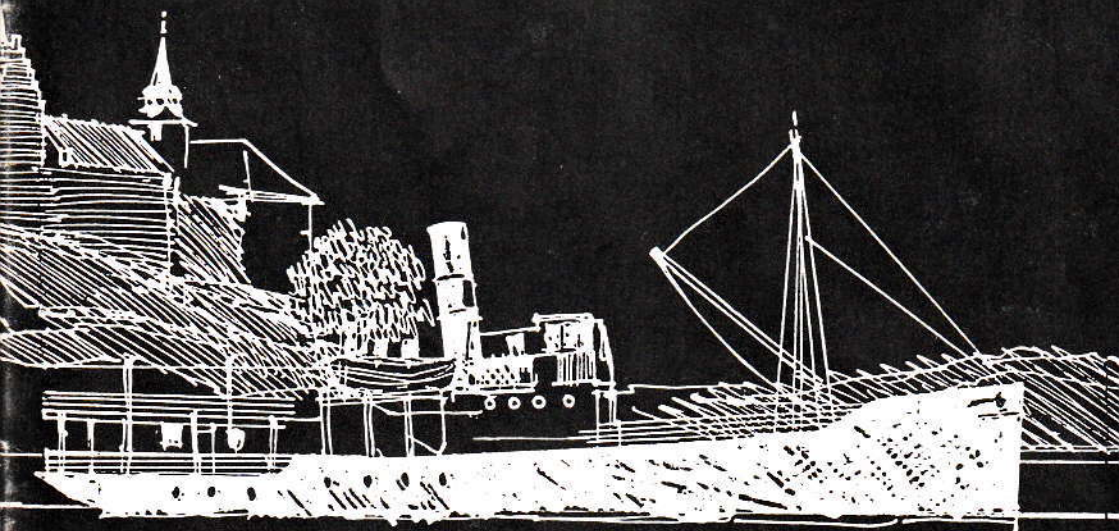


DAMPSKIBS

P O S T E N



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 Sjøfartsmuseene på dette området.

«Vår ære og vår makt har hvite seil oss bragt», men det var dampskipet som åpnet muligheten for regelmessig sjøverts kommunikasjon. Dampskipet er det bindeledd til fortiden som viser kontinuitet 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 kommune Oslo og Bærum.

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

Dampskibsposten er et bindeledd mellom klubbens medlemmer og miljøer som arbeider med fartøybevaring.

ISSN 0333-0281

Medlemsblad for
Norsk Veteranskibsklub
Opplag 700

I redaksjonen:
Arne Drage, pr. tlf. (02) 95 09 10
Tlf. arb. (042) 24 490

Norsk Veteranskibsklub
styremedlemmer 1988

Formann:
Magne Hansen pr. tlf. 18 33 13

Viseformann:
Rolf Nordby pr. tlf. 56 43 14

Sekretær:
Kjell Døhlie pr. tlf. 65 71 63

Kasserer:
Arne Nik rød pr. tlf. 56 94 66

Styremedlem:
Tore Fossnes

Styremedlem:
Arnold Linder

Varamedlem:
Bjarne Rostad

Varamedlem:
Georg Jensen pr. tlf. (03) 89 03 21

Medlemskontingent kr. 150,- pr. år.

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: Styrbjørn og Børøysund på vei ut fra den nye veteranskiphavnen

Dampskibsposten

Det legges ned et betydelig frivillig arbeid langs hele vår kyst for å ta vare på skip av forskjellige typer.

Det som ofte er felles, er at arbeidet ofte er isolert til en gruppe mennesker eller til et lukket miljø. Kunnskap og tilgang på informasjon om hva som skjer i andre tilsvarende klubber eller miljøer er svært ofte begrenset og tilfeldig.

I praksis vil dette si at hver klubb ofte må gjennomarbeide de samme problemstillinger som alle andre har vært gjennom før. I sin ytterste konsekvens kan dette medføre at den optimale løsning uteblir. Årsaken kan være mangel på resurser og/eller mangel på informasjon om hva som skjer av lignende aktivitet i andre klubber og miljø.

Spredningen av informasjon mellom foreninger og ikke minst til omverdenen, var oppe til diskusjon på siste generalforsamling til Norsk Veteranskibsklub. Spørsmålene som ble reist kan i korthet deles inn i to:

– Skal Dampskibsposten være en ren klubbavis

– eller bør bladet få en mer utadrettet profil og om mulig være et organ også for andre klubber og foreninger.

Som rimelig er, ble det ikke gitt noen konklusjon. Diskusjonen var nyttig både for medlemmene og for redaktøren. Det kom frem mange tanker og ideer om hvordan bladet kan utvikle seg til å bli noe mer enn en ren klubbavis.

I det kommende år, vil bladet bli gitt ut med den samme frekvens som i det siste året og med samme volum. Det vil være opp til styret og den enkelte medlem å komme med tips og stoff som kan ha interesse for klubben og fartøymiljøet. Bare på den måten vil bladet kunne bli det vi ønsker det skal bli med hensyn til innhold, regularitet og kvalitet.

Rettelser til forrige nr.:

1. Det tidligere navnet på Børøysund ble skrevet feil. Rett navn skal være «Skjergar».
2. Navnet på formannen i Veteranskibslaget Fjordabåten skal være Sæthre.
red.

Formannen har ordet

Godt nyttår til dere alle! Måtte vi i fellesskap makte å gjennomføre det vi har satt oss fore.

Vi er allerede i slutten av januar. Det nye styret har forlenget konstituert seg og kommet i gang med arbeidet som på denne tid for en vesentlig del består i å planlegge. En tilfeldig som rusler langs kaiene og ser «Børøysund» ligge der med hette på skorsteinen og snø på dekket tror nok at klubben sover på denne tid. En av våre aktive vil imidlertid vite at dette på langt nær er tilfelle. Det er nå grunnlaget legges for den nye sesongen: Støtte-søknader skal sendes, kaiplasser skal sikres, medlemsmøte skal avvikles, det må skaffes nytt lokale for vårt rekvisitalager i Nittedal, «Børøysund»s 80-års jubileum skal planlegges, det samme gjelder Nordsteams dampskipstreff i København, seilingssesongen må tilrettelegges og forespørsler og bestillinger behandles, postkort og andre salgsartikler for postkontoret må bestilles, osv. osv., og sist det viktigste av alt i øyeblikket; arbeidet med avdekking og isolering av kjelen. Dette er nå godt i gang under ledelse av Gunnar Hjort. Lykke til med arbeidet og ikke minst med Skipskontrollens inspeksjon av kjelen . . . Til mai må alt være klart.

For en klubb som vår er det også viktig å pleie kontakter og knytte nye hvor det kan spores interesse for vår

virksomhet. Drammen Sjømannsforening kjenner vi som arrangør av passasjerturene våre under byjubileet i 1986. Nylig var klubben vår tema på «spisemøte» i foreningen. Georg Jensen og undertegnede kåserte og viste 150 lysbilder fra vår virksomhet for 45 medlemmer i tradisjonsrike omgivelser på gamle Kobbervik Gård. Skipskost-måltidet etterpå foregikk i en unik maritim atmosfære, denne landets eldste sjømannsforening verdig. Formannen takket for kåseriet som vi følte falt i god jord hos de fremmøtte – for en stor del skipskyndige av den eldre garde. Det var en riktig hyggelig kveld og gjester fra Moss Sjømannsforening lovet ved avreisen å ta kontakt med oss – hva nå det måtte innebære . . .

I skrivende stund er det gjort avtale med formannen Harald Sæthre i Veterskipslaget Fjordabåten, Bergen, om lysbildekåseri på vårt medlemsmøte 3. mars om foreningen, D/S «Stord I» og andre aktuelle prosjekter. Les forøvrig i forrige nummer hans beretning fra det fatale uhellet med D/S «Stord I» og tiltakene etterpå. (Etternavnet ble dessverre offer for feiltrykking). Vi ser frem til en nærmere kontakt med våre likesinnede i Bergen. Dette vil utvilsomt være positivt for begge foreningene.

Magne

Per Bølstad til minne

Den 11. oktober gikk Per Bølstad bort. Han døde i London etter hjerteroperasjon, og ble begravet i Horten 16. oktober.

Han var kommandørkaptein i Sjøforsvaret. For oss var han en kjær klubb- og mannskapskamerat. Han var maskinsjef, men også i perioder aktiv i styre, båtutvalg og også i planleggingsgruppen for Nord-Norge-reisen sommeren 1981. Med sin faglige tyngde og brede erfaring på mange felt fikk han stor betydning for vårt

bevaringsarbeide, som han også satte stor pris på.

Han likte også å delta ved våre sosiale arrangementer, f.eks. på sommerturene med «Børøysund», og alltid skapte han en hyggelig atmosfære med sin særpregede humor og omgjengelighet.

Utallige var de håndstrekninger Per Bølstad ga klubben, og vi vil minnes ham med glede.

Magne Hansen

Fra svenskegrensen til Grense Jakobselv

Vestlandet

Det er nå tatt initiativ for å ta vare på M/S «Granvin». Styret i Veteranskipslaget Fjordabåten har tatt initiativ til å danne et eget aksjeselskap som har til hensikt å ta vare på og drive båten på forretningsbasis. Eieren av skipet har sagt seg interessert i å overlate skipet til et slikt selskap. Målet er å danne et selskap med aksjekapital på ca. kr. 1.000.000,-

Hansteen

Organisasjonen omkring Hansteen har nå funnet sin endelige og offisielle juridiske form, idet «Stiftelsen D/S Hansteen» er etablert. Formann i stiftelsens styre er Randi Larsson fra Trondhjems Sjøfartsmuseum. Skipet er nå ferdig utvendig og forventes å bli slept til Trondheim ved første anledning.

Olav T. Engvik vil fortsatt lede arbeidet med restaureringen av skipet.

Kristiansand

Dampskibsposten har vært i kontakt med fylkeskonservator Danckert Monrad-Krohn vedr. planer om å ta vare på Bredalsholmen som et aktivt veteranskipsverft. Han sier at alle foreninger og klubber som arbeider med fartøyvern vil bli kontaktet når planene for verftet blir noe fastere.

Styrbjørn

Det Norske Veritas har tatt prøve av kjelen. Resultatet av denne materialprøven vil danne grunnlag for en endelig godkjenning av kjelen.

Det er utarbeidet arbeidsliste med varierte oppgaver og båten er virkelig blitt trivelig innvendig.

Det er fortsatt plass til flere aktive medlemmer ombord. Du vil finne folk ombord hver tirsdagskveld.

Problemer med tredekk

Det er flere enn oss som har opplevet at det oppstår sprekker mellom dekksp plankene og den «syntetiske bek». Det er flere som har spurt om hva dette kan komme av og hvor får en fatt i god gammeldags bek.

Dampskibsposten tok kontakt med båtbygger Kristian Djupevåg for om mulig å få gode råd.

Hans erfaringer er at det ikke var de syntetiske stoffene i seg selv det var noe galt med, men selve arbeidet som ble utført.

Etter flere års erfaring vil han gi følgende anvisning:

Benytt stoffet Formaflex. Før dette legges på må teak og fet furu vaskes med Aseton. Deretter påføres Primer i alle spor. Her

komme det viktigste av alle ting og som de fleste slurver med. En må nøye kontrollere lufttemperaturen. Temperaturen er helt avgjørende for hvor lang tid det må gå mellom påføring av Primer og Formaflex. Dette vil avgjøre om resultatet skal bli vellykket eller bli ren fiasko. Tiden kan variere fra 1 til 5 timer. Kristian Djupevåg sier at det er nesten snakk om minutter som skiller mellom suksess eller fiasko.

Det er her de fleste slurver eller gjør feil. Han har selv lagt tredekk som i dag er like tette som for 15 år siden, men han gjentar: Vasking med Aseton og tiden mellom Primer og påføring av massen er helt avgjørende.

Bøker av interesse

Båtane i nord er et festskrift til de gamle og de nye båtene nord i landet, og til folk og folkeliv ombord og på kaiene.

Gamle «lokalbåten» og «dampen» blir borte. Nye snøggbåter har overtatt det meste av lokaltrafikken. Snøggbåtene ligger ofte på de mest synlige steder i byene, lokalbåten finner en litt på siden av allfarveien, gjerne gjemt bak et kaiskur. Men de som benytter lokalbåten ved alltid hvor de finner han. Ingen vet bedre enn folk nord-på hvor godt det er å reise med hurtigruten.

Det Norske Samlaget og forfatterne har klart å skildre skip og ikke minst miljø med et fint samspill mellom ord og bilder og boken er en fin videreføring av «Båta-
ne på vestlandsfjordane».

Det som er spesielt av interesse for klubbens medlemmer er at vår egen «Børøysund» er benyttet som innledning over 8 sider i begynnelsen av boken. Bildene er hentet fra vår tur til Vesterålen i 1981. Hør bare på denne fine billedteksten:

«Sjarkar og plastsnekker heldt seg på ærbødig avstand då gamle Børøysund på nytt kom til Lofoten og Vesterålen i 1981». Det er likeledes flere fine bilder fra båten og ikke minst er profilen av «Børøysund» preget inn på selve omslagssiden.

Tittel: Båtane i nord

Forfattere: Helge Sunde og Gunnar Grytås.

Selges i bokhandelen

ISBN 82-521-2937-4

Pris kr. 198,-

Eit dikt til ettertanke

Det var vel ikkje veteranbåtar Herbjørn Sørebo hadde i tankane då han skreiv dette diktet, der han nyttar bilferja som bilde på livets hendingar.

Bilferja er på mange måtar vår tids fjordabåt. Ho bid saman dei mange vegstubbar som ellers ville være uovervinnlege for vårt moderne reise-mønster med bil.

Sjølv om fly har teke over det meste av transporten av personar, er det ferja som tek ein det siste stykket fram mot den endelege stoppestaden.

Om det er på veg til arbeid, for å vitja vener eller som Herbjørn Sørebo seier, for å henta deg heim til den endelege kvilestaden, ja så er ferja der. Men om du må vente ei stund, for ho går når du trur ho kjem, ja så er ho i rute.

Den første ferja i livet
gjekk alltid før bussen kom,
så eg budde på pensjonatet
på eit lite og trekkfullt rom.

Og seinare har eg venta
på ferja i mang ei stø.
Nå veit eg at timen og æva
er mest like lang i kø.

Ein ventar alltid på ferjer.
Dei går og kjem som dei vil.
Og framme og bak er dei like.
Dei går når du trur dei legg til.

Mi siste ferje i livet
i begge endar har stamn.
Men rutetabellen er ukjend,
og ferja har ikkje namn.

Om framsteg

Av direktør Rune Mjøs, Ruteskipenes Rederiforening

Det er rimeleg å tru at svært mange av dette bladet sine lesara i ikkje all for fjern fortid har stått på kaien, saman med andre sambygdingar å venta på «dampen» eller båt'n som det heitte på mine kantar av landet – eldre folk sa «dampidn». Dampen var bindeleken til

omverda, oftast byen, men også grannebygdene.

Ei byreise var ei dagsreise, minst. Opp tidleg om morgonen og heiatt om ettermiddagen eller kvelden. Det var helst om ettermiddagen at dampen sin rolle som kulturfaktor kom til sysne. Eg ser i denne

samanheng bort frå rollen som revolusjonerande transportmiddel i forhold til tidlegare tider. Nei, eg tenkjer på det yrande folkeliv dampen si kome utpå dagen førte med seg i kystbygdene våre.

Ein skulle ha gode grunnar for ikkje å gje seg i veg til kaien når dampen var ventande utpå ettermiddagen. Det var dagens høgdepunkt. Mykje å sjå på, ofte små detaljar som vekte årgaum og krydra kvar-dagen litt ekstra, som når han far kom steigande over landgangen med nyinnkjøp til huset. Ei ny stålampe vart vege og virdert etter alle kunstens reglar. Den kunne gi grunnlag for ei god røda aldri så lenge. For ikkje å snakka om dersom frua sjølv hadde nytta høvet til å fjonga seg med ny frisyre, skulle du sett slikt. Og skulle no han Lars på Neset ha fengje seg ein tår for mykje over tørsten, var det mest verd å betala inngongspengar for å få med seg det. Ferske brød, eller den skråtobakken du hadde venta på i dagvis, kom kanskje i la-sta til handelsmannen. Og så kunne det vera eit brev i posten, avis med nytt utanfrå og passiar med grannar om anna nytt. Det siste ofte like viktig som noko anna. Ungar og ungdom nytta høva til å koma saman, og heldt det gåande lenge etter at dampen var faren. Dei litt eldre fekk gjerne høve til ein liten flørt bak ein naustvegg før kvardagens plikter kalla.

Kjen du ut på bygdene i dag kunne du tru dei hadde gått til ro for godt. Nye skulebygningar, byggjefelt og helseheimar skin mot deg, men dei som heldt til der seg ein ikkje mykje til. Ein og annan bil kostar forbi, eller ein ungdom på moped, før stilla senkjer seg att.

Kva har skjedd? Jau, framsteget har gjort sitt inntog. Det er utviklinga seier vi, og trekkjer på skuldra. I stovene sit folket og ser på fjernsyn. Fellesanlegg og parabolantennar dukkar opp og gjer framifrå høve til å trimma peikefingeren på fjernkontrollen. Og er du så uheldig å måtte lea deg opp av godtsolen, står bilen lagleg til utanfor døra, gjerne fleire på same tunet.

Mange er vi som hugsar tida då bilane i bygda var så få at dei hadde eigne namn, som «Tveitabilen», «Trikken», «Tysneskråka», «Långamerja» og andre, eller vi gjekk mann av huset og invaderte dei stakkarar som var først ute med å kjøpa fjernsyn. Så sat vi der i halvmørke bak avskjerma vindauge og såg at Arne Hammarsland havna i køen på 1500 m finalen i Roma OL, i noko som såg ut som ein utriveleg snøkave. Det var nok mange som då fekk sine tvil med omsyn til klimaet på dei sørlege breiddegrader.

Ein kan undrast om vi nokon gong har vore så oppteken av framsteg som vi er no for tida. Vi har framtidsforskarar, bedriftene tenkjer mål og strategi og folk kjøper det siste dei får tak i av nyvinningar for å nytta seg av dei godene framsteget har ført med seg.

Er det noko gale i det?

Nei, det er det sjølv sagt ikkje. Den såkalla utviklinga har ført mykje godt med seg for folk flest, også innan samferdselssektoren, eller kanskje særleg der. Nostalgiske draumar om tida som var er nok neppe den rette ballast for ruteselskapa når dei tilpassar seg framtidens konkurranse-samfunn. Men det kan vera nyttig for oss alle å ha i minne den verdi sjøvegen har hatt og framleis har for store deler av godstransporten og persontransporten. Dette faktum kjem ofte lite fram i norsk samfunnsdebatt og i media ellers. Det kan synast som om folk i den utviklinga som har skjedd har snudd ryggen mot sjøen. I den grad dei vender seg dit er det gjerne, som i Oslo, for å driva byutvikling eller rekreasjon. Havnefunksjonane som i si tid var grunnlaget for byframveksten og den tids framsteg, vert no nærast skubba til sjøs eller i alle høve til sides, og så får dei putla med sitt så best dei kan borte under Grøn-lia og Ekebergåsen.

Framstega vi har gjort i det norske samfunn har for folk flest vore jamngodt med utviklinga på landjorda, med utvikling av flytrafikken, betre vegar, tunnellar og

bruer og dermed utviklinga av privatbilismen. Ein kunne undra seg over om det ikkje har skjedd noko på sjøsida i den same perioden. Jau, også innan sjøtransporten har det skjedd framsteg. Den utviklinga som er skildra foran er ein annan måte å slå fast at vi har hatt ein marknad i endring.

Også sjøtransporten har møtt marknadsutviklinga med produktutvikling og produkttilpassing. Transportproduktet er stadig betra. Vi har fått snøggbåtar av ymse slag og som er under stadig betring. På ferjesida er det under planlegging «superferge» over Mossesundet og det blir arbeid med utvikling av snøggferje på trimaranskrig. Sjøvegen er som alt nemnd framleis ein viktig faktor i norsk samferdsel og dermed i det norske samfunn. Den er kort og godt den naturlegaste i Norge. Slik har det vore i uminnelige tider, slik er det i dag og slik må vi arbeida for at det skal vera i åra framover og. Ikkje fordi dette er eit mål i seg sjølv, men fordi sjøvegen ligg der klar til bruk som det rimlegaste og mest miljøvennlige transportalternativ vi kjenner til med dagens teknologi. Og med dei tankar og planar om nyt tiltak som vi i dag ginn i ruteselskapa burde sjøvegen ha dei beste voner om å vera konkurransedyktig i lang tid.

Men i dagens samfunn er marknadsføring viktigare enn nokon gong tidlegare. Alle som interesserer seg for kystkulturen og identifiserer seg med den må ikkje nøla med å fremja sjøvegen som løysning når dette er mogleg. At dette er viktig ser vi til døms når ein tidlegare bastion for sjøfarten, «Dagens Næringsliv» under ein nyleg omtale av levering av ny snøggbåt i vest, opplyste at «Fylkesbåtane i Hordaland har anskaffet . . .» Nemde blad sitt bidrag til marknadsføring av sjøvegen ellers har i det siste stort sett vore den same som i mange andre presseorgan, framføring av påstandar om misbruk at tilskotsmidlar, eller det som rettarø sagt er godtgjersle for utføring av ulønnsame transportoppdrag.

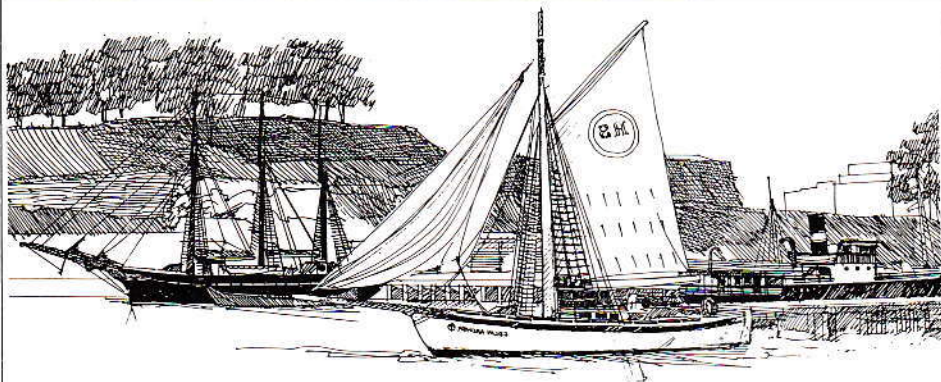
Eg skal ikkje trekkja dette i langdrag, men såvidt eg kjenner til er slikt misbruk endå ikkje påvist.

For atter å få fart på sjøverts lokalrute fart må styresmaktene leggja tilhøva tilrette gjennom rammevilkår som gjer dette mogleg. Eit godt grunnlag kunne vera om ein kunne få aksept for at det er i det norske samfunn si interesse å ta utgangspunkt i at vi ynskjer å ha sjølvstendige, frie og konkurransedyktige reiarlag som på forretningsmessig grunnlag sel sine tjenester som kvar anna verksemd som sel sine produkter til styresmaktene. Ynskjer ein å opprettholda ulønnsame ruter, noko det kan vera mange gode grunnar til, får det offentlege kjøpa desse til marknadspris. Då vil all devatt om eventuelt misbruk av tilskotsordningar vera utan interesse. Men endå viktigare er at det vil gje selskapa det aller beste grunnar til å driva så effektivt og framtidsretta som mogleg. Næringa vil møta ei slik stode som ei utfordring, og vil nytta høvet til å gi kongeriket eit godt alternativ i sjøvegen. Lokalbåten og bilferja vil ikkje kunna bli den kulturelle faktor i kystbygda som dampen var, men dei vil på sitt område representera stadig framsteg til nytte for oss alle.



Pipervika – Oslo bys ansikt

Havnen og byen



Da Rådhuset ble bygget, hadde man en drøm om at plassen utenfor skulle bli byens store festplass. Til et slikt formål er jo også beliggenheten ideell. På sidene hever landskapet seg slik at man får inntrykk av å være skjermet som i en skål, innenfor ligger sentrum og utenfor åpner fjorden seg. Et mer naturlig bindeledd mellom byen og fjorden finnes neppe. Her skulle arrangeres brostensball, her skulle sjøfarende gjester mottas (jfr. Kongens hjemkomst i 1945) og her kunne grå skrog og fargerike signaflagg skape festivities ved flåtebesøk.

Det var bare få år plassen fremsto slik den var planlagt. Etter hvert som biltrafikken økte, ble mer og mer av plassen tatt i bruk til gategrunn, og både plassen og havnen utenfor ble derved forslummet.

Etter mange år med diskusjoner og planlegging er nå endelig arbeidet

med biltunnell under Rådhusplassen startet opp og om noen år er all gjennomgangstrafikken forsvunnet.

For å få ideer til hvordan Rådhusplassen best kan gjenoppstå i sin fordums prakt, vil det i nær fremtid bli utlyst en arkitektkonkurranse. Temaet blir både plassen og de tilgrensende områder som det tidligere ikke var naturlig å se i sammenheng med Rådhusplassen.

Et av disse tilgrensende områdene er kaiene. Disse har fått en helt endret bruksutnyttelse i de senere år. Ved Tingvollkaia ligger ikke lenger nybygg til utrustning. Nesoddbåtene er flyttet, og trailere har utkonkurrert kystbåtene som la tul under Akershusmurene. Dette bortfallet av nyttetraffic gjør det naturlig å trekke kaiene inn som en del av det offentlige området Rådhusplassen skal bli.

På vestsiden er allerede Aker Brygge i drift, med sitt myldrende liv i forret-

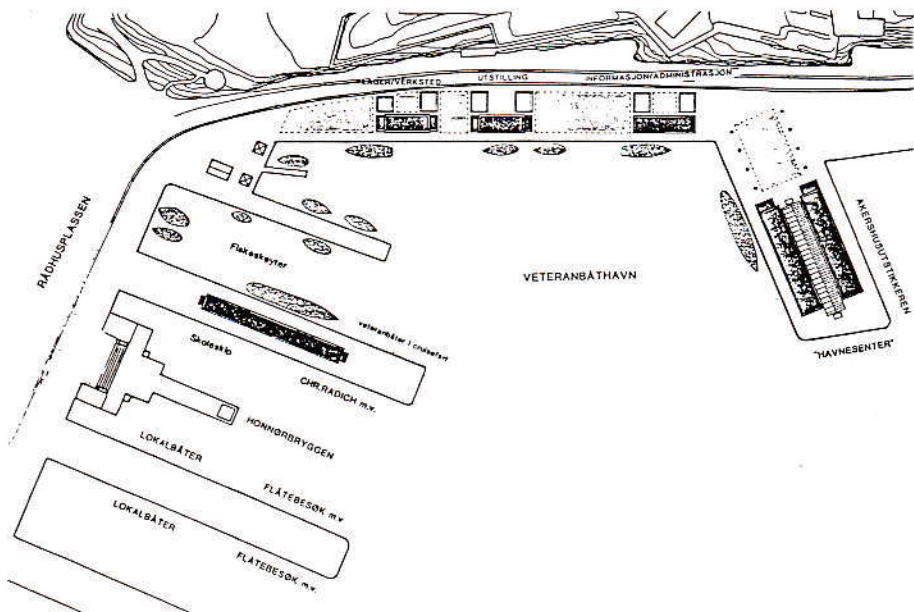
ninger, restauranter og kontorer. Nesoddbåtenes nye anløpsplass gir også liv og trafikk.

På østsiden, under Akershus ærverdige murer, trengs et roligere tilbud, og kommunens planer går også ut på at en veteranskipshavn legges her. Dette området, fra og med Rådhusbrygge 2 (der Nesoddbåtene la til før) til og med nordsiden av Akershusutstikkeren er da også svært godt egnet til en veteranskipshavn. Det er et av de få områder som ikke er endret under de senere års modernisering av havnen. Det er også forholdsvis «lukket», slik at man også kan se båtene fra utsiden.

Den nordre delen av området, med Veteranskipsklubbens tre hus, ligger innenfor det området som er med i konkurransen, men utenfor selve

Rådhusplassen. Det må derfor være et bindeledd, både mellom Rådhusplassen og kaiene langs Akershusstranden, og mellom de gamle båtene og byen. Med så mange kryssende interesser kan det bli problemer, men utgangspunktet bør være de gamle husene som Veteranskipsklubben har stående der allerede. De stammer fra den tid «de virkelige dambåters tid», og vil derfor være et viktig element i det miljøet vi går inn for å skape.

I den søndre delen av området bør det robuste havnepreget understrekes. Her kan større rekvisitter, gjerne en gammel båt som er satt på land, plasseres. En gammel kaikran vil understreke miljøet. Vareskurene kan tas i bruk som lager for klubber og foreninger og/eller utstillingsplass, museum etc.



Veteranbåthavn

av Georg Jensen

Gjennom mange år har entusiaster, både som enkeltpersoner og organiserte i foreninger, arbeidet med å bevare eldre fartøyer. Motivene har vært mange. Noen har tatt et gammelt skrog som utgangspunkt for et feriested for seg og sin familie, andre har gjennom studier og årelangt arbeid restaurert gamle båter til det utseende de hade for mange år tilbake. Disse båtene er spredt langs hele kysten, og finnes i alle størrelser, i alle grader av ferdigstilling og med variabel standard på restaureringsarbeidet. Felles for de fleste er at i de tidligste stadier av restaureringen var det få utenom den harde kjerne av entusiaster som så mulighetene og hensikten med omfattende restaureringsarbeide. Folk flest ristet på hodet og henviste til nærmeste dype fjord der «vraket» burde stedes til hvile. Etter hvert som arbeidet nærmet seg fullføring, og gitt synlige resultater, har det vært lettere å skaffe støtte både i form av penger, naturalier og annen bistand. En del av de beste prosjektene har også vært en verdifull oppmuntring og anerkjennelse til de som arbeider med båten, og ofte en helt nødvendig del av finansieringen.

Formål med en havn

De fleste av de restaurerte båtene ville ha forsvunnet uten det frivillige arbeidet. Sjøfartsmuseene har for små ressurser til prosjekter som dette, og mangler derfor den dokumentasjon av vår skipsfart som disse veteranskipene gir. Ved å samle veteranskipene i en egen havn, kan vi skape et levende museum. Her kan fiskebåter, lokalbåter, redningsskøyter og mange andre skipstyper illustrere ulike sider av norsk sjøfart.

De fleste av båtene vil være sjødyktige og ha sertifikater. Publikum kan da bli med

ut og se hvordan en dampmaskin eller glødehodemotor fungerer, eller få se hvordan man stagvender en hardangerjakt.

I en slik veteranbåthavn vil man få vist det store arbeid som er nedlagt, og hva det ofentlige har fått igjen for sine bidrag. Man vil kunne gjøre fartøyvernet kjent langt utover entusiastenes krets, og skape forståelse for dette arbeidet blant menigmann.

Denne havnen, med motordunk, kullrøyk og duvende båter vil også bli en attraksjon for Oslo, og vil fullt ut fortjene den sentrale plass den er tiltenkt.

For entusiasten som har arbeidet i årevis med båtene, vil en slik havn bety en stor anerkjennelse. De får presentert sin «øyensten» for et stort publikum og sprer kunnskap om den til et stort publikum. Viktigere enn anerkjennelse er likevel den økende prestisje fartøyvernet vil få, ved at en beterskipshavn kan få status som et museum.

Eierne av båtene i en slik havn vil også få en del «håndgripelige» fordeler. De får en trygg kaiplass og tilgang til lager og verksteder som kan innredes i de gamle kaiskurene. Det vil kunne samarbeides om forskjellige administrative oppgaver som innkjøp, dokking og rent papirarbeid, som krever mye tid. Samarbeidet båtene imellom vil også kunne gi et variert og godt miljø, slik at det blir lettere å trekke til seg nye folk som er eller kan bli interessert i fartøyvern.

Andre tilbud

En havn består ikke bare av kaikanten og båtene som er fortøyd langs den. Lager-skur, kraner og gods av alle slag er også noe av det som gjør en tur langs havnen spennende. På området for veteranbåt-

havnen er det flere kaiskur og rikelig med åpent areale som det vil være naturlig å bruke til supplerende aktiviteter.

Området nærmest Rådhusplassen er mest bypreget. De tre husene til Norsk Veteranskibsklubb er minner fra pappabåtenes tid og bør være utgangspunkt for detaljreguleringen av området. Bruk av beplantning, benker, springvann og andre elementer må i stor grad velges ut fra det som benyttes på Rådhusplassen, slik at de to områdene henger sammen.

På området lenger sydover bør det robuste havnepreget understrekes, og her vil det være naturlig plass for større gjenstander, en fortøyningsbøye, en lasteptram og kan-skje til og med en kaikran.

Inne i skurene kan man bygge opp mere museumspregede utstillinger, med robuste gjenstander som tåler vekslende temperatur og fuktighet og ikke fordrer nitid vakthold. Havnevesenet og fyrverket har antakelig samlinger som kan passe inn, og for sjøfartsmuseet kan det også være naturlig med en filial. I skurene, eller i tilbygg til disse kan gamle skip som ikke lenger er sjødyktige stilles ut. (Pelle, Engbret osv.)

Etter å ha ruslet en stund langs kaien og sett på båter, blir folk både tørste og sår-bente. For at de skal bli værende i området, og kanskje ta enda en runde, må det være et serveringstilbud, et sted der man kan sitte ned med en matbit, en øl eller kaffe. Et utsalg for souvernirer, kanskje også være plass til. Disse tilbudene må imidlertid bare være et supplement til den attraksjon båtene er.

Drift av havnen

Det kan synes naturlig at det opprettes en stiftelse eller et andelslag som står for driften av havnen. I styret for «stiftelsen» bør representanter for det offentlige (kommunen, havnevesnet, sjøfatsmuseet, reiselivsorganer) være med, sammen med representanter for fartøyene. Stiftelsens

formålsparagraf bør presisere at hovedoppgaven er å styrke fartøyvernet. Hav-nens eventuelle verdi som turistattraksjon bør komme som en sekundær virkning. Stiftelsen bør få råderett over kaiene og vare-skurene og utnytte dette området slik det er antydnet i det foregående. Admini-strasjonen bør være minst mulig. En del kontortjenester kan kjøpes eller leies, eller drives i samarbeid med andre foreninger som driver beslektet virksomhet. Det bør også være mulig for fartøyene å kjø-pe/leie ytelser fra stiftelsen.

Hvilke båter?

Det viktigste i en veteranbåthavn er selv-følgelig båtene, men hvilke båter? Ved ut-velgelsen er det mange hensyn å ta: Båter som er etablert i området. Båtenes til-stand. Historisk interessant. Lokal tilhø-righet osv.

En måte å gjøre dette på er å ka en jury, gjerne uavhengig av stiftelsen, stå for dette.

Tildeling av plass bør være for et avgrenset tidsrom, f.eks. 3 år. Da kan man få til en rullering og sile ut de som slapper av på kravene. De fartøyer som naturlig bør få plass i havnen bør være:

- Veteranbåter godkjent av en jury.
- Fiskefartøyer som selger fisk/reker
- Skoleskipet Christian Radich.
- Charterbåter (Lindenes, Barodd o.a.)
- Besøkende veteranbåter
- Offisielle skipsbesøk/marine/sko-leskip

Det vil være ønskelig at havnen får et mar-kert blikkfang, som f.eks. Christian Ra-dich. Før den plass langs vestsiden av Råd-husbrygge 2 vil den også være en klar av-grensning av havnen mot vest.

Av planer som er fremmet og diskutert de siste månedene får man inntrykk av at Oslo kommune ser en veteranbåthavn som en fin utnyttelse av området i hjørnet av Piperviken.

Hvis alle veteranbåtentusiaster nå går sammen om å utnytte denne velvilje har «saken» sjanse til å komme et langt skritt videre, vinne prestisje og tilslutning. Forutsetningen for dette er at havnen blir «profesjonelt» drevet, og at båtene og tiltakene på land holder en høy kvalitet, både musealt og på andre måter. Selv om

havnen ikke blir fylt opp fra første dag, bør kvalitetskravene være på topp fra starten. Et så attraktivt område som dette har naturlig nok mange lyst på. Vi får håpe at veteranbåtene kan gjøre det til et verdig motstykke, og ikke en bakgår, til Aker Brygge.

Med øyet ut i verden

Hva skjer andre steder?

I den offentlige debatt som for tiden foregår i de forskjellige skipsmiljøer og i de offentlige organer, hvor en legger hodene i bløt for å finne en fornuftig og optimal utnyttelse av Piperviken, vil det være av interesse å se hva som skjer og har skjedd andre steder.

Seattle

Ved de eldre kaiområdene i Seattle har det i de senere år vært lagt ned et betydelig arbeid for å restaurere både kaianlegg, varehus og skip. Arbeidet her har foregått både i privat og offentlig regi. Myndighetene har lagt opp til retningslinjer for eksteriør, men i mindre grad lagt seg opp i selve aktivitetene innen området. Dette havneområdet hadde sin funksjon rettet mot fiske, lokaltrafikk og delvis oversjøisk handel. Havnen hadde også sin pionertid i forbindelse med gullrusjet i Alaska. Dette er derfor naturlige elementer i de aktiviteter

som gjenspeiles i område omkring Pier 52. Her finner man et levende miljø som gir tilgang på: Arkvarie, handelsboder fra gullrusjet, brannbåter og ikke minst «Virginia V», en verdig representant for lokaltrafikken.

Området har en egen atmosfære som skiller seg markert ut fra den moderne del av Seattle.

Det er et yrende liv i området hver eneste helg, med gode fiskerestauranter i den umiddelbare nærhet. Det hele glir inn som en naturlig del av byen. Grunnen er at aktivitetene bygger på tradisjoner i området.

London

For en del år siden ble det fattet et vedtak at en skulle lage et «historisk» skipsmuseum i London. Man samlet en rekke skip fra forskjellige deler av Storbritania med den begrunnelse at

en skulle utnytte ressursene optimalt. Samtidig mente en at tilstrømmingen av publikum ville bli større når en samlet flere objekter på samme sted, om enn fra forskjellige steder.

I St. Katerin Dock samlet man seilskuter, handelsfartøyer, marineskip og fyrskip. Resultatet er nå at skipene tilbakestilles til sine opprinnelige hjemsteder hvor de har sin tilhørighet. Kjennetegnet på dette prosjektet er at objektene var fremmedelementer og hadde ikke tilhørighet i havnen.

Gøteborg

I Gøteborg er det nå i gang et større prosjekt som har fått navnet Gøteborgs Maritima Centrum. Her vil en samle forskjellige skipstyper i et så levende miljø som mulig. Ser en på Gøteborg så har den visse særtrekk. For det første er den en viktig handelsby mot utenverdenen, den er delt av en elv slik at bruk av båt som et kommunikasjonsmiddel innen byen er naturlig og del av hverdagslivet. Dernest var den utgangspunkt for kanaltrafikken og det var en livlig verftsindustri i selve byen. Store deler av den svenske fiskeriflåten hadde også sitt utgangspunkt her eller i den umiddelbare nærhet. Her vil en ta vare på: Vikingen, en firmastet bark, kanalbåter, de typiske Gøteborgs-prammene, en 50 år gammel Cargoliner, en ubåt og en del andre meget spesielle skip. I tillegg vil det bli et verftsmuseum.

Fellestrekket er at de aller fleste skipene har sitt naturlige utgangspunkt i

selve byen og de aktiviteter som har vært næringsgrunnlaget. Opplegget er på mange måter identisk med Seattle, offentlig styring, men privat eller halvprivat drift og det ligger i et område hvor de gjenspeiler opprinnelig aktivitet.

Hamburg

Hamburg har mange fellestrekk med Gøteborg. Den har vært hovedhavn for størstedelen av utenrikshandelen og samtidig hatt en livlig kanaltrafikk og skipsbyggingsindustri. Her har man forsøkt å ta vare på de fleste elementer som var særegent for havnen. De har tatt vare på en av de virkelig store skipene fra linjefarten. Det typiske for skipsfart i Tyskland er og var at den gikk fra Tyskland og til verden omkring. Alle skip hadde jevnlike anløp i sin hjemby. Dette er ikke tilfelle med den norske handelsflåte. Her bygges det opp til et miljø av sjøverts kommunikasjon både som dokumentasjon av tysk handelsvirksomhet og skipsindustri.



Ta vare på verftet

Denne historien er hentet fra avisen
Nye Sørlandet

KMV's anlegg på Bredaholmen kan bli et kulturminne i fortsatt drift, med mulighet til å ta vare på gamle skipshåndverkstradisjoner. Samtidig får vi et anlegg for vedlikehold av veteranskipsflåten vår, sier fylkeskonservator Danckert Monrad-Krohn.

Både eierne av området, kommunale myndigheter og fylkets miljøvern-avdeling har vist stor interesse for anlegget på Bredalsholmen. Torsdag 7. januar ble saken drøftet med miljø- og naturverndepartementet.

Departementets representanter viste positiv interesse for prosjektet, uten at de på stedet kunne legge penger på bordet, sier fylkeskonservatoren. Spesielt for skole- og veteranskipene vil anlegget kunne få stor betydning.

Det er plass slik at en kan utføre vintervedlikehold med egne krefter.

Også fra KVM's side er det interesse for planene. De kan godt tenke seg å holde en lav, forpliktende aktivitet i området, samtidig som bedriftslegen mener at et slikt kan brukes ved rehabilitering i en form for vernet arbeide.

Hvis vi får realisert planene på Bredalsholmen, vil vi sammen med



Bragdøya få et kystmiljø som vil kunne bli en stor turistattraksjon. På Bragdøya er man i god gang med å rehabilitere bygningene for å skape et kystkultursentrum med de videste rammer. Fjordårets veteranbåtsamling ble en stor suksess. Hva kan det ikke bli hvis en får et gammelt skipsverft med gamle skip og skipshåndverk i full drift i den nærmeste omegn? slutter en optimistisk fylkeskonservator.

Historien om et skip

Det går an å bli glad i en bil, men går det an å bli glad i et skip? Det finnes i alle fall sjøfolk som har fart hele sitt liv, og som tenker tilbake på et spesielt skip med helt spesielle følelser. Et skip de har mange minner fra, et skip de gjerne snakker pent om.

Et slikt skip var «Pelagos». Først 27 år som engelsk linjeskip på New Zealand, dernest 28 år som hvalkokeri i Sydishavet. En nesten utrolig rekord for et enkelt skip. Denne artikkelen er hentet fra Kosmos-nytt og vi takker for å ha fått lov til å gjengi artikkelen i Dampskibsposten.

Ved århundreskifte hadde den engelske White Starlinje kontrahert en rekke skip ved skipsverftet Harland & Wolf i Belfast. Tre av disse skipene skulle settes inn i fart England – New Zealand; blandt dem var S/S «Athenic» med en tonnasje på noe over 13.000 dwt.

Fra 1902 var skipet beskjeftiget i denne linjetrafikken. New Zealand var fra tiden rundt 1840 en britisk koloni, og etter hvert som landet ble befolket og dyrket opp, tiltok handelsforbindelsene med England og Europa: Eksport av jordbruksvarer, import av industriprodukter. Og White Starlinjes skip manglede ikke oppdrag.

For «Athenic» og søsterskipene i linjen ble hver tur faktisk en verdensomseiling; fra England sør om Afrika på nedtur, fra New Zealand om Kap Horn på hjemtur. I alle fall i de første 14–15 år.

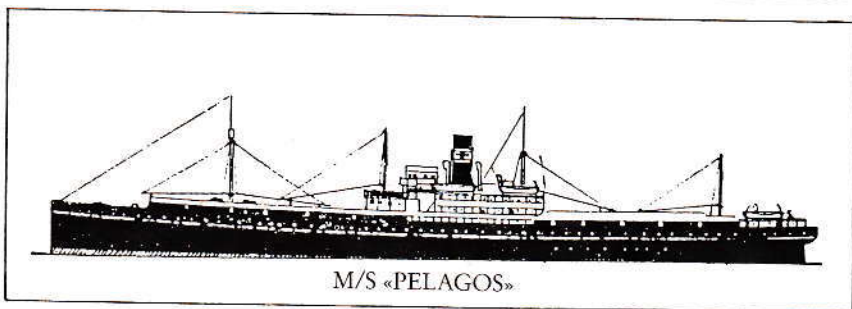
Da 1. verdenskrig brøt ut i 1914, ble «Athenic» rekvirert til troppetransporter. Soldater fra New Zealand ble mobilisert for å kjempe sammen med soldater fra Australia og moderlandet England. På tross av farlige farvann med tyske ubåter og andre krigsskip klarte «Athenic» seg gjennom alle år. Flere dramatiske begivenheter er knyttet til skipets historie i denne tiden.

I 1928 kom «Athenic» til London etter sin siste tur til New Zealand. Skipet hadde vært en trofast sliter i en krevende fart, og det var mange, både i rederiet og blant titusener av passasjerer, som minnes «Athenic» med varm sympati. Men nå skulle skipet selges.

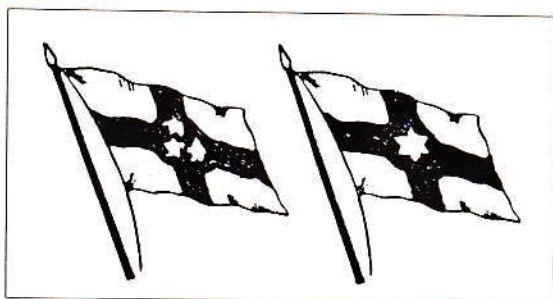
Året 1928 kom til å bli et merkeår i hvalfangstens historie. Nye fangstfelter i Ross-havet hadde vist seg å være lukrative, men fangsten i åpen sjø forutsatte en annen teknikk. Den tidligere fangsten ved Syd Shetland og tilstøtende farvann var basert på «utabords» flensing av hvalen; dvs. at den døde hvalen ble fortøyd ved skutensiden, der flenserne arbeidet fra åpne småbåter, de såkalte flensefergene. Men dette arbeidet krevde smult farvann, fortrinnsvis mens kokeriene lå fortøyd ved land. De forsøk som var gjort med utabords flensing i åpen sjø, var som oftest mislykkede. Man måtte finne ut hvordan det skulle kunne gå an å flense hvalen på skipets dekk. Resultatet av alle eksperimenter var opphalingsslippen i skipets akterende. Den ble første gang tatt i bruk på kokeriet «Lancing» i sesongen 1925/26.

Skipsrederne Svend Foyn Bruun og Anton von der Lippe i Tønsberg hadde sammen med Anders Jahre stiftet hvalfangerselskapet «Pelagos» i 1928, med det formål å drive pelagisk fangst fra flytende kokeri med opphalingsslipp. I den anledning var de i London for å kjøpe et egnet skip. Linjeskipet «Athenic» var da utbudet til salgs, og det lå på den tiden i dokk. Det fortelles at da herrerne fikk øye på «Athenic» der det lå med et passasjerskips hvitmalte og luksuriøse midtskip, utbrøt Anders Jahre spontant: Vi kan da ikke kjøpe det fugleburet der?

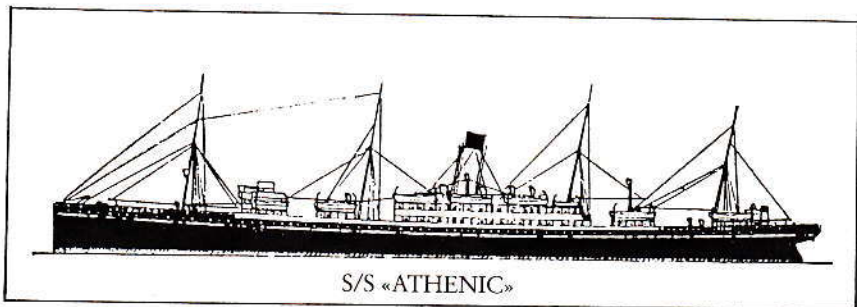
Men så ble det kjøp likevel. Og på kort tid undergikk «Athenic» en forvandling fra et vakkert – om en noe alderdomlig – lin-



M/S «PELAGOS»



Slektskapet mellom det som kaltes «Jahre, Bruun & von der Lippe-gruppen» og «Kosmos» skulle vel tydelig gå fram av selskapenes kompaniflagg.



S/S «ATHENIC»

jeskip til et hvalkokeri, barbert for all ytre stas, men likevel enkelt og fint i linjene. Allerede samme høsten gikk det til fangstfeltet i Sydishavet, under navnet «Pelagos».

Det viste seg at Jahre, Bruun og von der Lippegruppen hadde gjort et godt kjøp. Selv om man i engelske skipsfartskretser syntes det var forferdelig at et skip i den grad kunne miste sin verdighet. Slik tenkte

i alle fall ikke de norske rederne. For «Pelagos» ble et usedvanlig godt skip for sitt nye formål, og kom i årene frem til 2. verdenskrig til å ligge blant de beste som opererte i Sydishavet.

I tysk tjeneste

Høsten 1940 dro «Pelagos» på ny til Sydishavet. Ingen ombord kunne vel da drømme om den skjebne som ventet skip og besetning. For straks etter nyttår, 15. januar 1941, dukket det plutselig opp en tysk hjelpekrysser, «Pinguin», som var på røvertokt i Sydishavet for å kapre norske hvalfangere og verdifulle oljelaster. Historien har gått på folkemunne i hvalfangerbyene i Vestfold i mange år, men vi tar likevel med noen hovedpunkter:

Den tyske hjelpekrysseren «Pinguin» hadde en tid vært på leting etter de norske hvalfangerne i Sydishavet, og ved hjelp av sniklytting på radio greid å peile dem inn. En dag midt i januar 1941 kapret den de to kokeriene «Solglimt» og «Ole Wenner», og dagen etter kokeriet «Pelagos» med 7 hvalbåter. «Ole Weffer»s hvalbåter hadde greid å komme seg unna, og fikk dessuten varslet kokeriet «Thorshammer». At de norske skip var nødt til å kapitulere, var nødvendig ettersom hjelpekrysseren lå i posisjon med kanonene klare.

Med sterkt bevæpnet tysk prosemannskap ombord satte de kaprede skip kursen nordover. For de norske hvalfangerne ble det en usigelig trist tur. Her hadde den tyske hjelpekrysseren virkelig gjort et kupp, en hel liten flåte med skip, og en overmåte verdifull oljelast. Og fortsettelsen var like vellykket for tyskerne. De greide å føre hele konvojen gjennom de alliertes blokade av det europeiske fastland, og nådde opp til Bordeaux i Frankrike, dit de ankom først i mars. De norske hvalfangerne ble sendt til fangeleir i Tyskland, der det i alt var 900 norske sjøfolk og hvalfangere. Noen uker senere ble de sendt hjem til Norge med fangeskipet «Donau», og

kom til Oslo ca. 4 måneder etter kuppet i isen.

Etter 4 år i tysk krigstjeneste ble «Pelagos» på forsommeren 1945 funnet igjen i Narvik. Skipet var da forholdsvis uskadet, men kokeriutstyret var jo fjernet. Snart etter satte det kurs for Tønsberg, og der ble det på ny innredet som hvalkokeri. Etter fin innsats på Kaldenes mek. verksted var «Pelagos» igjen klar for en ny sesong i Sydishavet.

Den norske hvalflåten led store tap under krigen. Her kan det jo f.eks. nevnes at selskapet Kosmos mistet begge sine store kokerier ved torpederinger. Men «Pelagos» var et utrolig skip. Allerede i sin første sesong etter krigen, 1945/46, var den med på en dramatisk begivenhet. Bruun og von der Lippes kokeri «Antartic» var utsatt for havari i isen 12. april 1946, og det skadet roret i den grad at skipet ikke kunne manøvreres. «Antartic» befant seg da så langt syd, helt nede ved prins Haralds Land på Sydpolkalotten, og «Pelagos» måtte gå til unnsetning. Det ble en lang og slitsom tur, først ned til havaristen, dernest med «Antartic» på slep, opp til Cape Town. 25 døgn med store vanskeligheter, over farlige farvann med til dels hardt vær og is. Begge skip med store oljelaster inne.

Så skulle det – som allerede nevnt – bli 17 nye sesonger for «Pelagos» etter krigen, med gode fangstresultater, men også noen mindre gode. Derfor var det vemodig da kokeriet etter endt sesong 1961/62 kom hjem til Tønsberg for siste gang. Kort tid etterpå satte det kurs for Hamburg – der det skulle hogges opp.

Hvert skip har sin historie, kort eller lang, trist eller ærerik. «Pelagos» pløyde havets bølger i 61 år, det meste av denne tiden i farlige farvann langt sør. En ærerik rekord.

Vilhelm Møller

Foreninga Fjordabåten

Forskningsprosjektet «Stord I» – Eit fugl Fønix prosjekt –

- Seks års dugnadsarbeid opp i røyk
- Årelangt arbeid forgjeves
- Stort tap for heile kystkulturen
- Støtte, men ingen pengar til «Stord I»

Dette knippet av avisoverskrifter i dagane etter 20. mai 1987 – den svartaste dagen i Veteranskipslaget si søge – gir eit inntrykk av tankane og reaksjonane omkring brannen i «Stord I». Men den innsatsviljen som skapte dampbåt av den nedslitne «O. T. Moe» var for seig til å villa gi tapt, sjølv overfor det faktum at «gamledampen» på nokre få timar var blitt omskapt til eit utbrent, søkkeferdig vrak.

Tanken om oppatbygging melde seg endå før den siste gloa hadde ulma ut, og eit hektisk arbeid vart sett i gang for å sikra vraket og klårleggja føresetnadene for å setja i gang på nytt. Mellom mange viktige spørsmål som melde seg var tilstanden for maskineri og kjel. Dersom desse vitale delene var øydelagde, ville enden vera viss: Skipskyrkjegarden i Nedstrandsfjorden.

Stemninga på det ekstraordinære årsmøte i juni var eintydig: Båten skulle bergast, om han så måtte «dragast på land og setjast i møllpose» medan ein samla pengar og krefter til oppbygging. Det stod tidleg klart for laget at

to føresetnader var avgjerande for eit vellukka resultat:

- 1) Båten måtte byggjast oppatt etter antikvariske retningslinjer for å kunna stå fram som ein truverdig representant for den epoke han skulle representera.
- 2) Det økonomiske grunnlaget for oppatbygging måtte vera solid nok til at laget unngjekk sterkt tidspress og andre former for mental slitasje på aktive medlemmer, både under og etter byggeperioden.

Eit økonomisk press fører dessutan med seg at ein lett grip til enkle, tids-sparande løysingar under byggeprosessen, framfor å prioritera det historisk korrekte.

På denne bakgrunne vart det teke kontakt med Fortidsminneforeningen, avd. Bergen og Hordaland, med tanke på samarbeid om eit forskningsprosjekt som tok for seg oppatbygginga av «Stord I». Lokallavdelinga av Fortidsminneforeninga har sidan 1986 fungert som ein paraplyorganisasjon for lag som arbeider med kulturminnevern. Etter gjeldande reglar gir forskningsprosjekt i regi av Fortidsminneforeningen høve til skattefråtrekk for gåver til prosjektet.

Målsetjinga

Målsetjinga er at «Stord I» skal drivast i det miljøet han i si tid hadde som fartsområde. Han skal setjast i

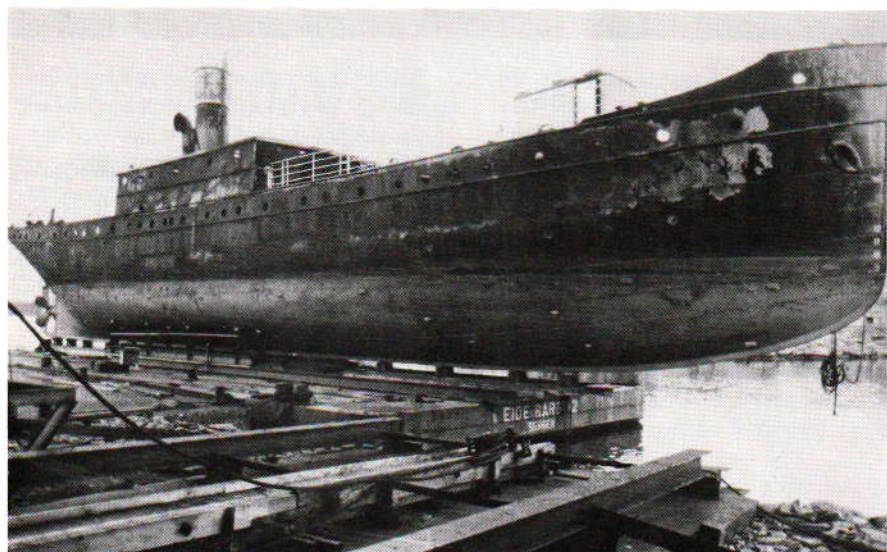


Foto: Tor Resser.

operativ stand, helst utan gjeld, og vera eit historisk dokument både over ein epoke i norsk lokaltrafikk, og over ein oppattbygingsprosess i ei tid som teknisk sett rår over meir effektive hjelpemidlar i skipsbygging, men som står i fare for å tapa kunnskap om eldre tids teknikkar.

Problematikk

Forskningsproblematikken kan kort formulerast slik: I kor stor grad kan dagens krav til tryggleig ombord sameinast med antikvariske krav om detaljrett historisk utforming som:

1) Historisk korrekt interiør og eksteriør. Detaljrett der teikningar eller anna kildemateriale ligg føre; tidstypisk der slikt grunnlagsmateriale manglar. Eksteriøret som då båten vart forlengd i 1931, men innreiing på

1. plass som då båten var ny i 1913. (Denne delen vart ikkje modernisert i 1931.)

2) Ror og styrearrangement som i 1931: Kjetting- og stangstyring med dampstyremaskin.

3) Livbåtar, travalbåtar og livberingsutstyr i tidsrett utgåve.

Dokumentasjon

Forskningsarbeidet stiller strenge krav til dokumentasjon av forskjellig slag:

1) Skipet i si opprinnelige form i 1913 og 1931. (Foto, teikningar, munnlege opplysningar).

2) Utreiing til Skipskontrollen, og det må gjerast greie for problem som knytter seg til bruk av kulturminne.

3) Oppatbyggingsprosessen må dokumenterast gjennom fotografi, teikningar, arbeidsbeskrivelsar o.l. for å syna kva som vart gjort, kvifor, korleis det vart utført og kven som gjorde arbeidet. Ein fagleg forsvarleg dokumentasjon av det hantverket som vart utført vil tilføra prosjektet materiale som kan supplera sjølve objektet.

Plan for oppatbygging

Av økonomiske årsaker er oppatbygginga planlagd i 3 faser:

1) Alt stålarbeid (skrog og dekkshus), og legging av nye tredekk.

2) Operativt skip: Installasjon av elektrisk anlegg, hjelpemaskineri, manøvrerings- og navigasjonsutstyr, kjele og maskineri.

3) Innreiing av salongar og lugarar.

Kostnadsramme for 1. byggesteg er 3,9 mill. kroner. pr. i dag har laget midlar til å dekkja desse utgiftene. Det er å vona at skattefordelene ved gaver til forskningsprosjektet vil auka ytingane frå interesserte og såleis skaffa midlar til å gjera båten operativ utan behov for lån.

kompromissløyser

Då planleggingsarbeidet tok til, stod det klart at den første oppgåva måtte verta å sikra skroget mot vidare forfall. Dette kunne berre skje gjennom avtale med skipsverft, og det måtte handlas raskt. Etter ein tilbodsrunde gjorde laget avtale med Eide Contracting A/S på Halsenøy.

Eit moment som straks måtte avklarast var kva teknikk som måtte veljast for stålarbeidet. Sidan skipet opphavleg var klinkbygd, ville dette vera den antikvarisk korrekte framgangsmåten. Å skagga klinkarar til eit så omfattande arbeid syntse seg å vera umogleg. Dessutan ville det medføra stor grad av uvisse når det galt tids- og kostnadsrammer. Hudplatene vert lagd med omskøyt og sveisa på inn- og utsida. Dei oppgavlege plategangane vert følgde. Det er teke kontakt med Bergen Jern og Metall for om mogleg å skaffa eit arbeidslag som kan klinka dekkshus eller delar av skroget. Dokumentasjon av dette arbeidet vil ha stor kjeldeverdi.

Om det vil verta behov for fleire kompromissløyser får tida visa. Målet er å unngå dette i størst mogleg grad. Diskusjonane bak slike avgjerder er verdifull, i det dei avklårar tekniske og økonomiske føresetnader for eit så omfattande arbeid. Den overordna antikvariske målsetjinga har den fordel at ho verkar disiplinerande i ein arbeidsprosess der antikvariske krav kan forsinka og fordyra og såleis verka som irritasjonsmoment for utålmodige eldsjeler.

«Stord I» er no komen under tak i bygghallen hos Eide Contracting A/S. Arbeidet går inn i ein interessant fase, som om eitt års tid vil ha førd laget nærare svaret på spørsmålet alle stiller seg:

Kva tid kjem «gamledampen» i fjordfart att?

Anders Kåre Engevik

Litteraturliste

Genius Forlag

«Rutebåtene på Telemarkskanalene»
Forfattere: Harald Lorentzen, Thor
Hansen, Per Svein Bratsberg.
ISBN 82-991292-0-6

«Sjøfartsbyen Holmestrand»
Forfatter: Gunnar H. Aadne
ISBN 82-991292-2-2

«Innlandsbåtene på 10 Telemarksvann»
Forfattere: Harald Lorentzen, Thor
Hansen, Per Svein Bratsberg
ISBN 82-991292-3-0

Adresseavisens forlag

«Innsjødampen»
Forfatter: Olav T. Engvik
ISBN 82-7164-008-9

Det Norske Samlaget

«Lokalbåten»
Forfatter: Bård Kolltveit
ISBN 82-521-2362-7

«Båtane på Vestlandsfjordane»
Forfattere: Helge Sunde, Asbjørn
Kristoffersen
ISBN 82-521-2427-5

«Båtane i nord»
Forfattere: Helge Sunde, Gunnar
Grytås
ISBN 82-521-2937-4

Pax forlag A/S

«Jernbanen i Norge»
Forfattere: Trond Børrehaug Han-
sen, Håkon Gundersen, Svein Sando
ISBN 82-530-1115-6

Chr. Schibsteds forlag

«De siste seilskip i handelsflåten»
Forfatter: Georg Kåhre.
Oversatt av: Kjell Thorsen
ISBN 82-516-0825-2

«Fjordbåtens saga»
Forfatter: Harald Lorentzen
ISBN 82-516-0827-4

Grøndahl & Søn Forlag A/S

«Norges fyr I – II»
Forfattere: Birger Bjørkhaug, Sven
Poulsson
ISBN 82-504-0813-6

«Vestlandsbåtar frå oselvar til sunn-
mørsåttring»
Forfatter: Øystein Færøyvik
ISBN 82-504-0857-8

«Med is og plank i nordsjøfart»
Forfatter: Gøthe Gøthesen
ISBN 82-504-0788-1

Dreyers forlag

«Vår gamle kystkultur»
Forfatter: Svein Molaug

Polar Press A/S Forlag

«Gammel-dampen»
Forfatter: Per Eliassen
ISBN 82-7455-000-1

J. W. Eides forlag

«Hitra»
Med Ingvald Eidsheim og hans
menn på krigstokt over Norsjøen
Forfatter: Odd Strand
ISBN 82-514-0224-7

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

