlig pleie og omhu.

Som sin yngre søster «Victoria» har også hun sluppet unna havari og fornedrende opphugging.

Båten har i de senere år vært lastebåt i Nord-Norge med navnet M/S «Nessvåg» og med Anton Mentzen som eier.

Selv om den er ombygget, mener ekspertene at skroget er godt bevart og av en slik kvalitet at båten lett kan regne med å legge nye 110 år til sitt liv med fornuftig vedlikehold.

Dette har gode venner i Telemark registrert og har nå kjøpt båten tilbake og reddet henne fra ferdselen mot glemsel og undergang.

Det er planer om et restaureringsprosjekt som er anslått til ca. 5 mill. kroner. Meningen er at hun skal pietetsfullt stulles og stelles med og bygges om til sitt tidligere utseende og igjen bli en fryd for øyet og et minne fra en ikke altfor fjern fortid.

Om spør om hun ikke er en «dame» med både fortid og stil!

Historien om «Inland» er lang og brokete og er ennå ikke slutt. Båten ble bygget ved Lindholmen verksted i Gøteborg i 1876 av førsteklasses svensk stål.

I sine første 5 leveår dampet hun opp og ned Gøtaelven til sitt innland, derav navnet.

Også her i fylket hadde dampskipene kommet for alvor og satt sitt revolusjonerende preg på tilværelsen. «Inland» ble innkjøpt og ble kjent som en virkelig skarpseiler, rask, smekker og med en komfort som kunne tilfredsstille de mest prominente gjester.

Mange år gikk, og etterkrigstiden ble slutten på dampskipsepoken. Jernbanen og landeveien konkurrerte ut dampbåtene fullstendig, og en etter en ble de trauste og kjente fartøyene borte og mer enn et århundres samferdselshistorie holdt på å forsvinne uten at noen følte noe ansvar.

På den staselige «Inland» måtte elegansen og linjene vike for kravet til å frakte gods. I første omgang var dens dager som passasjerbåt over, for i 1956 ble båten solgt og ombygd.



Det er ofte gode grunner til å minnes «forgangne» generasjoner med respekt. De utførte gjerne et kvalitetsarbeid med en optimisme og et pågangsmot som vi kanskje kunne trenge mer av i dag. Se på kanalen og båtene og det er etter manges mening viktig å ta vare på noe av deres arbeid. Ved å få tilbake «Inland» i rehabilitert stand og med en funksjon som passer til dagens samfunn vil hun kunne bli et klenodium og et levende bindeledd mellom betydningsfulle epoker.



Som ved alt annet kulturvernarbeid er det økonomien som ofte setter grenser, men en håndfull dampskipsentusiaster og kanalvenner har så langt utført et beundringsverdig arbeid for å bevare «Inland» for oss og våre etterkommere.

Ildsjelene har satt seg et ærgjerrig, men verdig mål å skaffe de pengene som skal til for at «Inland» som en slags Fugl Fønix kan reise seg fra asken og gå inn i den rollen den er tiltenkt: Bevart og restaurert som et levende stykke maritim kulturhistorie, som kan dokumentere 1800-talls teknikk, fagarbeid og sjømannsliv. Samtidig som den kan bli en pryd på Telemark-kanalene som et godt og nyttig bidrag til turisttrafikken.

Måtte «Inland» bli en fin tilvekst til en veteranskipsflåte som kan være en gammel sjøfartsnasjon verdig.

Restaurering for 4-5 mill. kroner

To entusiaster på Ulefoss, Nils Per Hovland og Arvid Kaasa har tatt initiativet til å få D/S «Inland» fra det høye nord og tilbake til Telemark.

Nome kommune sammen med Lunde Sparebank, Holla Sparebank og Th. E. Gundersen A/S har kjøpt båten for 50.000 kroner. Men det koster å få båten ned fra Henningsvær til Skien/Ulefoss. Det er tatt opp lån på 100.000 kroner, og det beløpet har de to nevnte herrer garantert for. Det er videre nedsett et arbeidsutvalg bestående av fylkesordfører Per Svandal, Johan Straand, Per Krogsrud, Knut Jantzen, Nils Per Hovland og Arvid Kaasa, og disse skal i første omgang drøfte selskapsform, hvor man kan søke kapital, hvor båten kan restaureres osv.

Nils Per Hovland sier at man håper båten kan settes inn i turisttrafikken på strekningen Skien-Dalen i 1988-sesongen, kanskje i parallelltrafikk med gamle, hederskronte «Victoria». Sannsynligvis bør båten leies ut til et selskap som står bak driften.



Kunstmappeprosjektet

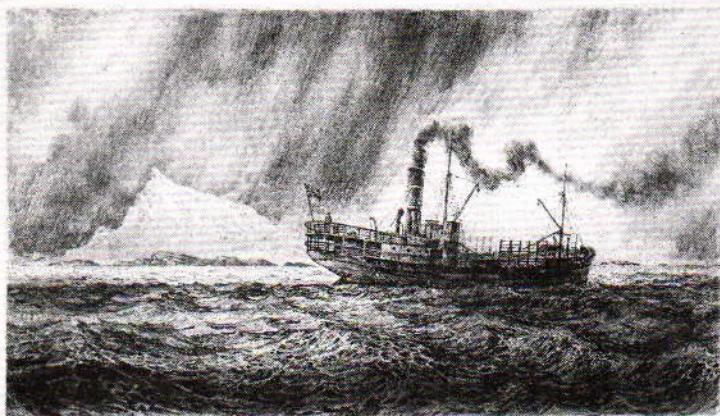
Etter noen tid under lås og slå som garanti for lån etter reparasjonen av «Børøysund» på Donsø, er salget av mappene endelig kommet i gang.

Det er utarbeidet et eget informasjonshefte som vil bli benyttet i markedsføringen, samtidig som det er lagt vekt på en utforming som presenterer Norsk Veteranskibsklub.

Designeren Enzo Finger har forestått utformingen av heftet. Likeledes har Bergen Bank ydet tilskudd til selve produksjonen.

Da redaksjonen ble avsluttet, 15. januar, var det solgt 22 kunstmapper. Dette innebærer at fondet allerede er på ca. kr. 100.000,- med fratrekk fra noe utestående til kunstnerne.

Går det like strykende med salget, vil våre skip kunne gå en lysere tid i møte.
Red.



Hestmanden

På sensommeren i fjor brakte Adresseavisen i Trondheim en sensasjonspreget artikkel med overskriften «Hestmanden synker». Artikkelen var ledsaget av et bilde der Hestmanden hadde sterk slagside. Dagen etter kom en mer nøktern artikkel med en noe mer beroligende overskrift, nemlig «Hestmanden synker ikke».

Bakgrunnen til dette var at skipet fikk en lekkasje i en av dyptankene i forkant av overbygget. Lekkasjen ble lokalisert og skipet lenset og trimmet av medlemmene i Trondheimsgruppen.

I oktober kunne Hestmanden endelig slepes til Hommelvik og dokkstatt ved Trønderverftet. Lekkasjen ble tettet, og det ble samtidig utført en del reparasjoner på områder som virket noe svake. Alle bunntankene ble samtidig inspisert og trykkprøvet samtidig som de vanlige bunnarbeider ble utført i forbindelse med dokkingen.

Noe av arbeidene ble utført av elever fra De Maritime Skoler i Trondheim som en del av undervisningen. Elever ved skolen har tidligere også utført et meget verdifullt arbeid ombord på skipet.

Verkstedsoffholdet varte en uke og ble dekket av midler som Miljøvern-departementet omdisponerte slik at dokkingen kunne gjennomføres.

Etter denne dokkingen skulle Hestmanden være rimelig godt sikret for videre opplag og at medlemmene i Trondheim ikke risikerer de store overraskelser med hensyn til skroget.

Georg Jensen

Børøysund på langfart?

Nå har vi forklaringen på hvorfor vi ikke har sett Børøysund ved kaien. Forklaringen var å finne i Norges Handels og Sjøfartstidende 8. januar 1987. Der ble det høytidelig og offisielt erklært i skipslisten at Børøysund var ventet til Port Said samme dag. Det skjer så mange ting innen shipping for tiden med hensyn til utflagging, kanskje det vil vise seg at de eldste er eldst tross alt. Vi vil understreke at skipet hadde norsk bemanning og norsk flagg ved losstasjonen utenfor Port Said.

Red.

Norsk Veteranskibsklub, Oslo

«Børøysund» d/s, 181 br.t.
kapr. Knut Bjerke
v Port Said 8/1

Norsk Sjøfartsmuseum

Fra programmet til Norsk Sjøfartsmuseum for våren 1987 vil vi spesielt gjøre oppmerksom på noen av søndagsarrangementene som vi tror kan være av interesse for klubbens medlemmer:

Søndag 8. mars

Konservator John Kloster
«Sjømann — Fisker — Bonde»
Folkeliv i en Sørlandsbygd på 1800-tallet.

Søndag 5. april

Dr. Stein Hoff
«Hvalfangstselskapet Rosshavets landstasjon på Stewart Island, New Zealand».

Arrangementene finner sted i Auditoriet kl. 13.00.

«La jektene søkkja»

Egil Harald Grude ved Stavanger Museum

Har eg sagt det? Ja visst, eg har sagt det — eg som arbeider med og er oppteken av fartøybevaring til dagleg.

Sjøfartsmuseet har sjølv to fartøy, jekta «Anna» af Sand og Colin Archer-skøyta «Wyvern», to praktfulle små skip. Det eine representerer slitaren på norskekysten, fraktestartøyet. Det andre aristokraten: lystbåten, losbåten og redningsbåten.

Fartøya er levande museum. Gjestene våre opplever noko ekte når dei kjem ombord. «Anna» si enkle og spartanske furuinneing og «Wyvern» sin plysj og mahogny fortel meir enn tusen ord og flotte utstillingar. Gjestene lever seg inn i fortida, blir medaktørar, ikkje berre passive tilskodarar. Dette gjeld sikkert til fulle også ombord i alle dei andre fartøya som er tekne vare på her på Sørvestlandet, både i offentleg og privat samanheng. Etter kvart er det ei heil rekke, for det meste seilfartøy, men også motorbåtar, fiskebåtar og eit par mindre passasjerskip, den gamle «Suldal» frå 1888 på Suldalsvatnet og den langt yngre «Ørdsølen» på Ørdsalsvatnet.

Fartøybevaringa har bana veg for nye interesser, for ynskjet om å sjå heile dette arbeidet i ein større kulturell samanheng. Kystkulturlaga — Rygja i Stavangerdistriktet, Kormt på Haugalandet — er i aktiv og framgangsrik drift. Andre lag og organisasjonar som arbeider med emne innanføre same feltet finst også. Kystkulturen er under lupa. Forståinga for den sida ved fortida vår er aukande. Det er spanande

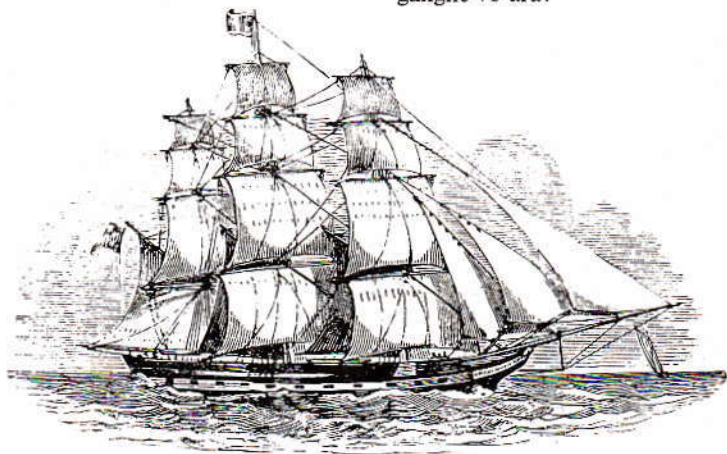
og inspirerende å arbeida med emne som beint ut er på moten. Og likevel, eg har sagt det: «La jektene søkkja». Det er langt frå berre sommarseilas og glede. Det er dyrt å driva fartøybevaring. Budsjetta er små både hos museet og i offentlege tilskotskassar. Publikum får ikkje på langt nær så godt tilbod som dei kunne venta. Dette vert kritisert og med rette. Det er eit slit å halda fartøya ved like. Gode hjelparar både i den faste medarbeidarstaben og frivillig og entusiastisk mannskap blir pressa meir enn gildt er. Gode og viktige vernetiltak mislukkast. I så måte er historia om «Fjorddrott» den tyngste. Første skipet i DSD's kvite flåte. Då skipet vart sett i drift på Ryfylkefjordane siste fredssommaren innevarsla det ein teknisk og sosial revolusjon i lokalruteferdsla. Større fart enn før, bildekk, enklare og lettare byreiser, einklasseskip og slutt på gamalt klasseskilje.

I fleire år arbeidde mange og gode krefter for å få tatt vare på fjordbussen — pioneren som var forløparen for ein heil ny generasjon av lokalrutebartø. Men arbeidet lukkast ikkje. I dag ligg «Fjorddrott» på 600 meters djupn på Nedstrandsfjorden. Same vegen går det også med andre bevaringsprosjekt. Viktige kulturminne forsvinn. Vi vert sitjande att med eit fåtal typar fartøy, dei mindre ein- og tomasta fiske-, frakte- og lystfartøya. Men er det berre dei som skal bevarast, på kvart nes langs norskekysten? Kunne vi ikkje etter kvart la nokre av dei søkkja til fordel for andre fartøytypar og verneoppgaver?

Og kva med alt tradisjonsstoffet — det levande minnet om den kulturarven vi hevdar å bæra vidare. Sjølv har eg dei siste åra teke opp snautt 100 lengre lydbandintervju og fått dei avskrivne. Dei har vore verdfulle i arbeidet med å ta vare på sjømannstradisjon og andre kulturminne. Men tradisjonar vekslar frå tid til tid og frå bygdelag til bygdelag. Det vi har fått vita og har formidla vidare er ein dråpe i havet. Og kva så med foto, video og film? Her er ressursane altfor små. Var ikkje det kan hende like så viktig i mange samanhengar som å ha fartøya der i «livs live» til disposisjon? Sjå på svenskane. Dei har hatt sansen for å dokumentera, for å intervjuar, fotograferar og filma, og så har dei lete fartøy gå i spikeren. Ære være dei for det. Det er realistisk politikk. Treng ikkje også vi ein grundig dokumentasjon av livet ombord på norske skip i innan- og utenriksfart, medan vi ennå er ein stor sjøfartsnasjon?

Var det ikkje på tide at vi samla oss til ny innsats og samarbeide, til innsats for å ta vare på skipstypar som manglar i veteranskipssflåten vår og — ikkje minst for å bevare anna viktig materiale omkring skip og sjøfart: skriftleg og muntleg kjeldemateriale, foto, film og videoopptak — om så var til fortrenghet for nokre jektebevaringsprosjekt?

Difor og i denne samanhengen er det eg har sagt det: «La jektene søkkja» — fordi fartøyvern er viktig, fordi fartøyvern ikkje må bli einsidig og gi eit halvt, skeivt og ufullstendig bilete av det som skal dokumenterast, fordi fartøyvernet må få større breidde enn det har hatt hittil, nasjonalt og internasjonalt. Vi må ha ein eigen nasjonal politikk, og vi må forhalda oss til det som skjer i Gøteborg og dei storfelte planane for eit Maritimt Center der, til Hamburg der dei nå skal innlemma eit moderne kjøleskip på 9000 tonn i veteranfartøysamlinga si, til det som skjer i San Francisco og Sidney. Kan vi koma vidare? Eller misbrukte vi dei sjansane vi hadde i dei gyldne og forgangne 70-åra?



Svart røyk i Bergen

«Stord I» under damp på nytt

Søndag 16. november 1986 klokka 19.40 fekk tårene renna fritt om bord «Stord I». Kjenslene skuldast at båten på nytt var under damp. Sist var på slutten av 1940-talet.

Ein generator som var vorten skadd av det endelaue regnet i Bergen i 1986, og ein gjennomrusta topp på ferskvass-tanken i baugen, gjer at S skipskontrollen enno ikkje har gjeve klarsignal for fart på fjorden. Generatoren er reparert og på plass att, og arbeidet på tanktoppen nærmar seg slutten. Restaureringa er likevel komen så langt at «Stord I» utan store vanskar vil vera i regulær fart til våren, med sertifikat for 150 passasjerar.

«Rein galskap» seier mange av dei som har vore med på å tilbakeføra den tidlegare rutebåten til dampskip. Galskapen er ikkje at arbeidet er gjort, men den formidable innsatsen som måtte til. Dei som skjønna kor mykje arbeid og pengar som måtte til, har klokeleg halde munn og arbeidd i det stille.

Tanken om å verna «Stord I» som veteranskip på Vestlandet, vart fødd i 1979, etter skiving i avisene. Ei gruppe ihuga eldsjeler gjekk saman og skipa Veteranskipslaget Fjordabåten. Dei fekk hand om «Stord I» som då var losjiskip i Oslo og skulle hoggast opp. Dei kom også over ei dampmaskin i Newcastle som høvde.

Eldsjelene i starten hadde minst av alle klart for seg kva som skulle til for å restaurera det største dampskipet i Norden. Men dei knytte til seg

praktikarar som mekanikarar og maskinistar, og i neste fase bankfolk, pressefolk, advokatar og andre nøkkelpersonar.

Alle viktige avgjerder er tekne på trygg grunn, funderte meir på realitetar enn kjensler. Difor har ikkje laget enda på nyttelause blindveggar undervegs. Men laget har fått einskilde overraskingar, og arbeidet har teke meir tid enn optimistane rekna med.

Restaureringa har kosta rundt rekna seks millionar kroner. Av dette er fire millionar banklån, resten gaver frå privatpersonar, kommunar, Hordaland fylke og ulike verksemdar. Fleire verksemdar har arbeidd gratis eller svært billeg, andre har levert rimeleg utstyr. Laget har søkt Miljøverndepartementet om 250.000 kroner til å setja i stand dei tre salongane på 1. klasse.

Ingen veit kor mykje medlemmene har lagt ned av gratisarbeid. Den gamle eigaren til 73 år gamle «Stord I», Hardanger Sunnhordlandske Dampskipsselskap (HSD) i Bergen, har utarbeidd mannskapsliste og driftsplan. Fire månaders drift er nok til å betale dei årlege utgiftene.

Til sommaren er det på tale å samarbeida med HSD om turistruter i det gamle fartsområdet, som var Bergen, Sunnhordland og Hardanger. Dessuten er det stor interesse fra reiselivs- og anna hald, og det ser ut til at båten kan vera med på filmfestivalen i Hauge-sund. Laget har enno ikkje våga å seia ja til alle førespurnadene.

Helge Gløppen

Dampskipet Styrbjørn «overlevde» sjøslagene ved Narvik våren 1940

Foran meg har jeg liggende oppslått — boken: «Norges Sjøkrig 1940–1945» (Bind IV) om Sjøforsvarets kamper og virke i Nord-Norge i 1940.

Erindringer at jeg på den tiden var på den kanten — og at det etter sjøslagene 9., 10. og 13. april 1940 — ble fortalt at det stakk master, bommer og skorsteiner av 34 skip opp av sjøen på Narvik havn.

I forannevnte bokverk (på side 50) er blant annet en oversikt (skisse) over

handelsskip på Narvik havn — natten til 9. april 1940. — Jeg teller tilsammen ett trettitalt navngitte norske og utenlandske fartøyer. Blant disse er «Styrbjørn» liggende ved kommunekaien. Slepebåten «Styrbjørn» er som kjent fremdeles i beste velgående.

I vedlagte oversikt (skisse) er også et skip ved navn «Odin», men på dette tidspunkt hadde vårt «flaggskip» forlenget skiftet navn til det det heter i dag. Det måtte således være en helt annen «Odin».

Ingolf Førnes



Bøker av interesse

Med is og plank i Nordsjøfart

Utvikling av ny industri eller næringsvei har sin bakgrunn i to ting, ressurser og behov. For å få disse to ytterpunkt til å møtes kreves det ofte et initiativ. Dette initiativ krever ofte utvikling av en ny industri eller håndverk.

Dette er også tilfelle med utviklingen av norsk sjøfart. Men før vi behersket de syv hav, var det et mer nærliggende hav som måtte overvinnes, nemlig Nordsjøen. Nordsjøen var selve skolestua for norsk sjøfart.

Gøthe Gøthesen har tatt for seg en del av sjøfartshistorien som er lite kjent av de fleste, men likevel meget viktig for utvikling av norsk shipping, nemlig plankefarten og istransporten. Naturressurser som vi hadde overflod av, men som de andre landene rundt Nordsjøen etterspurte.

Boken omfatter perioden fra Napoleonskrigene og frem til ca. 1920. Den forteller levende om alle parter som var involvert i denne handelsvirksomheten fra reder, skipper, matros og til de nevntes familier.

Boken er godt illustrert og gir på en god og innlevende måte et innblikk i de daglige hendelser fra glede til sorg.

Tittel: *Med is og plank i Nordsjøfart*
Grøndahl & Søn Forlag
ISBN 82-504-0788-1
Pris: ca. kr. 198,-
Selges i bokhandelen.

Rutebåtene på Telemarkskanalene

Norsk sjøfartshistorie er mer enn den vi finner på de syv hav. Norsk sjøfartshistorie er også de helt nære og små skip som har bundet sammen små bygdesamfunn langs kysten, men også den vi finner på kanaler og elver.

Oppblomstring av kraftsentra, utvikling av næringer og teknikker som i dag synes å ligge utenfor allfarvei var ofte et resultat av kommunikasjonsformer som har forsvunnet, men sentraene ligger der den dag i dag.

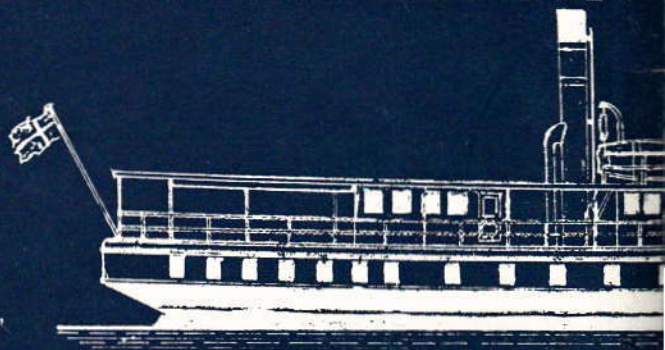
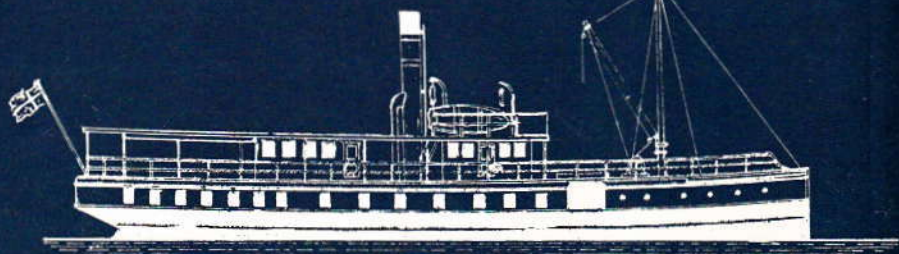
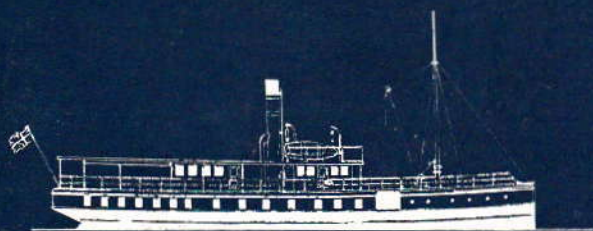
Storhoteller som for eksempel Dalen i Telemark er et typisk eksempel på tidligere knutepunkt med et annet grunnlag enn det en finner i dag.

De fleste vet at det i Telemark finnes ett kanalsystem. Betydningen av dette blir forståelig både med hensyn til Dalen og andre industrier når en leser boken: *Rutebåtene på Telemarkskanalene* av Thor Hansen, Per Svein Bratsberg og Harald Lorentzen.

Boken gir på en enkel og oversiktlig måte bakgrunnen for kanalene, båtene som seilte på dem i en periode av nær 130 år.

Vi vil anbefale boken, og den kan kjøpes i resepsjonen på Norsk Sjøfartsmuseum eller direkte fra:
Thor Hansen
Åfossmoen 11, 3700 Skien
ISBN 82-991292-0-6
Eget forlag

Foreningens adresse:
P.O. Box 1287 Vika, 0111 Oslo 1
Tlf. (02) 41 70 41



D/S «Inland»

1876: Bygget ved Lindholmen verft,
Göteborg, 139 brt., 93.8 fot
lang, 17.6 fot bred, 6.6 fot dyp.
175 passasjerer.

1876: Ångbåt A.B. Inland, Kungelv i
Sverige. «INLAND».

1881: Marstrand Nya Ångbåt A.B.

1882: Interessentskapet Inland, Skien.

1893: Ny maskin innsatt.

1900: Skien-Telemarkens Dampskibs-
aktieselskab, Skien.

1912: Nye kjeler innsatt.

1956: Solgt til Grenland mek. verksted
for omb. til lastebåt.

1956: Knut Øksnes, Ø. Rebnord, omd.
«ØKSNEVAAG».

1962: Ingolf Fredriksen, Kjøpsvik.

1972: Keith Solvold, Kjøpsvik.

1975: Anthon Mentzen, Hennsvær,
omd. «NESSVAAG».

1986: Interessegruppe i Skien.

