

DAMPSKIBS

P O S T E N



Nr. 20 - 3/1987

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 mottatt 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 700

I redaksjonen:
Arne Drage, pr. tlf. 95 09 10/
(042) 24 490

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:
Oistein 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) 89 03 21

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

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

Forside: D/S «STORD I» på jomfrutur 10. mai 1987

Dampskibsposten

Heldigvis, tidene forandrer seg både på godt og vondt. Men, hva er godt og hva er vondt? Det er øynene som ser som setter disse verdinormene.

Det foregår en debatt og en korridorpolitikk om utnyttelse av Piperviken. Krefter som vil gjøre området om til en opplagsplass for gamle jekter synes å ha hatt en viss fremgang. Alle med vanlig god forstand vil med en gang se at dette ikke gir et representativt bilde av hva området har vært brukt til.

Ser vi på Oslo havns aktiviteter i løpet av de siste 100 år, har dette området vært preget av nærtrafikk med enkelte innslag av handelsvirksomhet fra seilskuter. Hovedtyngden av sjøveis transport mot utlandet har vært lokalisert fra Festningskaaien til Sjurøya og har ikke vært et naturlig innslag i dette området.

Med andre ord, Piperviken har vært dominert av nærtrafikk. Skal en nå få til en fornuftig plan for området må det være lokaltrafikk som er stikkordet. Det må ikke bli en opplagsplass for fantastiskprosjekter eller marina for unyttige plastbåter.

Nei, la oss arbeide for en representativ plan der det er plass for *Rimfakse*, *Oslofergene*, *Christian Radic*, *Håkon Jarl*, *Børøysund*, *Styrbjørn*, *Nesoddenbåtene* og *hvorfor ikke Kongeskipet*?

Hovedtanken må være en plan som gjenspeiler skipstyper og aktiviteter over en periode som har vært vanlig å finne i dette området. Dette tilsier at det må være plass for noen seilskuter, dampskip, motorskip og ikke minst, Rimfakse!

«Rimfakse» er et bevis på at Oslo havn fortsatt er en levende havn og i utvikling.

En sammensatt utnyttelse med blanding av historie og moderne transportformer vil gjøre området helt unikt. En får blandet historie og dagliglivets pulserende liv på en fin måte.

Alle medlemmer av Norsk Veteranskibsklub må engasjere seg i denne prosessen. Vi kan positivt bidra til å få en utnyttelse av dette området som er i tråd med klubbens praktiske og kulturhistoriske interesser.

Red.

Formannen har ordet

Årets sesong er over, og det er tid for et tilbakeblikk. For-sommeren ble bra selv om vi kunne ønsket noen flere turer i slutten av mai og begynnelsen av juli. Men været var lite innbydende. Juni ble nesten fullbooket, men noe avkortet på grunn av sen pinse i år.

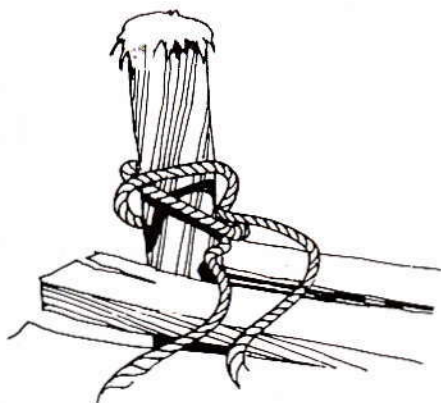
Vi har denne sommeren opplevd en kraftig økning i antall turbåter i Oslo. Det skjedde i juni en tilstrømming av seilskuter, bilferger og andre lokalrutebåter som havnen aldri før har opplevd. Selv om markedet også har økt eksplosivt, tyder for få turer i august, både for oss og andre, på at kundene fikk sine utflukter i juni da de helst ville ha dem. Følgelig har det store båttilbudet redusert vårt marked i august.

De totale innseilingene ble i år ca. kr. 130.000,- lavere enn i fjor. På inntektssiden mangler også det tradisjonelle tilskuddet fra Miljøvern-departementet i år, og vi har dessverre måttet utsette planene om å fullføre innredningsarbeidet i akterskipet med fremmed hjelp. Situasjonen vil nok kreve en viss investering i markedsføring foran neste sesong. Men mye kan gjøres gratis av medlemmene selv ved at vi

på arbeidsplassene og i bekjentskapskretsen fremholder «Børøysund» som en rommelig tur-båt til en rimelig pris og med en meget spesiell atmosfære.

Vi bør nok også vurdere andre tiltak som kan øke antall turer og/eller inntekter, f.eks. utarbeidelse og trykking av en fargebrosjyre og påfølgende distribuering til mulige interessenter, møtekomming av spesielle forespørsler om turer på dagtid, tilbud om full eller delvis catering ombord, avertering av tur for enkeltpersoner, f.eks. en fast dag i uken, aktivt salg fra postkontoret, osv.

I skrivende stund dokker «Børøysund» i Drammen for å utføre ruti-



nemessig vedlikehold samt trekking av propellaksel og løfting av rør under Skipskontrollens inspeksjon. Vel tilbake i Oslo er det besluttet å fjerne gamle isolasjonsrester på kjelen og isolere fullstendig på nytt i forbindelse med at Skipskontrollen krever deler av kjeleskallet tilgjengelig for inspeksjon. Det har lenge vært planer om å gjøre noe med denne mangelen som på sikt vil gi betydelig bedre fyringsøkonomi samt gjøre det lettere å holde trykket oppe fra dag til dag. Nå ga anledningen seg til endelig å få dette utført. Men det medfører mye, og til dels vanskelig, arbeid med å demontere/skjære ned kullbaksene på hver side samt rydde/rengjøre og bygge opp igjen etter isolering og inspeksjon. Det er som kjent svært trangt i dette området, og det trengs delvis fagfolk.

Økonomien krever at vi får det utført på rimeligste måte, ved kai i Oslo. Det planlegges en aksjon for å få trukket inn fagfolk utenfra som er villig til å gi oss en håndsrekning og sammen med våre egne maskinfolk kanskje kan utføre det meste. Ikke vent med å ta kontakt med oss i styret dersom du har mulighet til å bidra på en eller annen måte i gjennomføringen av denne viktige oppgaven.

Det er hyggelig å kunne ønske mange nye medlemmer velkommen i klubben etter vår kampanje i mai,



med påfølgende tur på fjorden for å vise vårt dampskip i fart. I tillegg til dette har sesongen gitt flere positive omtaler av klubben og båten i presse og kringkasting. Dette har også resulter i innmeldinger. En del av disse nye har allerede deltatt på medlemsstur, -møte og noen har også kommet med på dugnader og som mannskap under seilinger. Men jeg vil oppfordre flere, og spesielt dere som meldte dere inn med erfaring fra arbeid ombord i skip og med ønske om maritim kontakt igjen, til å komme på dugnadene (tirsdag/torsdag) og andre klubbarrangementer iblandt. På den måten vil dere få mer ut av medlemskapet og gi den gamle gjengen ny inspirasjon.

NVSK har i år i flere sammenhenger arbeidet for å sikre den nåværende kaiplassen for «Børøysund», og se-



Litografi av Karl Erik Harr med Børøysund som motiv

nerer også for «Styrbjørn», ved Nordre Akershus kai. Målet er et båndlagt havneområde mellom Rådhusbrygge 2 og Akershusutstikkeren for restaurerte fartøyer – en Veteranbåthavn organisert som en stiftelse. En vil da ikke risikere kommersiell utnyttelse i området som kommer i konflikt med vår virksomhet. Kfr. f.eks. plan i dagspressen som viste utlegging av flytebrygger for gjestende småbåter utenfor søndre del av Nordre Akershus kai og Akershusutstikkeren. Vår nåværende kai er solid og godt egnet for et fartøy med «Børøysund»s vekt og manøvreringsegenskaper. Den ligger i praktisk avstand fra klubbhus og lagerskur og gir en rimelig bra mu-

lighet for tilknytning til vann, strøm og telefon og har direkte adkomst med buss og bil. Dessuten er den meget sentral i byen, og når omleggingen av hovedtrafikkåren i området er gjennomført, vil vår virksomhet bidra til et «mykt» havnemiljø. Stikkord er; beplantning, den gamle tårnkiosken vår, maritime gjenstander etc. i tilknytning til de tre gamle ekspedisjonshusene våre.

Jeg vil benytte anledningen til å takke alle for godt samarbeid i sesongen som vi har bak oss, og ønske vel møtt på generalforsamlingen.

Magne

Birte Wetlesen til minne

Birte Wetlesen er død og vi har mistet en ener blant oss.

Alle som arbeider aktivt med bevaring av eldre skip og som lærte henne å kjenne, vil savne Birte.

Hun var på mange måter en sterk personlighet som stod på sine meninger, men var samtidig farverik, stolt og ikke minst rettskaffen.

I sitt arbeid for D/S «KYSTEN 1» av Tønsberg ga hun alt av seg selv. Vi vet at hun i dette arbeidet mange ganger tok mer hensyn til «KYSTEN 1», enn seg selv.

Hennes arbeid med å markedsføre skipet har åpnet manges, både enkeltpersoner og offentlige organer, øyne for det verdifulle arbeid som utføres på frivillig basis over hele landet for å ta vare på skip og kystkultur.

Norsk Veteranskipsklub vil takke Birte for hennes innsats for arbeidet med D/S «KYSTEN 1» slik at det i dag fremstår som en verdig representant for en tidsepoke i vår samferdsel.

Vi vil minnes Birte Wetlesen med stolthet.

Takk!

Dampskipene «ALBATROS» og «FORLANDET»

De identiske søsterskipene, Albatross og Forlandet (ex Foca) av Sandefjord, ble begge bygget ved Bokerøens Skipsbyggeri i Svelvik i årene 1920/21. Etter overleveringen av disse skipene lukket verftene sine porter for godt og er siden gått over i glemselen.

Forlandet, som i dag fremstår som slepebåt, er som alle vet tatt godt vare på. Albatross, søsterskipet, eksisterer fortsatt i sin opprinnelige form og bærer fortsatt samme nav-

net. Den ligger halveis nedsunket ved kaien i Grytevik på Syd-Georgia.

Dette stedet var en gang senter for norsk hvalfangst i Antarktis. A-Magasinet har skrevet en rekke meget gode artikler om dette og vil spesielt henvise til følgende nummer:

28. juni 1980, 11. juni 1977, 29. oktober 1977, 20. august 1980 og 28. februar 1981.

Ingolf Førland

Restaurering, D/S «BØRØYSUND»

Det er gledelig at klubben har nedsatt et restaureringsutvalg. Behovet for et slikt utvalg ble bl.a. sterkt understreket i Organisasjonsutvalget utredning fra 1985. Klubben har også tidligere hatt et restaureringsutvalg (i perioden 1974–80) som i hovedsak har trukket opp de retningslinjer restaureringsarbeidet av D/S «BØRØYSUND» foregår etter. Jeg var selv «sekretær» i det første utvalget.

I denne artikkelen skal jeg forsøke å skissere hovedprinsippene for restaurering av D/S «BØRØYSUND». Synspunktene står for egen regning, men bygger stort sett på de konklusjoner det første restaureringsutvalget kom frem til. Fremstillingen er for øvrig basert på mitt innlegg om restaureringsarbeid på medlemsmøte 14. oktober 1986.

Mårten Ervik

Hvilke mål skal restaureringsarbeidet ha?

Restaurere betyr å «gjengi opprinnelig skikkelse». Restaurering skiller seg fra vedlikehold ved at arbeidet er mer omfattende og at de ofte vil medføre vesentlige endringer av gjenstandens nåværende utseende. Jeg synes også det er helt vesentlig å sette et skille mellom restaurering og rekonstruksjon. En rekonstruksjon vil være å lage en ny gjenstand i «gammel skikkelse», mens en restaurering vil være at man utnytter det gamle ved grundig oppussing og eventuelt reparasjon/ombygging. Restaurering vil likevel i praksis alltid inneholde elementer av rekonstruksjon.

På grunnlag av definisjonen ovenfor, skulle det derfor være enkelt å sette mål for restaureringen av D/S «BØRØYSUND»: «Å føre D/S «BØRØYSUND» tilbake til sitt opprinnelige utseende». Men er det så enkelt? Vi må nemlig spørre oss om hvilket tidspunkt vi skal velge for skipets opprinnelige utseende:

1. 1908-utgaven av D/S «ODIN», kombinert slepebåt/passasjerbåt med brønn og uten dekkshus på akterdekket.
2. 1917-utgaven, med mineleggingsutstyr og kanon på fordekket.
3. 1924-utgaven: D/S «SKJÆRGARD»
4. 1926-utgaven av D/S «BØRØY-

SUND» med smalt overbygg og utstikkende brovinger.

- 1936-utgaven med åpen bro og speil panel i lugarer og salonger.
- Etterkrigsutgaven med lukket bro og huntonitt på skottene.

Som man ser, vil valget av årstall influere på viktige detaljer som: Brønn på fordekket, dekkshus, elektrisk utstyr, innredning, tekstiler osv. (Foruten hvilket navn båten skal ha!)

La oss ta en titt på hva andre «restaurerere» har gjort:

- D/S «HANSTEEN»: Føres tilbake til originalutgaven (rekonstruksjon?)
- Akershus Festning: Bevart deler av middelalderbørgen, denne er hovedsaklig restaurert som rennesanseslott, men med voller og bastioner fra mer moderne tid. Bygninger av antikvarisk verdi er revet for å fremheve festningsmurene. Det hele er bakt i flomlys. Nytt mausolum er bygget på.
- D/S «SKIBLADNER»: Ny moderne kjele med støtte fra kulturfondet. Mange praktiske tillempninger.
- Nidarosdomen: Restaurert tilbake til senmiddelalderen med et rekonstruert, men utvilsomt tidsriktig tårn. Bakt i flombelysning.
- Nationaltheateret: Delvis tilbake til århundreskiftet, men med moderne scene, datastyring og tilpasset brannforskriftene.

Konklusjonen må være at det egentlig ikke finnes noe fasit-svar på hvil-

ke utgangspunkt som skal velges eller hvilke endringer som gjennomføres i en restaureringsprosess.

Jeg tror følgende 6 faktorer må tillegges vekt ved valg av restaureringsmål:

1. Hvilken spesiell historisk interesse eller historisk betydning har gjenstanden?
2. Hvilken funksjon/bruk skal den ha i fremtiden?
3. Hvilken tilstand er gjenstanden i?
4. Hvilke ytre omstendigheter må vi rette oss etter (endrede forskrifter).
5. Hvilke oppgave kan løses/kan ikke løses av f.eks. dagens håndverkere?
6. (Helst ikke, men i praksis viktig) Hvilke økonomiske ressurser disponerer vi?

Mål for restaureringen av D/S «BØRØYSUND»

Valg av årstall:

D/S «BØRØYSUND» har i sin 80-årige historie som nevnt, gått under mange forskjellige navn og blitt ombygget ved flere anledninger.

Den mest vesentlige ombyggingen ble foretatt i 1926 da brønnen på fordekket ble lukket, ny overbygning oppført og det ble bygget dekkshus på akterdekket. Båten fikk ved samme anledning elektrisk belysning som supplement til parafinlampene.

En annen vesentlig ombygging ble foretatt i 1935 da overbygningen

stort sett fikk den form den har i dag (bortsett fra at broen var åpen).

Den siste større ombyggingen av båten ble foretatt like etter krigen (1946). Man fikk da den endelige plassering av mannskapslugaren forut, det ble slått huntonittplater på skottene de fleste steder, broen fikk lehus og enkelte andre moderniseringer ble gjennomført.

Når en skal velge utgangspunkt for restaureringen er det naturligvis fristende å føre båten så langt tilbake som mulig i tid. Men det må samtidig være klart at velger man å restaurere den tilbake til 1908-utseende, må båten ombygges totalt og resultatet blir snarere en rekonstruksjon enn et restaureringsarbeide.

Det er viktig at man også vurderer hvilken «utgave» av båten det er mest interessant å bevare. Er det passasjer og slepebåten fra 1908, lokalrutebåten D/S «SKJÆRGARD» fra 1923 eller D/S «BØRØYSUND» fra perioden 1925-1960 som skal bevares for ettertiden?

Båten bar navnet D/S «BØRØY-SUND» i hele 35 år og ble utvilsomt mest kjent og berømt under dette navnet. Ved å bevare henne som D/S «BØRØYSUND» vil man ta vare på en representant for den store mengde lokaldampbåter «dampen» som satte sitt preg på norsk samferdsel i en hel tidsepoke, men som i dag kun er en saga blott. Det er etter min mening utvilsomt denne utgaven av

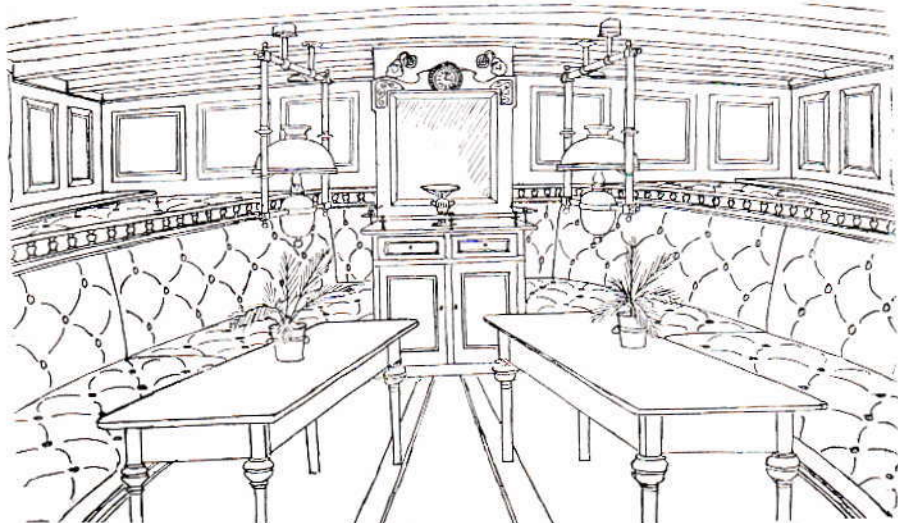
båten som er mest interessant å bevare for ettertiden.

Godtar man at det er D/S «BØRØYSUND» som bør bevares, må man videre vurdere om det er 1926, 1935 eller etterkrigsutgaven som skal legges til grunn.

Ved ombygging etter krigen ble båten modernisert og mye av det sjarmerende fra dampskipsepoken forsvant (bl.a. ble mesteparten av fasepanelet og speilpanelet tildekket). Man bør derfor bestrebe seg på en noe eldre utgave. Valget falt på årstallet 1935. Båten fikk da i hovedtrekk det utseende den har i dag, slik at restaureringsarbeidet stort sett vil bestå i mindre forandringer og justeringer og ikke fullstendig ombygging. En annen fordel ved å gå ut i fra året 1935 er at man har komplette tegninger fra denne tiden. Styret og generalforsamlingen i Norsk Veteranskibsklub har i 1974 gitt sin tilslutning til dette hovedformålet for restaureringsarbeidet.

Norsk Veteranskibsklub's formål ved å ta vare på båten

I formålsparagrafen (nr. 2) til Norsk Veteranskibsklub heter det i første ledd: (klubben skal) . . . «virke til å bevare, samle opplysninger om samt utbre interessen for og kjennskap til fortrinnsvis eldre dampskip . . .» Med dette som utgangspunkt tar klubben sikte på å bevare D/S «BØRØYSUND» som et «levende» lokaldampskip slik man kunne møte dem i tiden rundt 1935. Klubben ønsker å presentere båten «i fart» slik



Forslag til utbedring av 1. Plads Spisesalon

at interesserte kan få innsikt i og opplevelse av hva «dampen» i sin tid representerte. Dette betyr at båten må restaureres med tanke på at den skal ha sertifikater for passasjerfart på Oslofjorden (i det minste).

Andre forutsetninger for restaureringsarbeidet.

Jeg vil understreke at den båten man har bestemt seg for å ta vare på er D/S «BØRØYSUND» fra Vester-aalske Dampskibsselskap. Båten skal også for fremtiden være D/S «BØRØYSUND» og ikke noen idealisert nostalgisk drøm. Dette innebærer bl.a. at båtens egenart må bevares:

1. Skipet er bygget i 1908 som kombinert slepe- og passasjerbåt og ombygget en rekke ganger. Båten bærer preg av det og dette preget må ikke fjernes eller skjules.

2.

Båten har aldri vært noen luksus-damper, og det må hun heller ikke bli som levende museum.

Eventuelle forandringer fra dagens utseende bør begrunnes ut i fra følgende:

1. Båten var slik i 1935.
2. Båten kunne vært slik i 1935.
3. NVSK's nåværende (fremtidige) bruk nødvendiggjør praktiske forandringer.
4. Pålegg fra offentlige myndigheter nødvendiggjør forandringer.

Hovedvekten må legges på punkt 1, *båten var slik i 1935*. Vet man ikke med sikkerhet hvorledes båten var i 1935, bør man basere seg på hvorledes båten kunne sett ut i 1935 (pkt. 2).

Men ikke alt må nødvendigvis føres

tilbake til 1935, selv om man med sikkerhet vet hvorledes det så ut på det tidspunktet. Som eksempel vil jeg peke på at båten, som nevnt, har gjennomgått noen ombygginger også etter 1935. Dette gjelder bl.a. broen og lugarfordelingen forut. Jeg mener det her må legges vekt på at man i dag har en original løsning, som riktignok er noe yngre enn 1935, men som kunne vært utført i 1935 (eller før) og altså er tidsriktig. Man bør følgelig i disse tilfellene beholde dagens løsning fremfor å lage en «ny løsning» basert på tegninger fra 1935. I det siste tilfellet vil man ikke få bevart noe mer av det originale fra båten, men kun sitte igjen med en rekonstruksjon.

Praktiske tilpasninger bør høre til unntakelsene. Skal en praktisk tilpasning gjennomføres, må man så vidt mulig forsøke å velge en tidsriktig løsning eller velge en løsning som kan skjules (eventuelt demonteres).

Hvis eventuelle offentlige pålegg vil føre til begrensninger i klubbens bruk av D/S «BØRØYSUND», har man neppe noe valg med hensyn til gjennomføring. Man må også her forsøke å finne frem til tidsriktige løsninger. Det må imidlertid understrekes at det vil være muligheter for å få dispensasjon fra de fleste bestemmelser.

Jeg vil også nevne at et viktig prinsipp i restaureringsarbeidet er at vi gjennomfører en *restaurering* og *ingen nybygging*. Følgelig bør alt gammelt i vesentlig grad beholdes og re-

pareres, og ikke skiftes ut med nytt. Vi må altså forsøke å beholde båten mest mulig original.

Arbeid utført av restaureringsutvalget i perioden 1974–80.

Utgangspunktet for all restaurering er skikkelig dokumentasjon av «hva som var». Skipet ble grundig fotografert i 1974, og supplerende bilder ble tatt i 1977. Materialet dekker innvendige og utvendige partier på skipet. I forbindelse med rivingen av garnering ble det foretatt systematiske nedtegninger. Utvalget foretok i tillegg en grundig gjennomgang av alle kjente tegninger, og samlet inn annet materiale. For å vite hva som er nødvendig å gjøre, må det foretas en tilstandsbeskrivelse. Utvalget foretok systematisk gjennomgang og inspeksjon av skipet, ultralydmålte skrog og kjele. Alle resultater av målingene ble notert ned. Målet var en kartlegging av utskiftningsbehovet 15–20 år fremover.

Den vanskeligste, men kanskje viktigste arbeidsoppgaven for utvalget, var oppfølgingen av de årlige arbeider. Her støtte restaureringshensyn sammen med tekniske- og økonomiske hensyn. Det var på dette punkt at restaureringsplanene skulle gjennomføres i praksis, og det var ofte nødvendig å ta avgjørelser på løpende bånd. Det restaureringsarbeidet som nå er gjennomført, og de valg som er foretatt vil danne «standard» for det videre arbeid.

Med utgangspunkt i hovedprinsippene for restaureringen av D/S

«BØRØYSUND» som er nevnt foran, utarbeidet utvalget detaljplaner i forbindelse med gjennomføringen av den konkrete jobb. Følgende ble produsert:

- Farveplan
- Lugarfordeling/utrustning /oppgaver
- Tekstilplan
- Paneling/listverksoversikt
- El. plan/belysning

Også en del arbeidsprinsipper ble drøftet, som bruk av nagler, klin-king, isolering/garnering av lugarer og malingssystemer.

Avslutning:

Selv om utgangspunktet for restaureringen er 1935, vil restaureringsplanene innebære en bevaring av gjenstander og utrusting fra forskjellige tider, fordi D/S «BØRØYSUND» har en meget sammensatt og lang historie. 1. plass vil representere 1908, belysningen vil være fra 1926, dekkshusene fra 1936, bro og lugarfordeling fra ca. 1950. 3. plass salong vil se ut som den aldri har gjort, og lasterommet vil være fra i dag. Men jeg tror det er riktig at det blir slik. Det er nå viktig at det nye restaureringsutvalget leder arbeidet videre i en og samme retning med fast hånd. Ellers vil vi ødelegge skipet bit for bit i årene som kommer. Jeg tror at opplæring og informasjon til de aktive om restaureringsplaner/arbeid vil være en nøkkelfak-

tor for å sikre en god gjennomføring av planene. Vi i det «gamle» restaureringsutvalget kom dessverre aldri så lang.

Til slutt, som nevnt foran: Fine restaureringsplaner er lite verd hvis vi ikke har penger til gjennomføringen. Jeg minner om at inntektene fra salg av kunstmappen kan bli et verdifullt bidrag til gjennomføringen av planene.

P.S. En takk til de personer som i kortere eller lengre tid sleg med meg i restaureringsutvalget: Ole Bjørn Sverdrupsen, Oskar Joki, Gunnar Hjort og Jon Schröder.

Det nye restaureringsutvalget består av følgende personer: Gunnar Hjort, Carl F. Thorsager, Paul Klin- genberg og Georg Jensen.

Red.



D/S «STORD 1»

Fjordabåten som ikke ville dø.

Onsdag 20. mai 1987 er D/S «STORD 1» på vei fra Leirvik på Stord til Bergen. I Langenuen, utenfor Rekstern skjer det. Ved tenning av en oljebrenner slår en stikkflamme ut og antenner oljen i spilltrauet.

21 timer senere, ved Industrikaien på Fitjar ligger D/S «STORD 1» totalt utbrent. Års arbeid og slit er bokstavelig talt gått opp i røyk.

I 11 dager fikk vi se D/S «STORD 1» på fjorden – skulle dette bli slutten? Forsikringsselskapet har allerede bestilt slep til Nedstrandsfjorden.

Dette kan da ikke være sant – det må da finnes et lite håp? En ukes utsettelse med senkingen gir Veteransklaget Fjordabåten mulighet til å få undersøkt maskin og kjele nærmere. Det blir konstatert at skadene ikke er større enn at de lar seg reparere. Selv om mye av spant og hudplater må skiftes, er det håp for båten.

Avgjørelsen må skje raskt. Veteransklaget Fjordabåten vedtar å overta vraket fra forsikringsselskapet og får det lagt opp i Sagvåg på Stord.

Hele sommeren går med til tekniske undersøkelser. Hva vil en gjenoppbygging av båten koste? Etter at alle lån er innfridd, sitter laget igjen med fire millioner kroner. Dette vil

imidlertid ikke være nok, behovet er minst det dobbelte. Skal en fullt ut følge de antikvariske krav vil beløpet bli enda høyere.

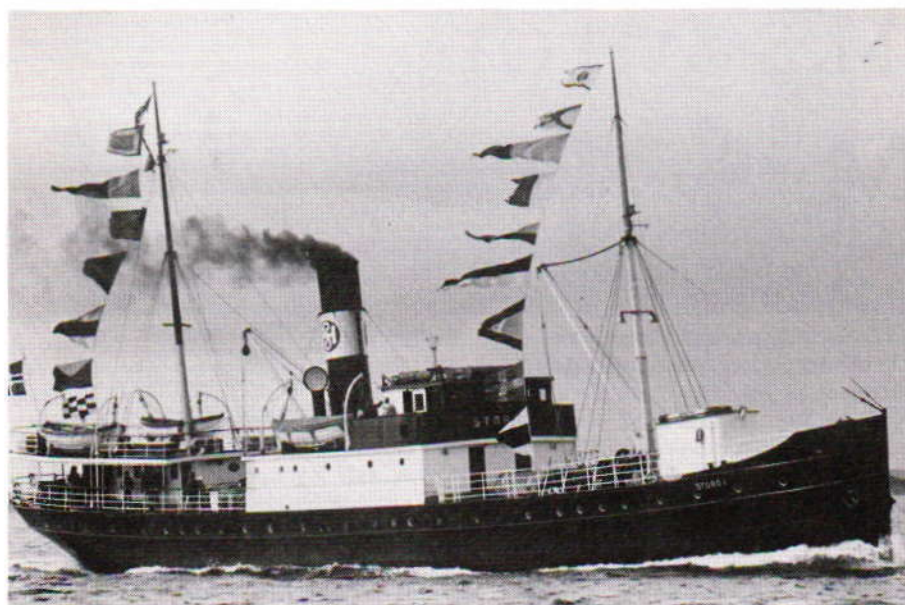
Arbeidet med gjenoppbyggingen blir delt inn i flere trinn.

1. byggetrinn, som ligger innenfor de økonomiske rammer som laget har, vil omfatte alt stålarbeid, utskifting av dårlige hudplater og spant, nye tredekk over alt, nytt midtskipshus og styrehus og nytt dekkshus akter. Videre vil det også omfatte overhaling av maskin og aksling.

I skrivende stund (medio september) er Veteransklaget Fjordabåten i forhandlinger med et verft. Hvis sluttforhandlingene fører frem, vil arbeidet starte i løpet av høsten.

Veteransklaget Fjordabåten har innledet et samarbeid med Fortidsminneforeningen. Dette innebærer at D/S «STORD 1» skal gjenoppbygges etter antikvariske prinsipper. For å ivareta det faglige er det engasjert fagfolk. Dette gir laget en helt unik mulighet til å kunne føre båten tilbake til 1931-utgaven.

Samarbeidet med Fortidsminneforeningen har resultert i at prosjektet er godkjent som forskningsprosjekt. Det innebærer igjen at alle som gir



gaver kan trekke disse fra på selvangivelsen.

Selv om vi ikke vil oppleve å se «STORD 1» på fjorden til 75-års jubileet i 1988, vil det ikke gå mange årene før Vestlandsbåten igjen får sin egen dampdrevne fjordabåt.

Harald Søre

Da bladet gikk i trykken var skipet slept til Eides Contracting for igangsetting av arbeidet med første fase. Norsk Veteranskipsklub sender en hilsen til alle i Veteranskipslaget Fjordabåten og ønsker all lykke i arbeidet.

red.

M/S «ATLØY»

M/B «ATLØY» vart bygd på BMV – Laksevåg – i 1931, for Fylkesbaatene i Sogn og Fjordane. Båten, som var eit kombinert laste- og passasjerfartøy av jern, var på 103 br. reg. tonn og representerte ein type FSF fekk fleire av etter kvart. Det var ein sær fin båt med sertifikat for 125 passasjerar og hadde byggjemål lengde 87,1 fot, breidde 17,9 fot.

Motoren var ein 2-sylinder Bolinder på 120 HK, ein kraftig semidiesel med karakteristisk eksoslyd.

«ATLØY» kom til å bli ein trufast slitar på den værharde kysten av Sogn og Fjordane. Periodevis gjekk han ruter inne i fjordane og vart såleis ein kjær kjenning mellom dei fleste damskipsanløpa i fylket. Dei mange krav om meir effektivitet, fart og komfort gjorde etterkvart båten gammaldags og lite tenleg, og i 1974 selde FSF han til private eigarar. Der fekk han namnet «LATØY» og gjekk ei tid som arbeidsrute i samband med plattformbygging ved Åndalsnes. På resten låg han i opplag ein 3–4 år.

Dåverande disponent på Solund Mechaniske Verkstad, Jostein Eldøy, kjende godt til «LATØY». Det var han som kasta fram ideen om at denne siste jernbåten etter FSF burde takast vare på og restaurerast. Eldøy fekk god respons på

vernetanken, og etter ein fagleg inspeksjon vart båten innkjøpt til Solund kring månadsskiftet november/desember i 1981.

Det vart så skipa eit andelslag, A/L ATLØY, der kvar andel lydde på 1000 kroner. Dei fleste andelane som var selde, blei omsette i Solund, men det fanst også bankar som skaut inn litt. Seinare har også mange utanfor kommunen kjøpt seg inn, m.a. Kystmuseet, og Sogn og Fjordane Fylkeskommune eig heile 50 av dei 194 andelane.

Etter innkjøpet vart båten liggjande ved Solund Mek. Verkstad, lange økter stod han under tak i reparasjonshallen. Frå januar 1982 vart det arrangert dugnad kvar laurdag, og andre fridagar folk kunne avsjå. 10–15 personar møtte opp kvar gong, kvinner og menn, born og ungdom. Rustpikker og stålborster larma veke ut og veke inn.

Frå første stund var det klårt at ein stod overfor eit omfattande og langdrygt arbeid, og oppgåva vart ikkje mindre etterkvart ein fekk innsyn i «rikets stilling». Først og fremst måtte ein komme inn på jernet, under rust og mange målingslag. Salongar måtte demonterast, rigg og rekkverk attendeførast, ein god del trearbeid måtte gjerast, og sjølvsagt laut alt røyr- og lysopplegg skiftast. Det einaste ein slapp å bekymre seg



for, var motorane, både hovud- og lysmotor var i god stand. Men det begynte å minke på modet og kref-
tene – og på arbeidsstyrken. Det
vart nærmast uråd å sjå enden.
Verken kjøtsuppa eller det sosiale
felleskapet var tilstrekkelig motiva-
sjon i det lange løp, folk byrja inn-
sjå at oppgåva vart for
overveldande.

Lyspunkt gav likevel von om at sla-
get ikkje var tapt. Frå Florø kom
stadig signal om at dei kunne hjelpe
til. Det var fleire som hadde vore
mannskap på «ATLØY», og dei ivra
særleg på. Det som likevel gjorde
utslaget, var at Ankerløkken Verft –
som då var inne i trange tider – vart
tildelt sysselsetjingsmidlar øyre-
merkte for restaurering av
«ATLØY». Fylkeskultursjefen i
Fjordane og andre gode makter for-
tener all ros for sterkt engasjement.

Båten kom til Florø i mars 1983 og
vart liggjande der eit par års tid. Det
vart endå ein gong løyvt pengar, ar-
beidet skaut fart under leiging av du-
gande eldsjeler.

Etter eit ferjesal frigav så FSF nam-
net til båten, og straks vart boksta-

vane på brua bytt om att til
«ATLØY». Selskapet gav og attende
skipsklokka som hørde til båten.

Ved påsketider 1985 kom båten att-
ende til Solund, han fekk mellom-
bels sertifikat og drog på visningstur
både til Bergen og Sogn. Dessutan
var han stasjonert på båtmessa i
Florø. Gjensynsgleda var stor
overalt.

I dag er båten på det aller næraste
ferdigrestaurert og er eit triveleg og
vakkert syn både i lei og ved kai.

Til no har turar av ymse slag, saman
med nokre fastare engasjement, kas-
ta såpass av seg at det har balansert
økonomien.

Planane noko framover er at båten
skal bli knytt til Kystmuseet saman
med galeasen «Svanhild» og sogne-
jekta «Svømmianna». Til sommaren
vil truleg «ATLØY» gå med turistar
på Fjærlandsfjorden. Då vil nok
mange få sjansen til å sjå og følgje
denne verdige og vakre representan-
ten frå kystkulturen i Sogn og
Fjordane.

Hans H. Steinsund

Med dampskip til fjells

En del av vår sjøfartshistorie som er lite kjent er innsjøfarten. Telemark er det fylke som har båret flest fartøyer over sine vann, og det fylke hvor innsjøfarten ennå eksisterer i noe omfang.

De fleste har kjennskap til senknin-gen av fergen «HYDRO» den 20. november 1944 hvor sabotører hindret det viktige tungtvannet i å bli transportert ut av landet. Mindre kjent er det vel at den samme sjøen har rommet nydelige lokaldampskip som også led skjebnen å forsvinne i Tinnsjøens dyp. I 1894 kom et lite dampskip som het «FINN» til Tinn-sjøen. Det var eiet av interessenter i turistnæringen og gikk i rute mellom de store hotellene på Tinnoset og Fagerstrand. Dampskipet konkurrerte med den da etablerte dampskipsruten som D/S «GAUSTA» opprettholdt. D/S «FINN» var ingen lykkelig båt. Den 6. august gikk den ned i ruskevær på Tinnsjøen og kapteinen fulgte med ned,

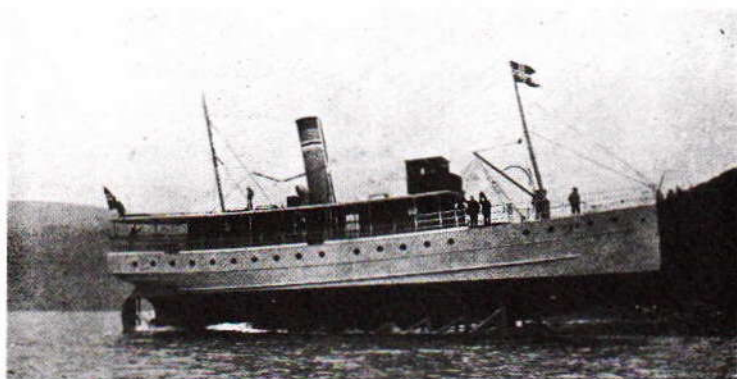
Dampskipsselskapet som trafikkerte Tinnsjøen hadde bestilt et nytt og flott fartøy for levering i 1910. Den staslige passasjerbåten ble satt sammen ved Siggurdsrud og det ble dags for stabelavløpning. En stor menneskemasse fulgte dåpen og skipets ferd ut i vannet. Stor var nok forbauselsen da skipet la seg over på siden og sank etter noen minutter. En defekt klostventil var trolig årsaken til det fatale forliset. På grunn

av Tinnsjøens store dyp kunne aldri skipet heves. Selskapet led ikke noe tap og allerede året etter ble en ny båt med samme navn, D/S «TINN» bygget og nå gikk alt bra.

Dampskipsepoken med passasjer-skip eksisterte fra 1864 til 1936, da kom den nye veien over fjellet og tok bort passasjergrunnlaget.

Som en følge av etableringen til Norsk Hydro på Rjukan ble det bygget en jernbane fra Notodden til Tinnoset og fra Mæl til Rjukan. Mellom disse to strekninger måtte man ha ferger til å frakte jernbanevognene. Det ble bygget flere store jernbaneferger til dette bruket og som etter 1936 overtok passasjerbe-fordringen på Tinnsjøen. Ennå kan man se båttrafikk på vannet. M/S «STOREGUT» går fortsatt i fast rute mellom Tinnoset og Mæl med produkter fra Norsk Hydro, dessverre er nå passasjersertifikatet fjernet, da reisende må bruke buss over fjellet. Er man riktig heldig kan man ennu se Norges største dampskip i drift, dampe over vannet. Det er lov å håpe at den en gang i fremtiden vil kunne brine turister og reisende over denne vakre innsjøen i Telemark.

Vi reiser videre fra Tinnsjøen og forbi et vann som i gamledager var en travel ferdselsåre, i dag mest kjent som vannet med «sjøormen», Seljordsvannet. En gang dampet gamle



Dampskipet «TINN» (II) stabelavløpning.

«FJØLLGUTEN» her mellom Seljord og Ulveneset. Dampbåten var bygget i 1875 i Kristiania og den gikk som rutebåt fram til 1924, senere ble den tømmersleper før den ble hugget opp i 1953. Nå er det bare minner igjen om Seljordvannets hvite svane, et ratt og et anker på en låvevegg.

Vi krysser Bandak-kanalen, vannveien mellom Ulefoss og Dalen og snart er vi oppe på Nisser og Vråvann. Disse to vannene ble bunnet sammen med en sluse i 1867 og dermed var det åpnet for dampskipstrafikk med D/S «DØLEN». For å finansiere dette løftet, innførte man en avgift på alt fløtet tømmer nedover vassdraget. Dampskipet takket for pengene med å gå som tømmersleper mesteparten av ukens dager, bare en dag var forbeholdt ren passasjer-rutekjøring. Opp gjennom 1880-årene så man at det var behov for et rent passasjerskip og dermed kom D/S «NISSEN» i 1883.

Her oppe fyrte man skipene med ved og ikke med kull som på kystbåtene, drivstoffet lå jo like ved leia. Det var bare et aber med dette, dampskipenes eiere ble stadig lurt. De kjøpte store stabler med ved, men selgerne var lure for de stablet veden rundt store stener eller fremspring i bakken. Så fikk de betalt for favnene, men de «glemte» å si at de inneholdt ikke bare ved til fyringen. Da så skipsmannskapene kom langt nok ned i vedstabelen og så at de var lurt, var selgerne over alle hauger.

Arendalsvassdragets Fellesfløtning leiet dampskipene til å trekke tømmer for seg. I 1909 sa de imidlertid opp avtalen og bygget sin egen båt, D/S «FRAM» – en stor og flott tømmersleper. I 1913 satte man inn en dieselmotor i båten som nå trakk tømmer på Nisser og Vråvann helt fram til 1970. Etter å ha ligget i opplag i 16 år er den i sesongen 1987 etter i drift på vannene, nå som passasjerbåt.





Dampskipet «GAUSTA» under ombyggingen

Det neste vannet vi besøker er Fyresvann. Som på nabovannet var det fløting av tømmer som ledet til det første dampskipet, bygget i 1876 med navnet «FYRESDAL». Noen regelmessig rute gikk skipet ikke de neste 30 årene. Det ble derfor i datidens reisehåndbøker klaget over at det var så vanskelig å få rede på når «FYRESDAL» gikk i rute. Turen kostet imidlertid 80 øre og ombord kunne man få kjøpt både kaffe og mat.

Det ble nok ingen skikkelig rutekjøring før i 1911, da bygget man det fine passasjerskipet «FYRESDØLEN», med salonger og passasjerbekvemmeligheter. Skipet fikk i fast rute mellom Fyresdal og Kilegrend helt fram til 1951. Da hadde veien kommet og gjorde skipet overflødig. Det ble lagt opp og tynget av de store snømengdene på vinteren sank det vinteren 1951/52. Det vesentligste av Telemarksvanne-

ne som hadde dampskipstrafikk var Tokevann. Hit kom dampskipet «TOKEDØLEN» i 1864 og dampskipet «TURIST» i 1887. De dampet i en daglig rute mellom Merkebekk i syd og Prestestranda (nå Drangedal sentrum) i nord. Trofast dampet de fram til jernbanen kom i 1927, da var passasjergrunnlaget også her borte for en daglig drift av passasjerrute på langs av vannet. «TOKE-DØLEN» ble solgt til skrap, mens «TURIST» ble nedrigget til lekter. Men båttrafikken var ikke over på Tokevannet med dette. I alle år senere gikk det små bygderuter med melk og varer oppover langs vannet til Prestestranda. Den siste turen med ordinær rutebåt gikk i desember 1967, dagen etter at man sluttet å åpne Straume bro og bandt øst- og vestsiden av vannet sammen. Telemarksvannene har rommet mye skipshistorikk. Her har vi bare tatt er rask vandring gjennom dalførene. Harald Lorentzen

En utrolig historie

I over hundre år har skip og shipping vært en stor næringsvei for Norge. I denne perioden har det sikkert funnet sted mange hendelser som har gått i glemmeboken. Noen av disse bør vel også gå i glemmeboken, men langt de fleste burde bli skrevet ned.

Denne historien er fortalt av kaptein Kåre Kristiansen og må sies å være spesiell.

Hendelsen fant sted ombord på «Høeg Silvercrest» som var bygget i 1938 og den var utstyrt med Manchestermast. Dette var en type mast hvor toppen kunne senkes ned i selve godset i masten. Dette for at skipet kunne komme under de mange broer opp til Manchester, derav også navnet.

Konstruksjonen var meget enkel. Det var en wire over en blokk i selve godset som en da kunne heise og låre toppen med.

I 1962 lå «Høegh Silvercrest» på verksted i Hamburg. I denne forbindelse skulle også alle bommer testes slik forskriftene tilsier. Etter at toppen var kontrollert og heist på plass skulle selve testingen starte. En av verftsarbeiderne var imidlertid opp-tatt med å reparere selve topp-lanternen. De andre arbeiderne ba han komme ned før de startet arbeidet. Arbeideren oppe i masten ba de andre hive «tight» så skulle han komme ned.

Arbeidet ble startet opp og mantlene ble strammet opp. Da hørtet et kraftig smell og toppmasten og arbeideren var sporløst borte. Det tok noen minutter før de andre oppfattet hva som hadde skjedd.

Da alle lukene var åpne var det nærliggende å starte letingen etter mannen der. De fryktet selvfølgelig det værste. Alle lasterommene ble grundig undersøkt, men det var ikke spor etter mannen. Leteaksjonen ble så utvidet til sokning i havnebassenget i nærheten av skipet, men det var like resultatløst.

Etter tre timer var det et lyst hode som foreslo å kontrollere selve masten. Til alles store forundring lå mannen inne i selve masten. Der lå han sammenklemt som en U halveis nede i masten og der hadde han ligget i tre timer.

Det ble laget et hull i masten slik at de fikk han ut. Det utrolige er at mannen var helt uten en skramme. Det eneste var en brist i ett ribbeben. Hendelsen blir enda mer utrolig når mastens innvendige diameter bare var 14 tommer.

Tenk å falle ned 4 meter, treffe åpningen på 14 tommer for deretter å skli ned i masten ca. 3 meter uten å få en skramme. Det er noe som heter å ha gullhår . . .

Bøker av interesse



Sjøfartsbyen Holmestrand

D/S «BØRØYSUND» har ved flere anledninger besøkt Holmestrand. Boken «Sjøfartsbyen HOLMESTRAND» vil derfor sikkert interessere mange av klubbens medlemmer. Gunnar H. Aadne har på en lett og forståelig måte gitt et historisk tilbakeblikk på byen, helt fra de første skuter på begynnelsen av 1700-tallet og frem til den siste losskøyte som ble bygget på Dunkebekk i 1918.

Selv om byen i dag ikke er hva en kaller en sjøfartsby, hadde den i 1870-årene hele 50 skuter som beskjeftiget ca. 5–600 sjøfolk. Dette satte sitt preg på byen både kulturelt og sosialt.

Boken gir en god og nøktern beskrivelse av alle aktiviteter som preget byen i denne periode, fra skuter til dampskip, som trafikkerte området og til utenriksflåten. Av den helt yngre generasjon så forbinder vel de fleste Holmestrand med byen med de mange skip i opplag i slutten av 1970-årene og begynnelsen av 1980. Likeledes er det en mengde bilder av skip, gatemiljøer og personer som ikke har vært offentliggjort før.

Tittel: Sjøfartsbyen HOLMESTRAND

Forfatter: Gunnar H. Aadne i samarbeid med Holmestrand Museum
ISBN: 82-991292-2-2

Forlag: Genius Forlag a.s, Skien

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

