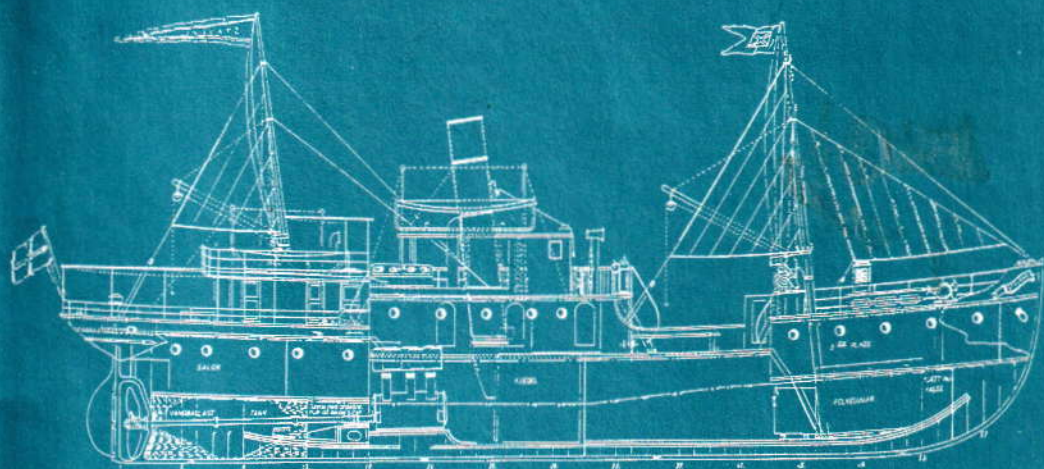


DAMPSKIBS

P O S T E N



Dampskibsposten

Dampskibsposten er medlemsblad for Norsk Veteranskibsklub, Oslo og Veteransklipslaget Fjordabåten, Bergen og Veteranskibslaget «Stavenes», Kaupanger.

Foreningene er idelle selskaper til bevarelse av maritim kulturhistorie. Ved å bevare helt intakte damp og motorfartøyer for ettertiden, utfyller foreningene Sjøfartsmuseene på dette området.

Dampskibsposten er et bindeledd mellom foreningenes medlemmer og miljøer som arbeider med kyst- og fartøybevaring.

Opplag 1.000

Styremedlemmer 1992

Norsk Veteranskibsklub

Postboks 1287 Vika, 0111 OSLO

Tlf.: (02) 41 70 41

Formann:	Pr. telefon
Magne J. Hansen	(02) 18 33 14

Viseformann:	
Hans Borti Salvesen	(02) 29 12 05

Kasserer:	
Rolf Norby	(02) 71 23 28

Sekretær:	
Erling H. Wang	(02) 80 82 81

Veteransklipslaget Fjordabåten

Postboks 1740 Nordnes

5024 BERGEN

Styreformann:	Pr. telefon
Harald Sætre	(05) 24 33 57

Nestformann:	
Kåre Taule	(05) 12 10 11

Kasserer:	
Magne Kjeilen	(05) 58 76 88

Sekretær:	
Atle Vie	(05) 24 27 27

Veteranskibslaget «Stavenes»

De Heibergske Samlinger/Sogn folkemuseum
5880 KAUPANGER

Forretningsfører: Svein Arne Henjesand
Tlf.: (056) 78 206

Formann:	Pr. telefon
Per Anders Hove	(056) 78 316

Viseformann:	
Halstein Ese	(056) 71 349

Kasserer:	
Øystein Høyheim	(056) 86 484

Sekretær:	
Arne Wathne jr.	(056) 72 475

Alte Raubotn	(05) 19 46 54
--------------	---------------

Innholdsfortegnelse

Side

- 3 Til Dampskipets ære
- 4 Prinsipp for organisasjon av D/S «Børøysund»
- 5 D/S «Børøysund» en avstandsforelskelse
- 8 Med dampskip på Sognefjorden
- 10 D/S «Styrbjørn»
- 11 D/S «Stord»
- 13 Veteranskibslaget «Stavenes»
- 17 Merkelige skip
- 18 Båter/skip på frimerker
- 20 Hjuldamperen «Stataraad Stang»

Stoffrist neste nr.: 1. mai

ISSN 0333-0281

I redaksjonen: Thor Hansen, Åfossmoen 11, 3731 SKIEN, Tlf.: (03) 54 53 96

Til dampskipets ære

Norges befolkning er firedoblet fra begynnelsen av forrige århundre til i dag. Enda sterkere har utviklingen vært når det gjelder levestandard, økonomi og kultur. En slik utvikling har selvfølgelig mange årsaker, men her kan vi i hvert fall slå fast at den ikke hadde vært mulig uten en tilsvarende bedring i kommunikasjonene. For et land med en kystlinje, uten fjorder og øyer, på 2.800 km ble sjøen tidlig en viktig ferdselsvei.

Siden kom veiene, jernbanen, privatbilismen og flyene med sine eksplosive utviklingstrinn. Men sjøen har alltid vært der. Det var den som førte til verden der ute, og det var kystleia og fjordene som brøt isolasjonen. Her seilte de og her rodde de. Inntil menneskene ga seg selv en ny gave – dampskipet. Optimismen var stor og pågangsmotet friskt etter 1814, men midlene manglet. Likevel fikk den driftige statsråd Jonas Collett Staten til å påta seg det store økonomiske løft å bestille to dampskip fra England. «Constitutionen» vil for alle tider bli stående som en milepæl i landets samferdselshistorie. Den var vårt første dampskip. Sammen med «Prinds Carl» vil den også for alle tider ha sin plass i posthistorien. Ikke bare fordi dampskipene betydde et stort skritt i riktig retning når det gjaldt postgangen, men fordi Postverket på den måten ble landets første dampskipsreder. Kjøpesummen ble betraktet som lån av Postverkets kasse, og selve driften foregikk i postal regi. Passasjerene måtte for eksempel melde seg på postkontorene og billettene ble utstedt av postmesterne. Skipene var da også i første rekke anskaffet for å få fart i postgangen med utlandet, særlig pakkeposten. Men de fikk vel så stor betydning for passasjertrafikken. «Constitutionen» ble en kjær gjest langs kysten, når den første redselen hadde lagt seg. Mange ble vettskremte av det røykspyende uhyret som plutselig dukket opp, og andre ble betenkt på hele verdens vegne når menneskene var kommet fram til noe så naturstridig som båter som gikk av seg selv. Det kunne aldri ha vært Vårherres mening. Fiskerne var bekymret

for at kolossen skulle skremme bort fisken, og så var det brannfaren. Til å begynne med var det forbud mot å legge til kai. «Constitutionen» måtte ekspederes ute på havnen. Men fremskrittet har jo alltid seiret, når det bare får litt tid på seg til å overbevise menneskene. Og dampskipet var et virkelig fremskritt – et av de store i vår historie. Omtrent samtidig med statsskipene kom de første fremstøt for privat dampskipsfart. Et selskap i Bergen kontraherte et skip i Sverige og ga det navnet «Oscar», men måtte siden selge det igjen. I 1838 fikk vi det tredje statseide dampskipet, og samtidig ble Nord-Norge trukket inn i en utvikling som landsdelen trengte mer enn noen. «Prinds Gustav» ble satt i fart mellom Trondheim og Hammerfest, men bare i den lyse årstiden. I 1871 solgte Staten sitt siste ruteskip, men allerede fra 1850-årene hadde den private dampskipsfarten overtatt det meste både i kyst- og utenriksfarten. Samtidig vokste lokalrutene fram. Den lange krisen var overvunnet. Det moderne Norge begynte å ta form. Pulsen slo fortere. Det ble mer å frakte, reisetiden måtte ned, posten fikk hastverk. Veinettet ble utvidet, jernbaner ble bygd og dampskipsselskaper ble stiftet i de fleste byer. Innsjøfarten hadde sin storhetstid, med dampskip på alle de store sjøene. Alle hadde samme syn: Uten bedring av kommunikasjonene, ingen fremskritt for landet. I denne historien må ett navn nevnes: Richard With, mannen bak den store begivenheten i 1893, åpningen av hurtigrutene til Nord-Norge. Intet postverk i verden har hatt et så grenet postnett, basert på båtkjølen, som Norge. En tid hadde vi mer enn 200 postekspedisjoner på skip, og den viktigste har vært hurtigruten Bergen–Kirkenes. Flyene går hurtigere, bussene er flere, jernbanen går oftere. Båtene har fått andre fremdriftsmidler, men det var dampskipene som startet løpet og fikk fart i utviklingen. I dag er det få av dem tilbake, bevart og holdt i drift av entusiastiske mennesker som har forstått betydningen av dette kapitlet i vår historie.

1. Prinsipper for organisasjon av D/S Børøysunds drift

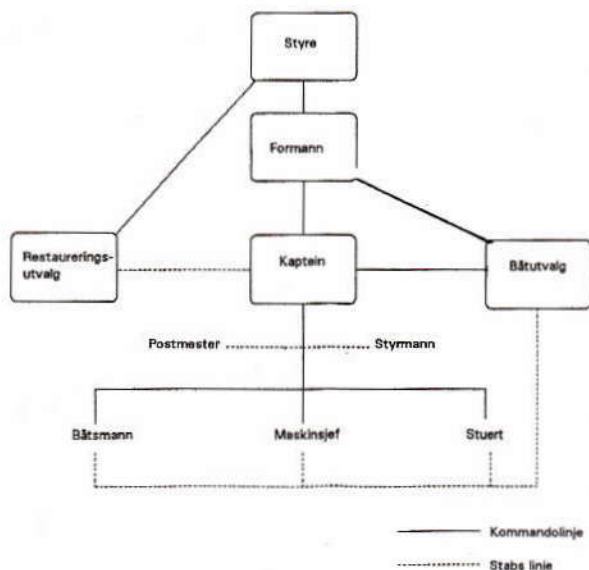
Hovedprinsipper for drift av D/S Børøysund er hentet fra praktisk drift av et rederi. Med denne bakgrunn fremkommer følgende «roller» for «Rederiet» Norsk Veteranskibsklubb.

Styret:	Er «Rederiets» administrasjon.
Båtutvalget:	Er «Rederiets» Driftsavdeling, Inspeksjon og forsyning samt administrasjon av den totale mannskapspool ¹⁾ .
Restaureringsutvalget:	Er rådgivende organ for styret.
Skipper:	Er ansvarlig for den maritime drift blant annet med hjemmel i sjøfartslovgivningen.
Styrmann:	Har ansvar for navigasjonsstyret.
Maskinsjef:	Har ansvaret for teknisk drift av maskin inkludert dekksmaskineri som vinsjer etc. og elektro.
Båtsmann:	Har ansvaret for det daglige arbeidet på dekk og i innredning.
Stuert:	Er ansvarlig for proviantrom, lugarer, messer og salonger samt bysse.
Postmester:	Har ansvaret for artikler som selges fra postkontoret.

Skipper tar initiativ til jevnlige møter med departementsjefer.

Departementssjefer melder behov for mannskap og materiell/penger til båtutvalget.

¹⁾ Fartøyets mannskapspool består av mannskaper som er mønstret og kvalifisert.



D/S «BØRØYSUND» En avstandsforelskelse

av Ole-Wiggo Haakstad, Drøbak

Jeg har alltid vært tiltrukket av dampskip.

Kanskje henger det igjen fra min oppvekst i Finnmark da familien ofte befant seg på tur opp og ned langs Nord-Norge kysten med Hurtigruten eller med lokalbåter på veg inn og ut av fjordarmer. Kanskje var det den fantasieggende lukten av kull, olje og damp og synet av velordnet kontroll av kjempekraftene i skipenes dyp som gjorde mest inntrykk. I glimt gjennom nedgangskapper og skylight kunne man se svette, glinsende fyrbøtere som skuffet kull inn i et tilsynelatende umettelig ildmørke-gap.

En lett grøssende eventyrverden for en nysgjerrig guttunge.

Mang en gang satt jeg henført på kaia og drømte meg til styrmannsrollen ombord på "eventyrskipene".

"Børøysund" var en av favorittene, selv om hun var liten og unnselig i forhold til de stolte hurtigrutene, men hun hadde sin egen skjønnhet og sjarm, og synet av henne ga meg alltid hjertebank og lengsel etter å være med.

Imidlertid flyttet familien sørover og i årevis glemte jeg min kjærighet, til fordel for skole, utdanning og jobb i utlandet.

Så en dag mange år senere, da jeg hadde flyttet tilbake til Norge igjen, var jeg ute på Oslofjorden og scilte jolle med en av småguttene mine. Plutselig hørtes et hes, sexy, langtrukket ul, og rundt neset kom vakre "Børøysund" seilende; lydløst og gra-

siøst gjennom fjordens blå vann, akkompagnert av min tiltagende puls og hjertebank. Jeg visste der og da at henne måtte jeg bygge en modell av. Modellbygging er en fascinerende hobby og tar lang tid. Veldig lang tid. Når folk spør meg hvor mange timer jeg har brukt på modellen jeg har bygd, pleier jeg å svare at i et kjærlighetsforhold regner man ikke de timer man har brukt, men de timer man lengter etter å treffes igjen.

I familien ble "Børøysund" etter en tid kun omtalt som kjær'sten til pappa, da han hver gang vi passerte Akershuskaia på vei et eller annet sted, måtte stoppe så pappa fikk gått ombord en liten stund. Kanskje for å ta et bilde, en skisse eller måle opp ett eller annet, eller bare klappe og lukte litt. Tegninger fikk jeg tak i fra en venn som er medlem i veteranbåtklubben, og etter å ha tilbrakt noen timer over tegnebrettet og enda noen timer på en annen venns verksted hvor jeg fikk fri tilgang til båndsagen, kunne jeg dra hjem med en hel masse skrogdeler i sekken.

Så begynte moroa.

Skroget ble bygget i skala 1:50. Dette ga et skrog på ca 65 cm lengde. Dette ble bygd etter smørbrødmotoden, en tilsynelatende enkel måte å få til et skrog på, men som innebærer en hel del hardt fysisk arbeid med høvler, kniver og slipeverktøy av ulik finhetsgrad. Metoden er populær i modellkretser, men naturlig lat som undertegnede er, kommer jeg trolig ikke til å bruke denne metoden igjen. Neste gang blir det spanthbygging.

Skroget antok imidlertid etter hvert en form som, med hyppig bruk av forhåndsproduserte maler i papp, etterhvert lignet mer og mer på det tegningen viste.

"Men Børøysund er jo en stålbat" hører jeg av protestene, men modellbåtbygging er også illusjonenes kunst, så fra hustrykkeriet på jobben fikk jeg tak i tynne aluminiumsplater (0.1mm). Disse ble klippet opp i "stålplater" etter plateutfoldings-tegningen og limt direkte på treskroget med kontaktlim. Nater og støter ble klinket med vanlig hvitt snekkerlim påført i små dråper fra en sprøyte som jeg fikk av helsesøster, etter at jeg hadde overbevist henne om at jeg ikke skulle sette snekkerlim i armen. Eureka!, det ble et ganske overbevisende stålskrog. Dekkshjelker og dekkspalter ble skåret ut og dekket lagt. For å få det riktige værbitte, maritime utseende på dekket, gned jeg hele greia inn med tjære. Det ble flott og hobbyrommet fyltes av deilig båtlukt, men ulempen har vist seg senere. Tjæren tørker aldri og er en fantastisk støvmagnet. Det eneste som nytter er å sette hele modellen ut på terrassen en regnfull dag.

Overbygget var neste oppgave. Her er det et posthus med et fint postskilt og brevsprekk. Skiltet måtte lages og det er kvadratisk, 8 x 8mm med dekor som et posthornfrimerke i halv størrelse. Det samme frimerket ble brukt som stilleben- modell. Mange forsøk ble gjort med kunstmalepensel og da endelig ett forsøk passerte som antagbart oppdaget jeg at det skiltet som er ombord i "Børøysund" er speilvendt i forhold til frimerket. På'n igjen inntil endelig en dag det femtiellve forsøket lyktes og postskiltet kom på plass. Skorstein ble tilvirket av et elektriker-

rør av riktig diameter og kledd med samme "stålplater" som skroget. Ventilatorhodene ble banket ut av lokket på en leverposteiboks og limt på toppen av to avlagte tusj-penner. Ventilatorene på toppen av styrhuset ble laget av to tusj-penner hvor den koniske spisse enden ble kuttet av og limt til hvert sitt ventilatorrør.

På dekk er det en del jern som setter ens kunstneriske og gullsmedevner på en del spennende prøver. Heldigvis var mine smågutter dengang ivrige demontører av gamle klokke og avlagte leker, så jeg hadde god tilgang på diverse tannhjul og andre småsaker i skrapkassa.

(Skrapkassa er forresten den mest nyttige kasse jeg har på hobbyrommet og jeg blir meget fornærmet hvis noen tillater seg å kalle den med samme navn).

Små skruer ble med litt nærkontakt med diverse filer de fineste hendler og ventilratt (Fig 5).

Tauverk er alltid et problem i modellbygging. Sytråd er for svakt og finnes som regel ikke i de dimensjoner man vil ha, og om de gjør det, er sytråd ganske loete og uten den strenge geometriske struktur som velslått tauverk har.

Løsningen var å lage tauverket selv. Etter forhandlinger med småguttene ble en reperbane laget av Legotannhjul, Legoklosser, et lekebil-understell og en liten elektromotor fra enda en ødelagt lekebil. (Det er utrolig hva en velholdt "skrapkasse" kan inneholde)

Jeg hadde fått tak i en spole med "Serafil", en uhyre tynn tråd som fabrikker lager nylonstrømper av. Dette ble spent opp i reperbanen med varierende antall tråder i kordelene til riktig tykkelse etter prøve og feile-meto-



den. Kordelene ble tvinnert med en liten sveiv koblet til Legotannhjulene. Kordelene ble så spunnet sammen av en krok festet til akselen på elektromotoren.

Siden Serafil er helt hvit var det ganske enkelt å farge de ulike dimensjonene av trådene til hamp eller wire. Så var det fremdriftmaskineriet.

Drømmen var jo å ha damp-fremdrift, men ukjent som jeg da var med radiostyring skjønte jeg snart at dette lå over min kompetanse og en elektromotor med forskjellige gearingsmuligheter ble montert.

Et firekanals radioanlegg ble kjøpt på salg og montert.

En fin dag midtvinters skulle sjøsettingen skje, men pga utetemperaturen måtte denne foregå i badekaret. Familien stilte med flagg og hornmusikk på kassettspiller. Champagnekorken smalt og ømt ble D/S "Børøysund" satt på vannet og kull-

seilte umiddelbart. Katastrofe er bare fornåvnet.

Redningsaksjonen ble avsluttet med at far trakk seg tilbake i enerom for gjentagne ganger å si søren og å bygge opp såret selvtillit, samt å sture over verdens urettferdighet i sin alminnelighet.

Her er det smørbrødmetodens ulemper kommer inn. På en relativt liten og smal modell som "Børøysund" blir skroget for tungt og tyngdepunktet for høyt.

Stabiliteten ble imidlertid fikset med en forsmedelig, løs kjøll som monteres kun når skipet seiler (nesten usynlig altså).

Men seile gjør hun nå og da i Drøbaksundet på fine dager, til stor glede for en stolt og enda litt forelsket skipper.

Reisebrev: Med Dampskip på Sognefjorden

Etter å ha deltatt på kystkulturdagene i Bergen, gikk D/S «Børøysund» og M/S «Granvin» sammen mot Sogn. Datoen var den 14. juli. Da vi kastet løs tidlig søndag morgen viste det seg at det hadde overnattet over 30 mennesker ombord på Granvin. Dette var passasjerer og mannskaper som skulle være med på turen nordover. Ombord på Børøysund var det noe mer ordnede forhold. Disse hadde vært på reise allerede i lange tider.

Vi gikk indre leden nordover gjennom Straumane, Ytre Sogn og vi gikk deretter inn i Sognefjorden. Etter nesten 10 timers seilas, i godt vær, nærmet vi oss Balestrand. Her ble vi møtt av en armada småbåter som hilste med fløyter. Børøysund svarte med

salutt fra kanon. På dampskipskaien i Balestrand var det møtt frem et par hundre mennesker som ville ta skipene nærmere i øyesyn.

Veteransklipslaget Stavenes innbød til fest på Kviknes Hotell. Dette er en av landets største trebygninger, bygget rundt århundreskiftet. Akkurat den rette atmosfæren for oss. Vellykket middag med mange hilsningstaler. Mandag gikk vi i rute med passasjerer på Sognefjorden. Inntekten gikk til Veteransklipslaget Stavenes. Børøysund hadde naturlig nok flest passasjerer. Godt vær.

Tirsdag inviterte mannskaper på Granvin på tur til Fjærland. Vellykket tur i maxvær, inn den praktfulle Fjærlandsfjorden. Buss opp til breen.



Børøysund, Granvin og Atløy ved kai i Flåm



Børøysund, Granvin og Atløy ved kai i Flåm

Besøk på Bremuseet på retur. En fin dag.

Onsdag morgen gikk vi lenger inn Sognefjorden. Været var det beste. Utpå dagen ankom vi Nærøyfjorden og gikk mot Gudvangen. Dette er en av de mest kjente fjordarmer på Vestlandet. Her møtte vi for første gang veteranskipet M/S «Atløy». Denne går i fast rute her på sommerstid. Skipet er i størrelse og alder identisk med Granvin. Ferden gikk videre ut Nærøyfjorden og innom Aurland før vi ankom Flåm. Vi hadde da bak oss en seilas på over 8 timer. Den kvelden lå det 3 veteranskip og 4 turistskip ved kai i Flåm.

Vi hev i gang tidlig torsdag morgen. En lang ferd lå foran oss. Vi skulle gå ut hele Sognefjorden mot Eivindvik. En rolig dag i fint vær, der både mannskaper og passasjerer slappet av, solte seg eller benyttet anledningen til å få seg noen etterlengtede timer «på

øret». Om kvelden ble det stelt i stand til avskjedsfest ombord på Børøysund. Svært vellykket.

Fredag gikk ferden videre mot Bergen. Her var det bunkring av kull for Børøysund. Granvin gikk tilbake i sin vante fart.

Lørdag morgen stevnet Børøysund sørover, men det er en annen historie. Dette var en beskrivelse av reiseruten. Mange gode historier kunne vært fortalt fra turen, men disse egner seg nok best når vi roer ned i salongen. Det som heller ikke er tatt med er de gode følelsene som får utvikle seg på en slik tur. Dette gjelder og til mannskaper og medlemmer fra andre båter. Sammen viser vi stolthet og glede ved å vise frem våres skip, vår kultur og ikke minst all vår entusiasme. På den måten får menneskene rundt oss forståelsen av hvorfor vi bruker så mye av vår fritid på «gammeldampere». Atle Vic

D/S «Styrbjørn»



Skorsteinen klargjøres for reparasjon i november 1991, dugnad på Kongsberg

Nytt (tre) dekk er lagt i styrehuset og vi håper å avslutte fugging og høvling i februar.

Vi har hatt god hjelp fagfolk til dette viktige arbeid.

Forøvrig har vi hatt hjelp av Strømmen Yrkesskole til å lage noen håndtak og synlindere til kjelarmaturen.

Ompakking og overhaling av kjelarmaturen ventiler etc. går for fullt og tar sin tid.

Vedlagte bilder taler for seg

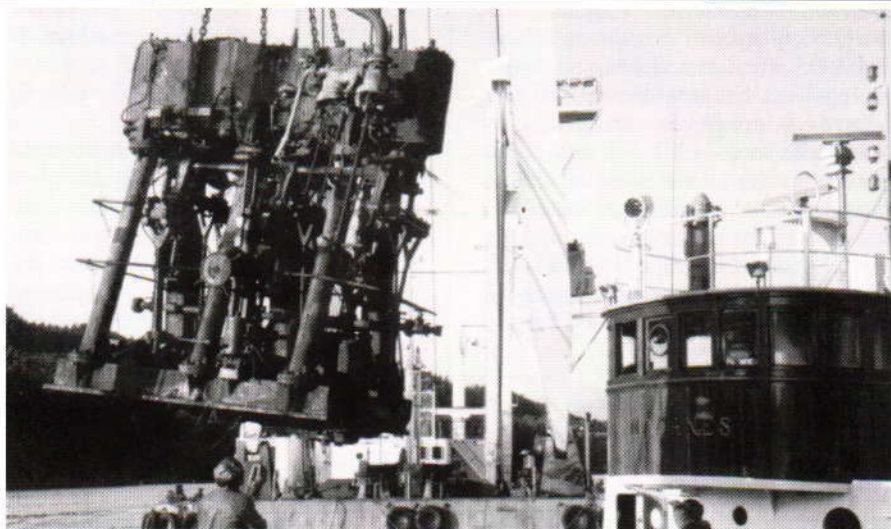


Sikkerhetsventiler før reparasjon, juni 1991



Sikkerhetsventiler etter reparasjon, des. 1991

D/S «Stord I» - Maskinoverhaling



Dampmaskina til D/S «Stord» blir heist ombord i «Haganes» i Høylandsbygd for å bli frakta til Bergen for overhaling.

I november i fjord vart hovudmaskina til «Stord I» førd frå Høylandsbygd til Bergen. Eide Contracting AS løyste maskina frå skroget og sette ho ved hjelp av flytekran heil om bord i fraktebåten M/S «Haganes». For «Haganes» er dampmaskin ikkje noko framandelement. Båten, som er bygd i 1907, gjekk i mange år for Chr. Bjelland som D/S «Smart».

Maskina har fått plass i maskinverkstaden til Mjellem & Karlsen AS. Veteranskipslaget Fjordabåten har inngått ein avtale med verftet og med Askøy v.g. skole, som har elevar i praksisopplæring hjå Mjellem & Karlsen. Også Bergen maritime v.g. skole er kopla inn. Dei har no luft- og sirkulasjonspumpa til overhaling. Arbeidet med dampmaskina er i svært

godt gjenge. Heile maskina er demontert. Botnrama er sandblåsen, medan kolonnar og sylinderparti står for tur. Veivakselen er kontrollert, og det syner seg å vera aktuelt å dreia litt av ramelagertappane. Skipsskontrollen har vore på inspeksjon og godkjend arbeidet så langt.

Til no er arbeidet i all hovudsak utført av Askøy-elevar og av eigne folk med Kåre Taule og Nils Skulstad i spissen. Spesialarbeid som Mjellem & Karlsen må ta hand om, vart utført til sjølvkost. Dette er aktuelt i samband med lagerstøyping og maskinering. Ellers kan det nemnast at hjelpemaskineriet er ferdig overhaldt og kastar inntil vidare glans over samlingane til Bergans Tekniske Museum.

D/S «Stord I» – Reduksjon i stålarbeida

I dei opphavelge planane for reparasjon av «Stord I» krov Skips-kontrollen/Sjøfartsdirektoratet stålplater under dekkspanken i hovud- og stormdekk. Etter at det er vedteke eit tilpassa regelverk for verneverdige skip og «Stord I» er gjeven slik status av Riksantikvaren i 1991, vil laget redusera omfanget av stål i dekk dersom Skipskontrollen godkjenner dette. Det vil då bli gjort endringar i kontrakten med verftet, slik at sparte stålarbeid i dekk kan bytast mot tilsvarende arbeid med dekkshus som ikkje inngå i kontrakten.

M/S «Granvin» – Vedlikehald og oppussing

I vinter har båten lege på Stord der delar av vedlikehaldet og oppussinga er utført, m.a. er begge toaletta skifta ut med nye og toalettromma er pussa opp. Vidare er det utført vedlikehald i maskinrommet og av teknisk utstyr. Ferskvannstanken og hydrofortanken er og gjorde reine. Jan Strand og Ole

A. Toresen har leia arbeida.

I Dåtfjorden vil det bli skifta drivjern i rennesteinane og delar av dekket vil bli drive på nytt. I mars og april vil «Granvin» bli liggjande i Bergen der siste finpussen før sesongen blir teken.

Leige av «Granvin»

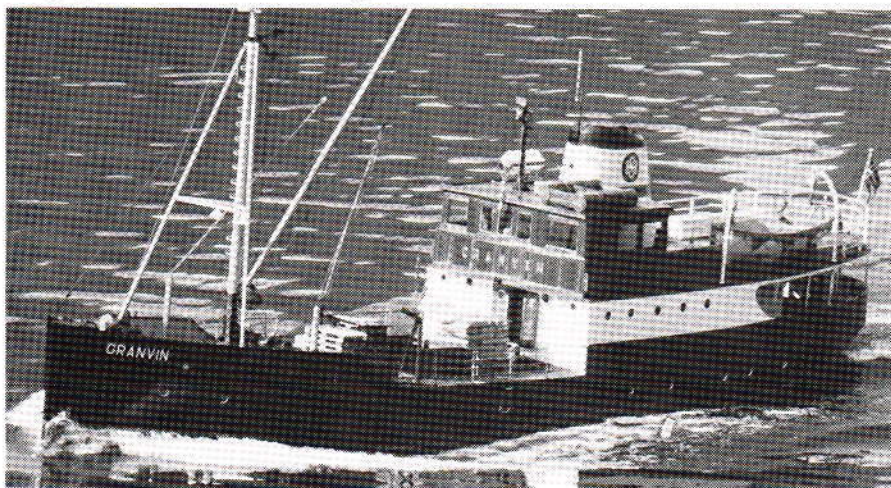
I løpet av vår- og sommarsesongen har laget stor pågang når det gjeld spørsmål om leige m.v. Vi har difor fått eigen telefon som er betjent måndag – fredag på dagtid. Her kan dei som er interesserte i å leige båten få opplysningar om pris, når båten er leidd osv. Tlf nr.: (05) 23 39 80

I trikkehallen

har vi no teke i bruk kontoret og arkivplassen vår. I løpet av våren vil laget setja opp ei ny bilettutstilling i hallen.

Atle Vie, tlf.: (05) 24 27 27

er ansvarleg for kontoret og utstillinga.



M/S «Granvin»

Veteranskibslaget Stavenes

Bakgrunn for at veteranskibslaget Stavenes har startet Fjord-kulturdagane på Sognefjorden.

Dampskipet Stavenes, bygd i 1904 ved Bergen Mek. Verksted, var det siste skipet som vart levert Fylkesbaatene innan Noreg vart ein uavhengig nasjon. Skipet vart vedteke bygd av amstinget i Nordre Bergenhus Amt under direktør Christian Michelsen, som året etter skulle stå i spissen for prosessen som førde til unionsoppløysinga med Sverige i 1905. Dette skipet vil vi berga D/S Stavenes innleia gullalderen (åra 1903–1914) i Fylkesbaatane si 133 årige historie. Skipet var ei nyskaping. Med sine 12 mm tjukke stålplater i skroget og den runde baugen, var D/S Stavenes den tryggaste isbrytaren i FSF flåten gjennom 50 år. D/S Stavenes vart også fylkets fyrste bilferje, då skipet gjekk inn i ferjetrafikk på Lærdal – Vadheim frå 1934. Få skip har trafikkert så mange ruter omkring i fylket som Stavenes. Skipet knyter i hop tradisjonen frå damp epoken i Fylkesbaatane si historie, til den moderne mellomkrigsgenerasjonen av motorskip i FSF flåten, som tildømes M/S Atløy (1931).

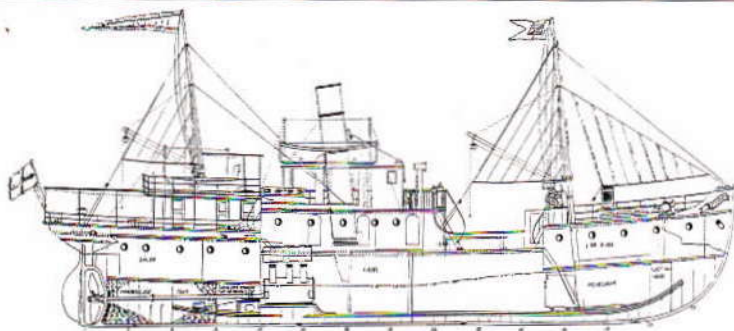
D/S Stavenes er også vide kjend utanfor landegrensene. Skipet nådde eit stort publikum i filmen om Edvard Grieg, «Song of Norway», med Toralf Maurstad og svenske Christinsa Schollin i hovudrollene. Med denne bakgrunnen er skipet eit uvanleg godt markedsføringsprosjekt for Sogn og Fjordane. Det er også

verdt å nemna at Prinsen av Wales, Prins Charles, har ei særleg tilknytning til dette skipet. Det var den britiske tronarvingen som, i Liverpool for nokre år sidan, løyste startskotet for restaureringa av Stavenes. Det var elles fotballklubben Liverpool sin velgjernings organisasjon for ungdom som starta arbeidet med å byggja opp att Stavenes. Kanskje kan Prinsen eller den vidgjetne fotballklubben vera med når D/S Stavenes står ferdigrestaurert i 1994.

No er D/S Stavenes henta heim til Sogn og Fjordane. Restaureringsarbeidet skal fullførast i heimlege farvatn. Frå før er M/S Atløy restaurert og teken vare på. Arbeidet og engasjementet for D/S Stavenes resulterer ganske sikkert i eit stort «Good will» løft for veteranbåtar på våre kantar. Slik kan dei to veteranane gjensidig dra nytte av kvarandre i åra som kjem. Ein treng ikkje vera nokon stor spåmann for å meine at desse fartøya vil få oppgaver nok. Når dei lange ferjerutene går ut av FSF trafikken om få år, kjem trongen for «lause» fartøy, og gjerne veteranfartøy, til å auke dramatisk. Den dagen D/S Stavenes er klar for fjordfart att, skal det liggja eit driftsopplegg på bordet, som skal finansiere seg sjølv fullt ut.

Korleis gjer me dette?

Me har sikra oss skipet. I fyrste omgang takka vera ein spontan innsamlingsaksjon, med deltaking av privatpersonar, Aurland kommune og Postdirektoratet (etter god hjelp frå samferdselsminister Kjell Opseth,



som skaffa oss drygt 300.000 kroner). I England har det vore langt ned restaureringsarbeid i storleiken 600.000 kroner på Stavenes, før veteranskibslaget kom inn i biletet. Heile restaureringa av skipet er forretningsmessig kostnadsregna til seks – sju millionar kroner (britisk verft). Denne prisen reknar ein med kan bli monaleg redusert gjennom dugnadsarbeid og gåver. Me kan ellers opplysa at Fylkesbaatane i Sogn og Fjordane har gjeve 200.000 kroner til restaureringsarbeidet.

Restaureringsarbeidet er no i full gang. Dette er ved hjelp av kr. 200.000 fra miljøverndepartementet. Dette er sysselsettingsmidlar som skal brukast for å sette arbeidsledige personar i arbeid.

Veteranskibslaget har i den forbindelse inngådd ein avtale med Eivindvik slipp og mekaniske verksted, om ansettelse av 5 personar til restaureringsarbeidet. Desse er no i gang med skifting av dekk, rennestein, fjerning av den gamle motoren, osv.

I samband med Arbeidsmarkeds-etaten har me fått etablert ein prosjektor-ganisasjon med dagleg leiar. Denne har fått kontor ved De Heibergske Samlingar, Sogn Folkemuseum, i Kaupanger.

Ei viktig finansieringskjelde blir gaver frå einskildpersonar og organisasjonar. Me har difor sett i gang ein kronerullingsaksjon. Denne har til no gjeve kr. 50.000.

Eit anna tiltak som Veteranskibslaget har sett i gang, i fyrste omgang mest for å skape blest om prosjektet, er Fjordkulturdagane på Sognefjorden. Dei erfaringane som vi hausta viser at slike arrangement kan bli svært positive og kan skape gode ringverknader for oss i vårt arbeid med å restaurere D/S «Stavenes».

Vi håpar at Fjordkulturdagane på Sognefjorden skal verta «ein årleg føreteelse», noko som folk kan rekna med. Vi kombinerar dette med småbåttreff og sjølvsgatt veteranbåtar.

Kva skal D/S Stavenes brukast til?

1. D/S Stavenes som representasjons skip for fylket.
2. D/S Stavenes som assisterande til bod til cruise anløp.
3. D/S Stavenes som opplevingsrute Flåm–Fjærland.
4. D/S Stavenes som opplevingstur Sogn–Norfjord, gjerne i samarbeid med M/S Atløy.
5. D/S Stavenes som chartertilbod i fjordane og på kysten.
6. D/S Stavenes som tilbod for film

opptak / videoproduksjonar.

7. D/S Stavenes i vinter-OL sin etter bruk.
8. D/S Stavenes og United World College.

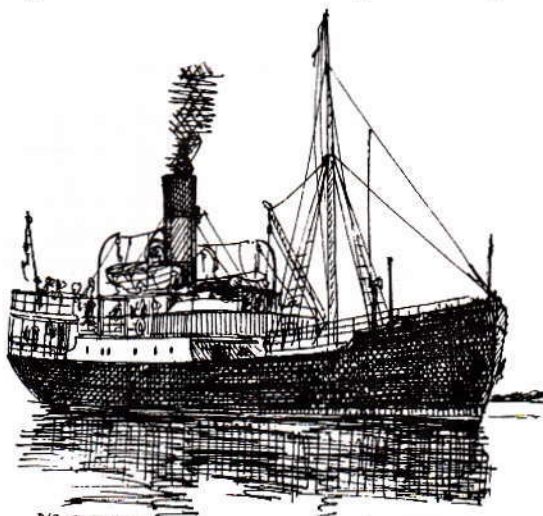
Med hjelp av 70.000 kroner fra Distriktenes Utbyggingsfond, er me no i gang med å utarbeide finansieringsplan, driftsplan og eit budsjett over fult restaurert skip. Dette arbeidet vert utført av fagfolk, og vil gå parallelt med restaureringsarbeidet. Det er dei beste folka, med maritim erfaring frå Fylkesbaatane og utanriksfart, som er kjerna i dette arbeidet. Saman med den svære interessen mellom folk flest for denne delen av kulturen vår, er me overtydde om at det både er rett å restaurera D/S Stavenes, samstundes som det er ei plikt andsynes etterkomarane våre.

Fjordkulturdagane på Sognefjorden 1991

Den 13. til 15. juli 1991 arrangerte Veteranskibslaget Stavenes i samar-

beid med Arnafjord og Framfjord Ungdomslag og Balestrand Båtlag Fjordkulturdagane på Sognefjorden. Dette var eit arbeidskrevjande men etter vår meining og ut fra den responsen vi har fått eit serdeles vellykka arrangement.

Dagane starta i Framfjorden der Arnafjord og Framfjord Ungdomslag hadde eit flotte arrangementet. Kristian Otterskred i Arnafjord stilte med den omfattende motorsamlinga si. I Balestrand var Balestrand Båtlag ansvarleg for tilrettelegginga med kaiplass m.m. Det var gjort avtale med Veteran-skibslaget Fjordabåten og Norsk Veteranskibsklubb om at M/S «Granvin» og D/S «Børøysund» skulle delta på Fjordkulturdagane utan at vi skulle få utgifter med det. Det var omvisning ombord i båtene, og veteranbåtene gjekk turar med passasjerar, alt til inntekt for «Stavenes». Veteranskibslaget Stavenes hadde såleis kr. 7459,50 i overskot etter Fjordkulturdagane 1991.



«Stavenes», tegning: Bård Koltveit



Fjordkulturdagane på sognefjorden 1992

Styret i Veteranskipsslaget Stavenes har no innleia samtalar med Sogn Folkemuseum og styret i Lærdalsmarknaden om Fjordkulturdagane 1992. Arrangementet er lagt til Lærdal og Kaupanger helga 19.–21. juni.

Fredag 19. juni og laurdag 20. juni vert det lagt opp til aktivitetar i Lærdal. Søndag går båtene i konvoy til Kaupanger der ein mellom anna kan nytta høvet til besøk på båtmuseet og Kaupanger Hovedgård.

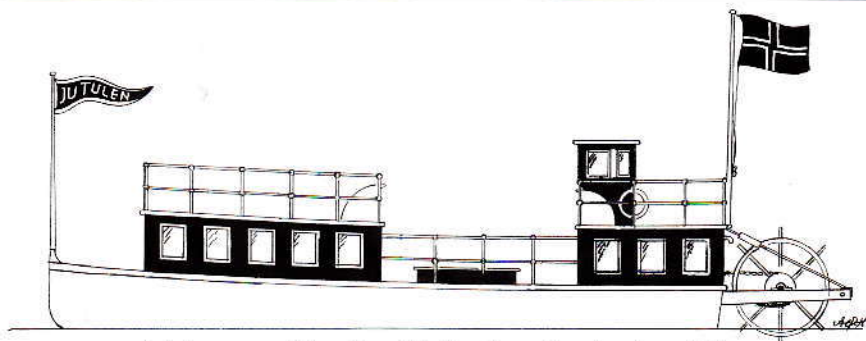
Lærdal og Kaupanger er valgt som vertar for Fjordkulturdagane avde desse bygdene har ein tradisjonsrik bakgrunn når det gjeld samferdsle og handel i fylket.

Då Fjordkulturdagane er planlagt på same tid som opninga av Lærdalsmarknaden, trur me dette vil gi eit fint heilheitsinntrykk av den gamle fjordkulturen.

Me ser dette som eit godt høve for laget til å knytta nye kontaktar, samstundes som ein er med på å oppretthalde interessa for å bevare det som er tatt av dei gamle fjordbåtane.

Me har ellers invitert ein del veteranbåtar til Fjordkulturdagane i år. Desse er viktige for at me skal få det særpreget som er ynskjeleg at Fjordkulturdagane skal ha.

Merkelige skip



«Jutulen» som gikk mellom Vågå og Lom. Tegning Arne Holm.

I Amerika var det vanlig med flodbåter, hjulbåter med skovler i akterenden og ikke på siden som vanlig er. At det fantes slike båter i Norge er muligens lite kjent. Oppe på Vågåvannet, langt opp i Gudbrandsdalen ble imidlertid skovelhjulsbåten «Jutulen» satt i rute fart.

Den ble bygget i 1907 av furu ved Tessanelven ved Vågåvannet. Båten var 52 fot lang og utstyrt med en 12 hk. petroliumsmotor av type «Gullowsen».

Besiktigelsesmannen som skulle gi den passasjersertifikat skriver i sin rapport at motorbåten «Jutulen» er en stor båt av «Amerikansk Flodhjulstype».

Den skulle begynne farten 25. juni 1907, men hjulkjettingen brakk allerede på den første turen. Det var for øvrig en herre ved navn K. Villa på Fossheim som eide båten som kunne ta med seg 70 passasjerer.

Etter uhellet på første turen ble ny kjetting bestilt, men det tok sin tid. Kjettingen kom fra England og ny prøvetur kunne finne sted 30. juli 1907. Desverre ble det heller ikke nå noen suksess.

Farten var liten, bare 4 knop og det ristet og ramlet temmelig mye ombord. Som redningsbåt hadde man en liten pram på slep, men da båtens skovelhjul satt bak måtte man legge prammen på siden av båten. Som man forstår ble ikke skovelhjul-

båten noen suksess og man skiftet den derfor ut med propelldrift allerede i 1908. Alt i 1912 begynte «Jutulen» å skranke, driften ga underskudd og eieren bestemte seg for å legge opp båten.

Året derpå sank den likeså godt i Vågåvannet og det siste vi hører fra den er at den ligger i opplag i 1915. Kan noen av leserene supplere historien er vi takknemlig.

Den andre hjulbåten av «flodhjulstypen» finner vi på Vannsjø ovenfor Moss. Man kjøpte inn en båt bygget i Sverige i 1904 med navnet H/B «Vandsjø». Om den kom samme året til Norge er imidlertid noe usikkert.

Båten var en grundtgående hjulbåt med skovelhjulet akter som kunne frakte med seg 40 passasjerer. Båten ble drevet frem med en 12 hk. dieselmotor av type «Skandia».

Heller ikke denne ble noen suksess og da den bråket og ristet noe forferdelig ble den snart solgt.

Ryktene sier at den skal ha blitt solgt til Syd Amerikanske floder og elver.

Hvis noen av leserne har opplysninger om andre båter av denne spesielle typen, med skovelhjulet i akterenden, så er «Dampskipsposten» glade for å høre fra leserne.

H. Lorentzen

Temasamling: Båt/skip på frimerker

Det er mange måtar å samla frimerke på. Sjølv sagt kan ein rått og gale samla alt ein kjem over, men det vanlegaste er at ein samlar seg om eit land. Økonomisk sett er ikkje alle land like interessante å samla på. Slik har det vore til no med norske frimerke, men etter at biletkvaliteten, særleg på jubileumsfrimerka, men også tildels på vanlege bruksmerke har fått svært høg kvalitet og at norske frimerke har blitt premiært i internasjonal samanheng, har norske frimerke blitt meir etterspurd som samleobjekt.

Mange har spesielle grunnar for å drive med det ein kallar temasamling. Det går ut på at ein samlar på eit spesielt biletema, t.d. fuglar, hus, planter, dyr, personar - eller båtar.

I katalogen for norske frimerke finn ein 80 merke med båtmotiv. Berre 40 av desse er båten hovudmotivet. Den andre halvdelan spelar båten berre som bakgrunn eller symbol for hovudmotivet t.d. i Postjubileumsmerka som kom i 1947 der er båten staffasje for hovudpersonane Tordenskiold, Cleng Peerson, Svend Foyn og Nansen/ Amundsen-merka.

Det underlege er at i sjøfartsnasjonen Noreg finn ein det fyrste flyet avbilda 5 år før postverket finn det høveleg å gjje plass til ein båt.

Den første båten finn ein på den første Nordkappserien i 1930. Her er det Nordkapplataet som er hovudmotivet, men det har kome med eit turistskip som staffasje.

Det fyrste frimerke der båten er hovudperson, er i Hålogalandmerket frå 1941. Den fyrste båtserien er der to av fire merke er i serie er i jubileums-

merka til Redningsselskapet også frå 1941.

Den fyrste reine båtserien finn ein i Krigsførlis-serien frå 1944. Vidare finn ein seriar som Skipsmotiv frå 1960 med fem forskjellige verdiar. Det er 20, 25, 45, 55 og 90- øresverdiar. I 1972 kom Polarskuteserien ut (to verdiar). I 1977 Norsk kystfart med 4 verdiar. I 1981 serien Innenlands dampskipsfart ut med 4 verdiar.

Den aller siste serien til dags dato er Redningssekskapet II frå 1991 i 2 verdiar.

På dei aller fleste seriane er det forskjellige motiv på kvar verdi, t.d. i den sistnemde serien der er motivet på 3,20 kr. - ein av dei nye hurtiggående båtane til selskapet, medan 27 kr.- merke er ei seglførande Colin Archer- skøyte.

Litt om verdiar.

Ein brukar fleire verdiar på eit frimerke. Grovt sagt så er det dei 1. stempla, 2. ustempla og 3. fyrstedagsbrev. (frimerke stempla på utgjevingsdatoen) Det er talet trykte merke og



Båter på frimerker er populært for motivsamlere verden over. På disse 4 frimerker er det gjengitt til sammen 6 båter. Det er «Constitutionen», Norges eldste dampskip på Arendal havn, dampskipet «Vesteraalen» utenfor Bodø, slik båten så ut ved åpningen av hurtigruten i 1893, de gamle kysttraverne «Kong Haakon» og «Dronningen» på havna i Stavanger og et møte med to av dagens hurtigruteskip, «Nordstjernen» og «Harald Jarl».

Dette er med på å understreke hva kystfarten har betydd for landet vårt gjennom denne tids-epoken.

Det er Fredrik Matheson som har tegnet frimerkene, og gravyre og ståltrykk er besørget av Norges Banks Seddeltrykkeri.

mengden som er teken vare på som avgjer prisane. Det vil sei at merke som har 20 grams brevverdi står som oftast lågast i samleverdi fordi det finns så mange av dei.

Tek vi føre oss den sistnemde serien så vil 3,20 kr-merke ikkje få noko særleg verdi. (Det spørs sjølvsagt mykje på kor stort opplag der trykt i). 27 kr-merke er etter eit år alt blitt verdfullt fordi det har ein heilt uvanleg verdi.

Dette er berre ei lita orientering om ein nær slekta fritidsaktivitet til arbeidet med å bevare gamle båtar som

truleg kan gje eit utfyllande perspektiv på det eigentlege, nemleg bevaringa av "gamle dampen."

Håkon Drage.



Hjuldamperen «Statsraad Stang»

Skapte en ny epoke for samferdselen i Telemark

I slutten av året 1851 var det travel virksomhet i Fjærekilen ved Skien. Hjuldamperen «Statsraad Stang» løp av stabelen som det første dampskipet på Norsjø. Staselig var den, bygget i England, demontert i seksjoner, fraktet over sjø og land og så klinket sammen igjen. Snart skulle den starte opp rute mellom Fjærekilen og Tangen i Heddal, og gjøre slutt på de vanskelige trafikkforholdene man hadde slitt med i alle år.

Skipet var bygget av jern og tre og med en gylden løve helt forut. Lengden var 109 fot, bredden 18 fot og den stakk 6 fot i vannet. Med kjele og maskin midtskips og digre hjul på hver side innkapslet av hjulkasser for å hindre vannsprut innover dekket. «Baaten var so vakkert innreid at han med umsyn paa fint utstyr ikkje stod tilbakars for mange av dei baatane som er i bruk no for tidi», ble det sagt.

Da det ble kjent at båten skulle legge ut på sin første prøvetur i desember, fulgte folk spent med. Noe forsinkelser oppsto, men den 20/12 1851 la hun i vei. «Daa kan du tru det vart stas og med skjoting og skriking, daa skovlehjuli plaska i vatnet so det hørdes lang veg frå den drustelege baaten», fortelles det. «Statsraad Stang» ble etter hvert symbolet på den nye tiden, og mangt og meget skulle følge i denne pionerens kjølvann. Men det hadde vært en lang og

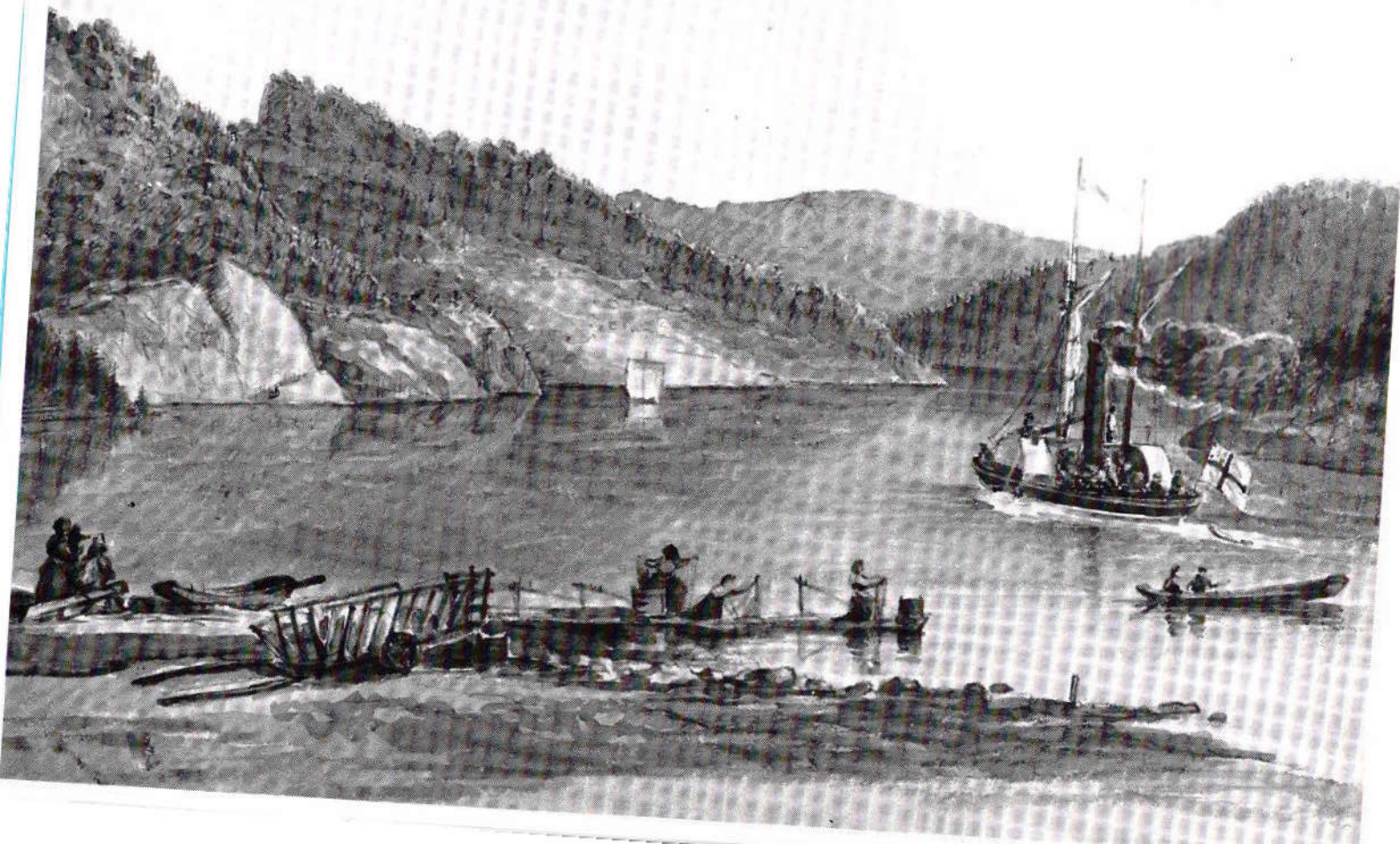
vanskelig prosess, før denne store hendningen i 1851.

Helt fram til den ble satt i rute, var en reise fra Øvre Telemark til Skien, eller omvendt, en lang og tungvinn veg. Folk reiste mer av plikt enn av lyst, for en behagelig reise kunne de ikke regne med. Skulle man begi seg ut på langfart var det enten å humpe seg fram på dårlige veier i karjol, på hesteryggen eller ro. Fra Skien, først over Geiteryggen til Fjærekilen så fra roskift til roskift oppover Norsjø. En kunne få leid pram og ro selv eller bli rodd av de faste folkene, som var pliktig til å møte fram når det trengtes. Ofte ble de liggende værfast, og det kunne føre til drikking og slåsning, når de raka i sammen fra de forskjellige bygdene.

Det var ikke bare folk som hadde behov for frakt, – gods skulle også transporteres, og med disse primitive forholdene var det en tidkrevende og dyr affære. En tønne korn kostet det 24 skilling å frakte over Norsjø, den samme prisen som fra Danmark til Norge. Det var ikke få ganger en kornsekk ble flyttet fra hesteryggen til prammen og tilbake før den endelig kom fram til fjellstua som den var bestemt for.

Tanken om en omlegging av ferdselsforholdene og en brukbar vannvei på Norsjø begynte å ta form. Det var kjøpmann Nicolay Larsen i Skien som ført forsøkte å henlede folks oppmerksomhet på fordelene ved et dampdrevet fartøy. I Braatsberg Amtstidende den 18/4 1843 skrev han

H/B «Statsraad Stang».





Kaptein Engebret Aslaksen

Foto: (Fylkesmuseet).

en artikkel og oppfordret sine medborgere til aksjetegning. Responsten uteble, men planene om et dampskip på Norsjø var stadig framme i de nærmeste årene. Skikkelig fart i arbeidet ble det først i 1851. I Skien Rådhus ble det stiftet et selskap som fikk navnet «Norsjøselskapet». Bak selskapet sto kjøpmennene Jul Plesner, Joh. Vauvert, prokurator Simon Thorbjørnsen og den før nevnte Nicolay Larsen. De tok kontakt med kjøpmann Wiese på Lillehammer, som var agent for skipsverft i England. Han hadde tidligere fått i gang «Jernbarden» på Mjøsa, – det første innsjødampskipet her i landet. Av statskassa var selskapet lovet et lån på 12000 speciedaler, så nå begynte det å se lyst ut. Ved

Marschaalls Verft i Shields ble jern-dampskipet bestilt den 20/5 og full stand ville det koste 17326 speciedaler. Nå gikk det fort. Allerede tidlig på høsten var skipet ferdig, lastet ombord i seilskipet «Lyne» og fraktet til Skien. Videre over Geiteryggen og montert sammen ved Fjærekilen.

Det første den gjorde etter vinteren var å frakte delene til nok et dampskip til Ulefoss. Det var «St. Olav» som senere på året skulle gå i ruten Strengen–Dalen. Føreren av «Statsraaden», som etter hvert skulle bli det alminnelige navnet, var Engebret Aslaksen fra Klovholt. Etter noen prøveturer og lysturer ble ruten startet 12/5 1852. Det var en stor merkedag i kommunikasjonens historie på Norsjø. Fra Fjærekilen kl. 8.00 om morgenen til Heddal, returnerte samme dag og var tilbake igjen kl. 20.00 om kvelden.

Ja, mye skulle hende før sambandet med uteverden i året 1852 og Skien skulle det bli et viktig knutepunkt mellom sjø og vassdrag.

«Statsraaden» ble nok møtt med blandede følelser. – Noen mente dampskipsfarten brakte byenes fordervelse innmellom fjellene, mens andre var livredde for gnistregnet fra skorsteinen. Bernhard Dunker var ute og reiste med «Statsraaden» og i sin bok «Reise til Telemarken» forteller han hvordan folk i Heddal reagerte på skipet den første tiden.

«Det herskede et dybt Nag og Fiendskap mellom Dampskibet og Hitterdølene. De saaede i denne «Statsraad Stang», som foer blæsende og rygende over ders stille Søe, en overmodig Fiende, der vilde trodse baade Søens og Luftens aander, og de meente, at dens Frækhed ved at løbe

hen over Vandet paa sine egne Been, og Menneskearme, vilde blive straffet. Og de ansaae den som en Røver, der vilde indtrænge sig paa deres fredelige Søe og berøve dem den smule Fortjeneste de havde af deres skikkelige Baade. De lode den derfor i Begyndelsen fræse frem og tilbake over Søen uden at nogen betroede den enten sin Person eller sitt Gods. Naar den kom til Anløbsstederne, vende de Ryggen til og lode som om de ikke saa den, og naar den reiste derfra gjorde de ligesaa. Selv den Smule Hjælp, som Dampskibet tiltrængte, nektede de at yde. – Den hjalp sig selv uden Vind, uden Aarer, uden Seil, saa, syntes det dem kunde den ogsaa hjælpe sig uden Menneskenes Bistand. Det ærgrede em, at det alltid ganske rigtig kom rygende til ethvert Anløpsted til den bestemte Tid, hvad enten Vinden var med eller mod.» Vi kan vel trekke litt på smilebåndet av slike historier i dag, men heddølene var nok ikke de første som vendte ryggen til nye revolusjonerende oppfinnelser i starten. – Slik har det vel vært til alle tider og alle steder i verden, med de beste og nyttigste oppfinnelsene.

Bernhard Dunker ble mektig imponert av naturen han opplevde på turen sin og skriver videre: «Nordsøen med dens Omegn er overordentlig deilig, langt smukkere, synes mig, end Mjøsen. Løbet til Htterdalsvandet er saa deilig, at det forekom mig, der ikke gav Rhinen noget efter, uden deri, at der mangler Ridderborge og Vindruer».

Fylket hadde mye å friste med av praktfull natur, og til steder som Tinnsjøen, Vestfjorddalen, Gausta, Maristien og Rjukanfossen skulle det

snart til en strøm av reisene, som ville komme for å se.

Landhandleriene grodde opp, brygger og kaianlegg ble bygget. – Greide man å få «dampen» innom var framtida på god vei sikret. Ved de forskjellige anløpsstedene var det nyfikenhet blant de mange frammøtte, kanskje ville man treffe noen kjente og høre noe nytt?

For bøndene var også dampskipet en lykke, – nå fikk de sendt sine ferskvarer som grønnsaker, kjøtt, frukt og melkeprodukter raskere til byen.

I det første driftsåret fraktet «Statsraaden» 14.781 passasjerer og en mengde med gods, og driftsregnskapet viste overskudd. Sosiale og kulturelle virkninger er nok ikke så lett å måle som de økonomiske, men det førte til en veldig oppblomstring på mange felter. For lokalbåtene som det skulle bli mange av etter hvert ble tiden som kom den rene gullalderen. Og utviklingen gikk fort i dampskipenes barndom. Allerede i 1861 hadde tiden løpt fra «Statsraaden» på Norsjø. Løveidkanalen ble åpnet, og hjuldampere måtte innstille trafikken i Fjærkilen. Hjulkassene gjorde at skipet var for bredt til å gå gjennom kanalen, og andre båter, nå med propell overtok.

«Statsraaden» ble solgt, hjulkassene ble fjernet, og man fikk et vanskelig stykke arbeid med å få den transportert ned gjennom slusene. Den gikk noen år som passasjerbåt mellom øyene i Oslofjorden. I 1871 finner vi den i bruk som karanteneskip ved Hovedøen og deretter solgt til Sundsvall. Så takk da «Statsraaden» for velgjort arbeid i Telemark.

Thor Hansen, Skien

Returadresse:
Postboks 1287 Vika,
0111 OSLO
Tlf.: (02) 41 70 41

