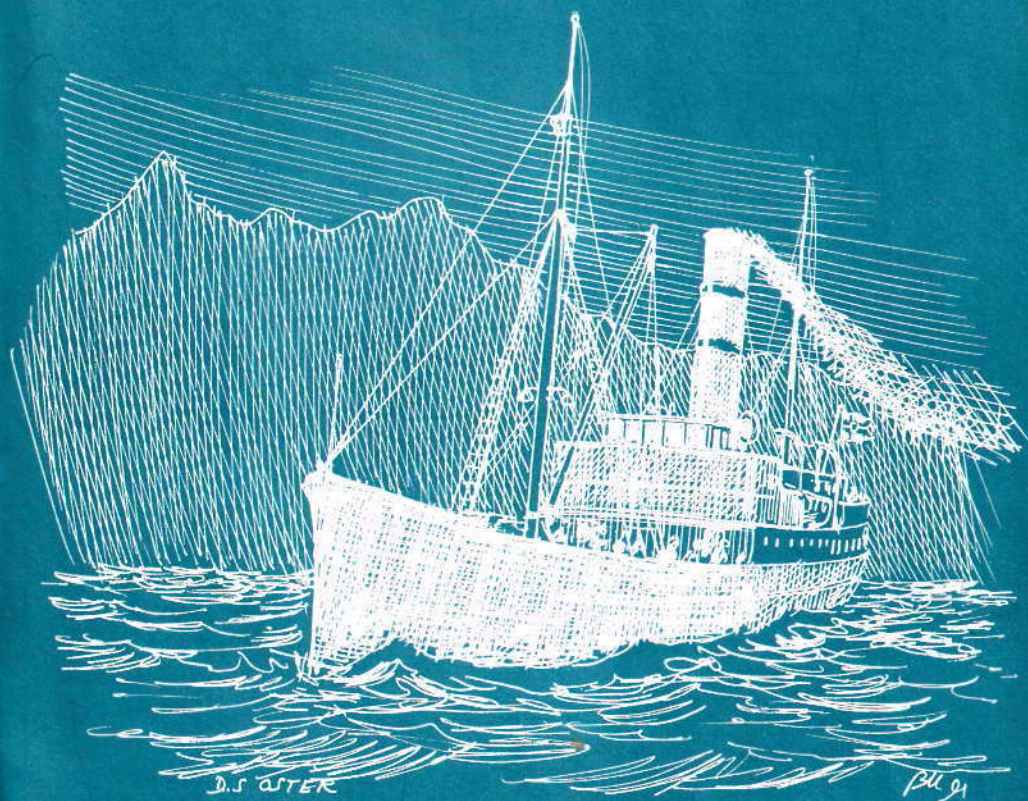


DAMPSKIBS

P O S T E N



Dampskibsposten

Dampskibsposten er medlemsblad for Norsk Veteranskibsklub, Veteransklaget Fjordabåten, Veteranskibslaget «Stavenes». Nordhordland Veteransklagslag.

Dampskibsposten er et bindeledd mellom foreningenes medlemmer og miljøer som arbeider med kyst- og fartøybevaring. Opplag 1.060

Styremedlemmer 1996

Norsk Veteranskibsklub

Postboks 1287 Vika, N-0111 OSLO
Tlf.: 22 41 70 41

Formann:	Pr. telefon
Magne J. Hansen	22 18 33 14

Kasserer:	
Svein Bakke	22 37 77 05

Sekretær:
Anne Grete Hildisch

Veteransklaget Fjordabåten

Postboks 1740 Nordnes
N-5024 BERGEN

Formann:	Pr. telefon
Harald Sætre	55 24 33 57

Kasserer:	
Atle Vic	55 24 27 27

Sekretær:	
Jan Strand	53 41 09 72

Veteranskibslaget «Stavenes»

De Heibergske Samlinger/Sogn folkemuseum
N-5880 KAUPANGER
Tlf.: 57 67 82 06

Formann:	Pr. telefon
Halstein Ese	57 67 13 49

Kasserer:	
Øystein Høyheim	57 68 64 84

Styremedlem	
Christen Knagenhjelm	57 67 82 97

Nordhordland Veteranbåtlag

N-5167 OSTEREIDET

Formann:	Pr. telefon
Tor Bjørgås	56 35 41 82

Kasserer:	
Jostein Daltveit	56 55 94 12

Sekretær	
Vidar Lehmann	55 12 05 67

Side

Innholdsfortegnelse:

- 3 Formannen har ordet
- 4 En milepel for «Hestmanden»
- 7 Dar kjem dampen
- 10 «Styrbjørn» og Norsk Veteranskibsklubb på Internett.
- 12 D/S «Styrbjørn», liv og levnet i 1996.

- 13 Tømmerfløting i Telemark, anno 1995.
- 18 Fra kongeskip til kysttraver.
- 23 Farrisbåten er tilbake i Larvik.
- 27 Kulturvandalisme
- 28 Hovedoppgåve om trisene.
- 30 Mystikk på flaske.

Tegning for- og baksiden: Bård Kolltveit.

Stofffrist neste nr.: 1. oktober 1996

ISSN 0333-0281

I redaksjonen: Arne Drage, Korsvikhaven 37, 4638 Kristiansand. Tlf.: 38 04 31 53
Thor Hansen, Teknikergt. 5 - 3912 Porsgrunn - Tlf.: 35 55 52 01

Formannen har ordet

Vi som iblant ferdes på sjøen, vet hvor stor betydning vindretningen har for gjennomføringen av en reise. Motvind kan gjøre den betydelig lengre og mer strabasiøs enn ønskelig. Men heldigvis skifter værforholdene, noe som gjør sjøreisene spennende og aldri kjedsommelig like.

Slik er det også i klubbens virksomhet. Jeg ga for et par år siden uttrykk for "motvind fra alle kanter". Nå kan vi imidlertid glede oss over passat-mild medvind.

- Vi lyktes med verve-aksjonen i fjor høst. Mange tegnet medlemskap, men viktigst av alt; et snes aktive har "slått rot", delvis i administrasjonen, men også som godt kvalifiserte mannskaper ombord. Disse vil få stor betydning for oss i tiden fremover, og vi vil gjennomføre en ny aksjon til høsten.

- Vårt fremstøt mot Riksantikvaren for å skaffe bidrag på 96-budsjettet til fornyelse av stål og tre i forbindelse med fordekket på "Børøysund", resulterte i det største enkelt-bidraget noen sinne til klubben vår. Det er imidlertid betydelig mindre enn søknaden og rekker ikke til hele operasjonen som må gjøres i en omgang. Vår oppgave er nå å finne den riktigste anvendelse av beløpet.

- Vi har nylig avholdt et diskusjonsmøte vedrørende restaureringen av fartøyene. Her fikk vi nedsatt en 5-manns restaureringskomité som skal fortsette dette viktige arbeidet på begge båtene, og et kontaktnett på ca. 10 mann fra båtutvalg og det praktiske arbeidet ombord, som skal stå i nær forbindelse med selve restaureringskomiteen.

- Oslo Martime Kulturvernssenter er i ferd med å ta form innenfor sin formålsparagraf og vi regner med at "Styrbjørn" er på plass bak "Børøysund" i løpet av høsten, sammen med det verneverdige KNM "Alta". Selv om vår deltagelse i OMK krever noe omstilling når det gjelder lagerplass etc. på kaien, ser vi store fordeler i å få en permanent havneplass i et større verne-miljø og ikke midlertidig basert på Havenvesenets velvilje, som hittil.

- D/S "Hestmanden" er vel i havn i egen stiftelse og vi følger oss sikre på at en vellykket restaurering, antagelig til og med i krigsutgave, vil være et faktum om noen år.

Takknemlige tanker går tilbake til 1979 da vår daværende formann, Jon Schrøder, tok vel vare på Olaf T. Engvik's informasjon om at "Hestmanden" og "Styrbjørn" skulle hugges. Petter Olsen oppfattet situasjonen og hjalp oss med kjøpesummen som gjorde det hele mulig!

Jeg ønsker medlemmene en god sommer og en god seilingssesong.

Magne J. Hansen

En milepel for «Hestmanden»

Den 26. april skrev Magne Hansen og Bjarne Rostad under på den endelige utgaven av vedtektene for "Stiftelsen Hestmanden". Dermed har skuta fått sin fjerde eier, en eier som bør ha alle muligheter til å gjenreise "Hestmanden" til sin gamle prakt. Da klubben kjøpte skuta i 1979 var den et synkeferdig vrak, klargjort for opphugging. På den tiden var det trange tider for fartøyvernet. Fartøyer var ikke definert som mulige bevaringsobjekter, og falt derfor utenom alle rammer og bevilgninger. Likevel var det en voksende forståelse av at sjøfartsnasjonen Norge måtte bevare endel av sin historie i form av intakte fartøyer, og at det offentlige hadde delansvar for dette.

En begynnelse var at "Børøysund", "Kysten" og "Skibladner" fikk støtte. I 1978 avga et utvalg oppnevnt av Norsk Kulturråd, en innstilling som konkluderte med at det offentlige burde ha ansvar for en grunnstamme på ca. 25 fartøyer. "Hestmanden" var antagelig ikke blandt disse. Mange visste nok om den, og var klar over dens historiske verdi, men å bevare den, det ble sett på som en alt for stor oppgave.

Likevel, det finnes folk som ikke er villig til, eller ikke har evne til å se alle problemer. En gruppe av slike folk var det Norsk Veteranskibsklub sendte til Sandnessjøen i mars 1979 for å ta "Hestmanden" i nærmere øyesyn. Gruppen avga en optimistisk rapport, og styret besluttet å arbeide videre for å berge båten. Målet var å erverve den og konservere den i "møllpose" inntil det ble muligheter for istandsetting og restaurering.

Båtens historie ble gravet frem og gjort kjent. Norsk Kulturråds fartøyvernkomite, Norsk Sjøfartsmuseum og Teknisk Museum støttet arbeidet. Flere offentlige instanser bevilget penger, mens et generøst lån fra en privatperson ble det avgjørende ledd i finansieringen. 5.oktober ble kjøpesummen betalt, og "Hestmanden" skiftet eier.

Likevel var båten langt fra berget. En klausul på et av lånene førte til at den ikke kunne flyttes med en gang, så den ble liggende på opplagsplassen. Sommeren 1981, på tilbaketur fra Vesterålen, var "Børøysund" innom på visitt, og en større gruppe av medlemmene fikk se båten og problemene for første gang. Vinteren etter holdt den flere ganger på å synke, og situasjonen var kritisk. Da kom det endelig en bevilgning på en halv million fra Miljøverndepartementet. Skuta ble gjort "sjøklar", og høsten 1982 slepte kystvaktskipet "Møgsterfjord" den til Trondheim. Her ble den dokksatt ved TMV og foreløbig reparert. Året etter ble det dannet en underavdeling av Norsk Veteranskibsklub i Trondheim. Denne gjengen startet opp, godt hjulpet av elever og lærere ved Trondheim Maritime skoler. Senere kom ulike arbeidsmarkedstiltak inn.



D/S «Hestmanden» malt av E. Gudbrandsen i 1930 årene.

Arbeidene som ble utført var stort sett sikringstiltak for å bremse forfallet. Det viktigste var et bølgeblikktak over hele skipet for å holde regnvann ute. Det var på plass før jul i 1984.

Etterhvert avtok aktiviteten. Konjunktorene bedret seg, slik at arbeidsmarkedstiltakene falt bort, og flere av nøkkelpersonene blandt de frivillige flyttet fra byen. At det ennå ikke var tatt noen endelig beslutning om hvorvidt båten i det hele tatt skulle restaureres, og i tilfelle hvor, bidro også til å dempe entusiasmen. På slutten var virksomheten stort sett det de maritime skolene utførte i undervisningsøyemed. De hadde derved også tilsyn med båten.

Sommeren 1986 gikk alarmen. "Hestmanden" hadde fått slagside og måtte i dokk for å tette lekkasjer. Høsten 1991 var det samme historie på nytt. Småbåteierne med kai nær "Hestmanden" ble engstelige, eierne av kaiområdet så for seg erstatningskrav. Det endte med at kaiplassen ble sakt opp. Hva gjør man så?

Ved Bredalsholmen utenfor Kristiansand hadde Kristiansand Mekaniske Verksted en "filial" med en tørrdokk og bygninger for enklere verkstedarbeid. Da virksomheten opphørte i 1988 var det ønske om å bevare anlegget til et fartøyvernsenter for stålskip. Da "Hestmanden" ble "sagt opp" i Trondheim var fartøyvernsenteret på Bredalsholmen ennå ikke etablert, men planene var så pass konkrete at det var klart at dette måtte bli "Hestmanden" sin nye hjemmehavn.

Riksantikvaren garanterte for slepeutgiftene og forberedelsene begynte. Båten ble dokksatt i Trondheim, fikk bunnpudd og ettersyn og klargjort for slep. Ingen stilte kystvakten opp, og "Voldstad jr." sto for slepet ved St. Hans-tider 1992.

Nå begynte en ny oppgangsperiode for "Hestmanden". Taket over båten ble utbe-

dret og det ble ryddet ombord. Alt så plutselig lysere ut. Høsten 1992 ble det ansett prosjektleder på Bredalsholmen, og driften kom inn i fastere former. Også her ble det satt igang flere sysselsetningsprosjekter.

Bredalsholmen og "Hestmanden" kom i et slags symbioseforhold. Verftet trengte skipet for å bygge seg opp med kompetanse og utrustning, mens skipet trengte verftet for å bli satt istand. Fremdeles manglet den endelige beslutning om istandsetting og midler til dette. Frigjøringsjubileet i 1995 ble sett på som en mulighet for å få den nødvendige oppmerksomhet. Med sin krigshistorie ville "Hestmanden" være et autentisk minnesmerke over krigsseilernes innsats. Et legg i forberedelsene var at klubben bestilte en historisk dokumentasjon ved Bergen Sjøfartsmuseum. Dette ble en artikkel på nærmere 90 sider, trykket både i museets årbok for 1993, og som et særtrykk.

Et viktig initiativ ble tatt høsten 1994 av Ivar Myklebust, formann i Agder Krigsseilerforening. Han ville starte en innsamlingsaksjon for skipet. Dette førte til at det ble nedsatt tre grupper for å arbeide videre med saken: En lokal innsamlingskomite, en nasjonal støttekomite bestående av kjente personer og et fagråd som i mange saker trådte inn i eierens sted. En avgjørende støtte for arbeidet var Stortingets bevilgning på 5 millioner kroner i forbindelse med frigjøringsjubileet. Dette skapte anerkjennelse for prosjektet og i løpet av innsamlingsperioden kom det inn ca. 1,5 millioner kroner.

Veteransklubbens arbeid for å danne en stiftelse ble tatt opp igjen, og på årsmøte før jul i 1995 ble det vedtatt å overdra båten til stiftelsen som var under etablering. Klubbens tonnasje blir derved svært redusert, men så blir også de gjenstående oppgaver mer overkommelige.

I alle de årene klubben har eid "Hestmanden", har det vært klart at en restaurering har vært langt utenfor det en ideell forening kan makte. "Hestmanden" er da også et godt eksempel på hvordan fartøvernprosjekter utvikler seg. Ingen fartøyer er vernet på offentlig initiativ, det er alltid entusiastene og frivillige som har funnet frem til båtene og gjort det grunnleggende arbeid for bevaring. På den annen side er ingen fartøvernprosjekter fullført uten offentlig medvirkning. "Hestmanden" er nå kommet inn under det offentlige verneapparat, men det er langt igjen før den er ferdig. I det videre arbeid er det plass til, og helt nødvendig, med frivillig innsats. Vi håper den påtenkte venneforeningen i Kristiansand kan stå for en del av denne oppgaven, nemlig å samle alle frivillige krefter i distriktet, og å kanalisere deres innsats til beste for "Hestmanden". Da vil sørlendingene få den eierfølelse til skipet vi tror er nødvendig for et vellykket resultat.

Georg Jensen

Dar kjem dampen....

Dampbåten "Oster" mellom øyar og fjordarmar i Nordhordland.

Både bymann og bonde var leie seg då "Oster" vart teken ut av drift i 1964. Nordhordlandske Veteranbåtlag har bestemt seg for å venda dette til glede ved å føra båten attende til ein trygg plass mellom øyar og fjordarmar i bygdene våre, så vel som i Bergen havn.

Med eit avbrot under krigen, trafikerte D/S "Oster" i hovudsak Osterfjorden og Sørfjorden mellom 1908 og 1964 i det som den gong var Indre Nordhordlandske Dampbåtlag. Båten er bygd mellom anna med tanke på isbryting og ferdsle i starumar og sund, og skroget er såleis sers solid.

Som hovudpulsåre mellom bygdene og byen hadde D/S "Oster" ein heilt eigen plass nær hjarta både til folk og verksemdar i området, og heldt denne posisjonen til siste dag. Det var ikkje for ingenting at den sorgglade visa "Dar kjem dampen" vart laga av døveprest Hammer og framført av Ivar Medås stutt tid før "Oster" vart borte.

Etter sal og ombygging har båten dei siste 30 år gått i fraktefart på kysten, under namnet M/S "Vaka". Mellom anna vart ein god del av overbygget teke bort og det vart innsett dieselmotor. M/S "Vaka" har vore i drift til nå og var sist sertifisert i 1995 fram til hausten 1997. Lokalmiljøet har ikkje gløymt båten, og sidan hausten 1995 har det vore kjent at eigaren kunne tenkja seg å selja.

I samband med dette vart Nordhordland Veteranbåtlag reorganisert og fekk i årsmøte i februar 1996 i oppdrag å kjøpa båten med tanke på restaurering etter "antikvariske prinsipp"; slik han var før 1963. Med velvilje frå mange hald vart dei praktiske sider ved kjøpet fullført 8. mars 1996, og båten har fått mellombels havn i Bjørsvik i Lindås. Frå fyrste stund er det likevel klårt at båten høyrer til i heile Nordhordlandsområdet.

STYRING OG FØREBUING

Nordhordland Veteranbåtlag fekk i samband med dette nytt styre, samansett frå dei fleste nærliggjande kommunar og frå Bergen. I styret sit folk med lang maritim bakgrunn, røynsle frå skipsrestaurering, teknisk, administrativ og økonomisk kompetanse og vid kontaktflate.

Styret prioriterer i første fase økonomisk konsolidering og førebyggjande vedlikehald. Samstundes vert det og utarbeidd ein restaureringsplan, og tekniske inngrep vil ikkje verta gjorde før denne er vedteken. I denne fasa vil ein og etablera kontakt med offenkjente instansar og sikra båten som verneverdig.

Restaureringa av "Oster" er eit omfattande prosjekt, som krev tid og ressursar.



D/S "Oster" i 1964 etter avslutta rutefart

Kjøpet er for største delen ordna med låneopptak, og det vil krevjast monalege investeringar vidare både til maskin, overbygg og anna.

Etter restaurering tek ein sikte på å bruka båten til tilstellingar, turar for lag og firma, ymse kulturaktivitetar og i reiselivsverksemd. Ikkje minst ynskjer ein at båten, som den einaste attverande av sitt slag, skal vera ein synleg og kjær kulturberar for den delen av Vestlandet han og dei andre fjordabåtane så trufast tente.

Finansieringa vil basera seg på medlemskontingentar, lutbrevtingingar og andre tilskot. Ein god del av arbeidet må gjerast av fagfolk, sume deler kan gjerast på dugnad. Tilgang på materielle ressursar ved gåver, leige og andre gode betingelsar vil vera av stor verdi.

Ein har god grunn til å vona at arbeidet med båten vil kunne få tilskot frå offentlege midlar til kulturføremål.

Dersom nokon vil bidra eller få informasjon, så ta kontakt.

Adressa til laget er nå:

Nordhordland Veteranbåtlag, 5167 Ostereidet.

Båtene i Halden-kanalen

Harald Lorentzen: «Båtene i Halden-kanalen» er en hyllest til de små gamle tømmersleperne, til passasjerbåtene og minnene om vannveiens betydning for lokalsamfunnet. Heftet er illustrert med en rekke bilder og tegninger. Av innholdet ellers er det en fyldig skipsliste på 40 båter som forteller hver sin båts historie fra oppspanting til dens eventuelle opphør. For å få den riktige stemningen, har Harald Lorentzen fått en tidligere reisende til å skrive et eget kapittel om sin reise med toget «Tertitten» og dampbåten «Turisten».

Båtene i Halden-kanalen



UTGIVER: GENIUS FORLAG - 1991

Sendes: Genius Forlag, Lagmannslia Nord, 3715 SKIEN. Tlf.: 35 52 31 57 e. kl. 16.00.

Heftet - Pris kr. 98,- + porto kr. 12,- Antall eks.:

Navn

Adr.:

Postnr.:

Underskrift

S.S. Styrbjørn og Norsk Veteranskibsklub på Internett.

For å holde tritt med utviklingen og for ikke å drukne i mediastrømmen i Norge har nå S.S. Styrbjørn fått sine egne hjemmesider på Internett.

Det er foreløbig laget sider som omhandler Styrbjørn, Børøysund, Hestmanden, NVSK, Stord I, Forlandet og Tirpitz. Det er også lagt ut en side som omhandler medlemskap og adresser.

Noen av sidene er både på Engelsk og Norsk.

Det er videre lagt ut bilder av Styrbjørn, de andre båtene vil komme etterhvert som bildene har blitt scannet og omgjort til et dataformat som kan kjøres ut på nettet. Og det er laget "linker" til andre databaser i Norge, Sverige, Danmark, Storbritania, U.S.A. og Canada, andre vil komme til etterhvert, som omhandler maritim kulturhistorie og annet maritimt. Da sidene er ment som informasjonsbase for maritim kulturhistorie vil vi bestrebe oss på å få lagt ut flest mulig av båtene tilsluttet fartøyvernet i Norge.

Siden skal først og fremst fremheve og spre kunnskap om NVSK sine båter, men for å få mest mulig interesse for sidene er det viktig at man også kan finne stoff om andre lignende foreninger. Siden vil derfor hele tiden være under utvidelse med flere linker.

Det finnes i Norge egne sider om Skibladner og Anna Rogde (også linket til våre sider), men disse er av mer kommersiell karakter. Men våre sider er de eneste norske som direkte tar seg av maritimt kulturarv. I de andre skandinaviske land er det en mengde sider om emnet, så forspranget er stort. Disse sidene har et stort publikum fra hele verden. Det er på vår side laget et telleverk som teller alle besøkende så alle kan se hvor mange besøkende vi har.

Det vil også i nær fremtid legges ut en direkte link til en av de største søkermaskinene som søker på nettet. Dette for at besøkende lettere skal kunne finne mer info. på nettet. Sidene er også registrert hos alle de største søkermaskiner i verden, så at de lettere skal finnes.

Styrbjørn's sider har følgende adresse på Internett: <http://home.sol.no/bjeren/>

Om det finnes andre verneverdige båter som har egne hjemmesider som kan linke oss opp i mot, så send gjerne en mail til bjeren@telepost.no. med opplysninger om URL adresse. Dette kan også gjøres direkte på Styrbjørn's hjemmeadresse.

Er det noen verneverdige båter som gjerne vil komme ut på nettet, kan man også sende opplysninger om båtnavn, eiere, tekniske opplysninger, kort historikk o.l., gjerne med s/v. foto (s/v. fotografier tar mindre datakapasitet og er raskere å overføre) til: **Terje Bjerén. P.O.Box 6125 Etterstad, 0602 OSLO.**

Om fotografiene skal merkes med rettighetshavere må dette også oppgis. Så hjelp oss å nå målet om å bli den ledende internett basen for verneverdige fartøy i Norge.



D/S «Styrbjørn», liv og levnet i 1996

D/S «Styrbjørn» årlige «Åpen dag» ble avholdt i kulde og blest, men de fremmøtte, ca. 40 i tallet, trivdes allikevel.

De pågående arbeider på brua ble vist interesse samt de avsluttende arbeider på fyrdørken.

Ting tar tid, å spise en elefant er ikke gjort i en jafs.

Det er en kamplysten gjeng i god steam som skal ha D/S «Styrbjørn» under «trykk», men når?

Følg med, følg med.

Vi er innvilget plass på Oslo Maritime Kultursenter (OMK) og det forplikter en presentabel båt, både utvendig og innvendig.

Erik Streen.



D/S «Styrbjørns» dag 24. april 1996.

Tømmerfløting i Telemark, anno 1995

I følge norsk massemedia opphørte tømmerfløtingen her i landet med nedleggelsen i Mjøsa 1980, Haldensvassdraget 1983, Glomma 1985 og til sist i Trysil sommeren 1991.

Året etter(1992) fløtet Skiensvassdragets Fellesfløtningsforening over 200 000m³. I 1975 bygget de nytt verkstedsbygg på havna i Skien, i 1993 investerte de i ny tømmerseleper, og i disse dager pusser de opp kontorbygget.

For nærmere innsyn i virksomheten tok vi kontakt med nevnte foretak, dette gav rask respons, og 5. september 1995 befant Jørn Storberget fra Fetsund Lensemuseum og Arve M Nordsveen fra Mjössamlingene seg ombord i tømmertrekker "Triset" midt ute på Norsjø, godt utstyrt med fotoutstyr og notatblokker. I 5 timer måtte skipper Olav Kantebakke og mannskap Per Helge Thorsdalen dele "Trisets" kombinerte messe/bysse og styrehus med to ivrige entusiaster.

Hovedpersonen "Triset" kom til verden på Den Breejen skipsverft i Holland i 1983. Etter en omflakkende tilværelse i saltvann, under bl.a svensk flagg ble den innkjøpt til tømmertrekking fra Oslo 10/6 1993.

Båten er utstyrt med en Detroit dieselmotor på 360 Hk er 14,48m lang og 4,64m bred. Overbygget inneholder styrehus messe, bysse og toalett, mens lugarene ligger under dekk forut. Formen i skroget er godt egnet til isbryting. En viktig detalj siden fløtingen her i Telemark foregår hele vinteren. Båten er utstyrt med to ror, den snur rundt på sin egen akse, og når en drar på med gassen har en mer følelsen av en speedbåt på veg til vannskitur eller en tømmerseleper.

"Vårt" slep besto av 500 bunter, hver på 20 m³. Det ble hentet på Aslaksborg utslagsplass ved Gvarv, målet er Skotfoss hvor slepet blir lagt opp, her deles det i 5 og 5 bunter og sluses gjennom Løveidsluser før det trekkes fram til A/S Union i Skien.

Skulle dette vært fraktet med annet kommunikasjonsmiddel ville det utgjort ca 300 lastebiler med tilhenger, eller i overkant av 300 jernbanevogner.

Da vi ankom utslagsplassen var fløterne i gang med klargjøring av slepet, og "Triset" lå ute i lensa, et godt stykke fra land. Vår vert Ivar Opheim tilbød en liten slepebåt, og Jørn som til daglig behandler slike farkoster i Øyern lot seg raskt overbevise, og like etter fortøyet vi til "Triset", og fikk ta del i retting av slepet. Tømmeret som slås ut her kommer med bil fra forskjellige steder i Midt og Vest-Telemark. På Aslaksborg legges det over i en "vugge" som tar 20m³. To wire slås rundt, og bunten tipper ut i vannet. Alt virker raskt og effektivt.

I dette vassdraget har de en utslagsplass til, den befinner seg på Notodden. Her bruker de ikke "vugge" til buntingen, men derimot en stor truck som tar hele billasset. Nå fløtes det også i Vest-Telemark, her er det utslagsplass ved Dalen. Dette tøm-



Tømmer "så langt øyet rekker" og alt dette skal lille "Triset" ut å trekke på.

meret skal til Borregaard Vafos A/S i Kragerø. Heller ikke disse har lagring på land, og benytter seg av lagring i vann ved Hogga, og henter med bil etter behov på fabrikken.

Båten som trekker heter "Axel Borchgrevink". Den har vært i vassdraget siden 1903, fikk byttet ut dampmaskina med motor i 1954 og har gjennomgått flere forandringer av overbygget.

Men tilbake til Norsjø og "Triset". Turen ned til Skotfoss er beregnet til 20 timer, og dermed blir båten både arbeidsplass og bosted. Enkelte ganger går slepene hele døgnet, mens de andre ganger legger opp slepet på kvelden, bruker natta til å sove, og fortsetter turen dagen etter.

Etter at trossa ble festet, og slepet kom i sig virker livet nokså behagelig. En fordriver tiden med kaffe og mat, samtidig som en heletiden må følge med på hva som foregår rundt oss. Oppe på styrehustaket surret radaren, mens vi med gjevne mellomrom kikket ned på den runde skiva, slik kan vi finne ut hvor langt det er bort til nærmeste punkt på land, og hvordan slepet beveget seg, og om det finnes andre farkoster på vår kurs. Det er tross alt store, for ikke å si lange ting som er i bevegelse. Avstanden fra båten til slepet er 180m og slepet selv er på 300m.

Med våre erfaringer (Jørn har flere sesonger som mannskap på "Mørkfos" i Øyern), og historiske kunnskaper om tømmerseping begynner en lett og sammenligne dette med Øyern og Mjøsa. Et lignende slep på Mjøsa i 1960 ville ha krev et mannskap på 7, og på Øyern i 1985 faktisk 5 personer. I begge tilfellene ville de ha hatt en slepebåt til som hjelp ved klargjøring av slepet. Her ombord



«Triset»

holder det med to personer og ingen hjelpebåt. Under klargjøringen benyttet en seg av "Triset" som p.g.a sin store manøveringsdyktighet nærmest danset rundt slepet, gikk over lensestokker og kom til akkurat der det var behov.

Vårt eneste uhell på turen var været. Håpet om noen unike bilder av gigantiske tømmerselep ble noe frynset i kantene i det fotoapparatene ba om blitz bare linsene ble rettet ut mot regnværet. Heldigvis letnet det litt, og vår lille slepebåt ble løst fra "Triset". Nå kretset vi rundt og knipset i vilden for ikke å si grå sky. Et tømmerselep er, for den som har sans for slikt, et fantastisk syn og hadde fortjent en bedre forevigelse enn det været gav oss tillatelse til.

Selv om vi kunne ha nytt livet og opplevelsen om bord i enda noen timer måtte vi ta lett båten å sette kursen tilbake mot Aslaksborg. Da kom hjertesukket fra Jørn: "Detti trudde je ældri je sku få opplæva mer!"

Fløtingens historie, og framtid.

Det har vært fløtet i disse vassdragene så lenge folk har hatt behov for transport av tømmerstokker. For 300 år siden ble det lovregulert, og dagens navn Skiensvassdragets Fellesfløtningsforening stammer fra 1862.

I dag er foreningen organisert med representantskapet som øverste organ, dette består av 8 representanter fra kjøpersiden, og 6 fra skogeiersiden, styre har 3 fra kjøper og 2 fra selgerne, formannen kommer alltid fra kjøperne. Foreningen har som mål å gå i balanse, ikke i overskudd. Skulle en komme ut med sistnevnte, går dette



Konstruksjonen heter traktorbåt og brukes til jobbing i lensene.

til et fond som skal dekke kostnader og eventuelle underskudd. Det er kjøperne som betaler fløtningskostnadene.

Kraftutbyggingen i vassdragene har fått følger for fløtingen. Kraftverkene har betalt erstatning for ulempene, dette har gått dels til investeringer og dels til drift. Mens vi befant oss ombord, og senere på dagen da Ivar Opheim guidet oss rundt på foreningens anlegg, måtte en filosofere over hvorfor fløtingen har overlevd her, og ingen andre steder.

Hovedgrunnen er at A/S Union ikke lagrer tømmer på land, men lar det ligge i Hjellevann. (Det samme gjelder for Vafoss, med Hogga opptaksplass).

En begrunnelse for nedleggelse av fløtingen var fabrikkens behov for ferskt virke året rundt. Her er dette løst med at fløtingen går så lenge ishindringene ikke blir for store.

En annen årsak kan være at de har klart å fornye seg. Alt i 1955 startet de med slep av bunter. Mannskapsstørrelser og båter er tilpasset tidens krav. Ting er gjort lettvtint og effektivt. Det er reist ny verkstedsbygning, kort sakt virker alt som i en vanlig moderne bedrift. Mens vi gikk rundt på området viste Ivar Opheim oss varpebåter og traktorbåter som var innkjøpt fra vassdrag både i Norge og Sverige hvor aktiviteten er nedlagt.

Hva så med framtiden? De to siste årene er kvantumet gått betraktelig ned. Men dette skyldes liten avirkning og import av utenlands virke og ikke endringer i



Ivar Opheim og Jørn Storberget diskuterer FAGET i detaljer, her finner de ut forskjellen på en Fetsundhake og en hake fra Skiensvassdraget.

transportformen. I 1995 er aktiviteten økt betraktelig, og det slepes nå hele tiden både fra Notodden og Aslaksborg, samt en del turer i Vest- Telemark.

Vi lar årsberetningen fra 1994 få siste ordet:

"Ut fra årets resultat kan det stilles spørsmål om fløtingens framtid. Styret er av den oppfatning at fløtingen fortsatt vil være konkurransedyktig, hensyn tatt til økonomi og andre forhold, herunder miljø."

Skien 31/12 1994 og 7/4 1995.

Jørn og Arve retter en stor takk til Skiensvassdragets Fellesfløtningsforening ved Ivar Opheim og mannskapet på "Triset" for en interessant dag i fløtermiljøet.

Av Arve M. Nordsveen, Gjøvik

Fra kongeskip til kysttraver

Nordenfjeldske har lange tradisjoner i cruisefart. Allerede i 1870-årene arrangerte selskapet sine første Nordkapturer i samarbeid med Bergenske, og inntil første verdenskrig skulle kysten og fjordene fra Vestlandet til Nordkapp bli virkefelt for B. & N. Line's spesielle turistruter.

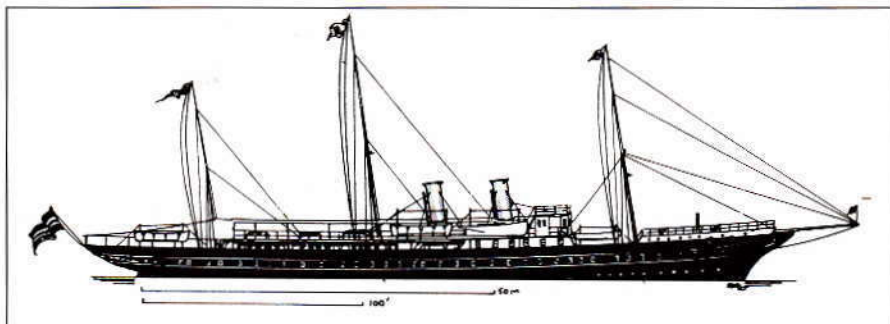
Fra 1906 ble det dessuten arrangert en tur for året til Svalbard. De fleste turene hadde utgangspunkt i tyske, britiske og belgiske havner. Skipsnavn som "Haakon VII", "Kong Harald", "Sigurd Jarl" og "Ragnvald Jarl" er velkjente fra denne tiden.

Når man nevner Nordenfjeldske og cruisefart, er det likevel ett skipsnavn - "Prins Olav" - som markerer seg foran andre. Vi vender blikket mot mellomkrigsårenes turisttrafikk og mot skip som begynte sin tilværelse som kongeskip, for senere å bli luksuscruiseskip og hurtigruteskip, og som endte sitt liv under tysk bombardement i et fluktforsøk til Storbritania i 1940. La oss gi oss tid til å følge skipets historie i litt roligere tempo enn den raske skissen i forrige avsnitt. For dette er nemlig et skip og en karriere utenom det vanlige.

I april 1906 ble kjølen strukket til et nytt britisk kongeskip ved A & J. Inglis' verft i Glasgow. Ved sjøsettingen 30. mai 1907 ble skipet døpt "Alexandra" etter kong Edward VII's danskfødte dronning. "Alexandra" var nærmest å regne som kongefamiliens private yacht, idet man allerede hadde et betydelig større offisielt representasjonsfartøy, "Victoria and Albert". Ved første øyekast kunne de to se ganske like ut, med klipperbaug, tre master og to skorsteiner, men mens "Victoria and Albert" hadde et deplasement på 4.700 tonn, målte "Alexandra" bare 2.050 deplasementtonn. Men selv det var jo respektabelt for et slikt flytende leketøy. "Alexandra" ble levert fra verftet i mai 1908. Det var det første britiske kongeskip bygget ved et privat verft, og samtidig det første av denne typen med turbinmaskineri. Skipet hadde tre propeller. Den midterste ble drevet av en høytrykksturbin, mens de to andre var koblet til lavtrykksturbiner. Samlet maskinkraft var 4.500 hestekrefter, og på prøveturen ble det oppnådd en toppfart på 19,5 knop. Marsjfarten lå ca. 2 knop lavere.

Kjenningsmålene var følgende: Lengde (i vannlinjen) 275 fot, bredde 40 fot, dybde 12,5 fot. Deplasementtonnasjen var som nevnt 2.050 tonn. Verftsregningen lød på 8.000 pund mindre enn beregnet.

"Alexandra" var oppkalt etter en dronning, og utseende gjorde ikke skam på navnet. Langs det slanke, elegante sorte skroget løp forgylte støpejernlister i trosseornamentikk, og såvel den ekstremt utoverhengende baugen som den perfekt avrundede allipsehekken var overdådig dekorert med bl.a. de britiske rikssymbolene - den engelske rose, den skotske tistel og den irske kløver. De tre høye, akterstagede



H.M.Y "Alexandra" slik den opprinnelig så ut.

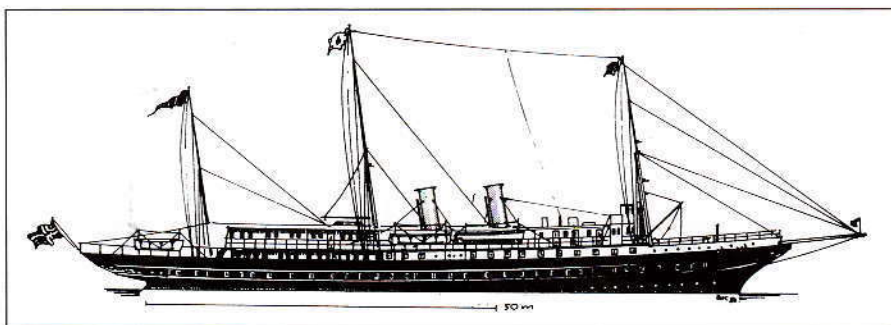
mastene og de to "trompetskorsteinene" i samme hellende vinkel, ga skipet et preg av hurtighet og eleganse. "Alexandra" hadde tre gjennomgående dekk, foruten bakk og midtskip. Midtskipet tjente også som promenadedekk for de fornemme passasjerene. De kongelige gemakker lå akter på hoveddekket. På shelterdekket like over lå spisesalen og selskapsrommene.

Selv om "Alexandra" egentlig var tiltenkt kongeparets private bruk, hendte det også at skipet ble benyttet til andre formål, bl.a. av Admiralitetets ledelse når de gjorde inspeksjonsreiser til forskjellige marinebaser. Men storparten av året lå skipet i ro.

Ved utbruddet av den første verdenskrig gikk "Alexandra" i opplag, og såvidt vites var skipet uvirksomt under hele krigen og de første etterkrigsår. Økonomiske vurderinger hadde ikke ligget til grunn ved planlegging og bygging ("If you ask the prince, you can't afford it") og i det harde konjunkturklima som preget både britisk og internasjonal økonomi i 1920-årene, fant den britiske regjering det lite hensiktsmessig å beholde to kostbare kongeskip. Man valgte å la "Victoria and Albert" gjøre denne tjeneste alene, og avverterte "Alexandra" til salgs.

Det ble hevdet at Bergenske, som i 1921 hadde gjort et godt kjøp med "Meteor" fra Tyskland, vurderte å overta "Alexandra", men bestemte seg for å avstå fra kjøpet. Skipet var imidlertid i førsteklasses stand, og Nordenfjeldske, som nødig ville miste den posisjon i turisttrafikken som selskapet hadde opparbeidet før krigen, mente på sin side at her bød det seg en god sjanse. Handelen ble avsluttet i Buckingham Palace 27.mai 1925. Samtidig ble det gjort kjent at "Alexandra" ville bli omdøpt til "Prins Olav". Sammenhengen mellom de to navnene er nærmere enn mange kanskje vet. Dronning Alexandra var vår daværende kronprins Olavs mormor, og hans opprinnelige navn var som kjent Alexander. Kjøpesummen var 25.000 pund, eller 5.000 pund mindre enn Bergenske hadde betalt for "Meteor". Med dette kjøpet hadde Nordenfjeldske skaffet det hurtigste og mest luksuriøse skip i den norske handelsflåte.

Reklameverdien ved kjøpet av den forhenstående kongeyachten var uvurderlig,

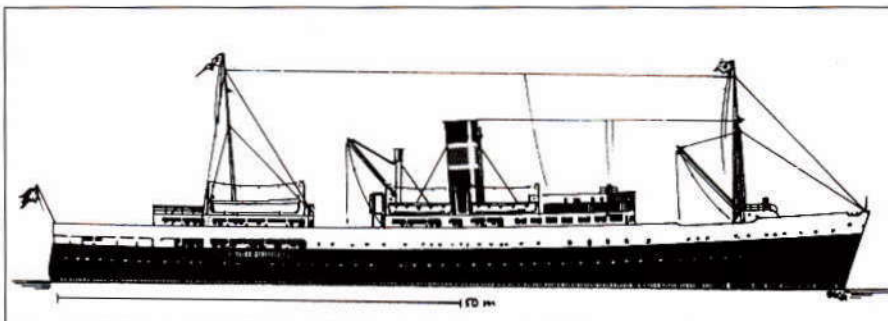


S/S "Prins Olav" som cruiseskip

ikke minst blant det amerikanske publikum. Det gjaldt å utnytte denne verdien raskest mulig, og allerede samme sommer, etter en foreløbig utrustning i Trondheim og en hektisk presentasjon, la "Prins Olav" ut på sitt første Nordkappcruise fra Bergen 5. juli 1925. Skipet hadde bare plass til 50 passasjerer, men det var fra første stund hensikten å utvide kapasiteten for å gi bedre lønnsomhet. Etter to Nordkapturer i 1925, hvor bl.a. fotograf Wilse var med for å skaffe passende bilder til neste års reklamefremstøt, gikk "Prins Olav" til Fredrikstad mek. Verksted for en mer gjennomgripende ombygging i løpet av høsten og vinteren 1925/26. Det var vel både gunstig pristilbud og tilfredshet over arbeidet med det nye hurtigruteskipet "Dronning Maud" som gjorde at Fredrikstad fikk oppdraget.

Ombyggingen medførte bl.a. at brønnen mellom bakken og midtskipet ble bygget inn, slik at det ble plass til en romslig spisesal i hele skipets bredde. Lenger akterut på samme dekk ble det innredet en komfortabel røkesalong som også nådde fra skipsside til skipsside. På promenadedekket ble det bygget et nytt dekkshus med flere lugarer, slik at passasjerkapasiteten økte fra 50 til 100. Også på andre måter ble "Prins Olav" tilpasset sin nye oppgave, men de tre himmelhøye mastene, de kremgule trompet-skorsteinene og - ikke minst - de kongelige lugarene, ble beholdt uforandret. Det samme gjaldt også de forgylte forsiringene på skroget, bortsett fra at Trondheims byvåpen heretter prydet stevnekrøllen forrest på gallionen. Nordenfjeldskes hensikt med "Prins Olav" var å dra fordel av det kresne klientell blandt turistene som betalte godt for lange reiser i den eksklusive atmosfæren som preger en privat lystyacht. Turopplegget var basert på fire turer hver sommer til Nordkapp og en femte som strakte seg helt nord til Svalbard og pol-isen. Vanligvis var Bergen utgangspunktet for turene, men enkelte sesonger gikk passasjerene ombord i København, Ostende eller Leith.

Med atskillig hell hadde Bergenske benyttet "Meteor" i Middelhavet i vinterhalvåret. "Prins Olav" lå de første vintrene i opplag, men våren 1928 gikk også dette skipet til Middelhavet. Imidlertid var konkurransen på vintercruisemarkedet blitt



S/S "Prins Olav" ombygd som hurtigruteskip

betydelig skjerpet utover i 20-årene. Forsøket med "Prins Olav" i Middelhavet var så lite oppmuntrende at i de følgende vintre lå skipet igjen i opplag. Det kom ikke tilbake til Middelhavet før i forbindelse med en charterreise i 1935.

Tross sin store reklameverdi og all sin eleganse ("Mahognyløkkene på stentøibadene er trukket med semsket skind", kunne Aftenposten fortelle), ble turistskipet "Prins Olav" ingen økonomisk suksess for Nordenfjeldske. Selv med fullt belegg på 100 passasjerer, var det ikke lett å dekke de uforholdsmessig høye driftsutgiftene. Kongeskipet "Alexandra" var aldri blitt planlagt med tanke på økonomisk drift, og kullforbruket var enormt.

Likevel fortsatte "Prins Olav" med sine regelmessige sommerreiser langs norskekysten og til Svalbard utover de første 1930-årene, men med unntak av de to foran nevnte Middelhavsturene lå skipet uvirksomt hele vinterhalvåret. Foruten charterreisen til Middelhavet var det i 1935 inngått avtale om bortfrakting til et amerikansk reisebyrå for krysstokt i Det karibiske hav, men befraktingen ble annullert før turen kom i stand. Det generelle cruisemarked ble presset ved at et stadig større antall store passasjerskip ble tatt ut av vanlig rutefart i takt med synkende konjunkturer og dermed fallende passasjerbelegg, og satt i cruisetrafikk. Sett på denne bakgrunn var det ikke rart at Nordenfjeldskes ledelse arbeidet iherdig med planer for alternativ bruk av det vakre, men upraktiske skipet. Løsningen på problemet var både logisk og overraskende på samme tid: "Prins Olav" ble ombygd til hurtigruteskip.

I 1936 ble Hurtigruten Bergen-Kirkenes utvidet til å ha daglige avganger. Nordenfjeldske fikk tilsagn fra staten om å kunne delta med enda ett skip i ruten, dersom dette tilfredsstilte kravene til størrelse, fart og komfort. På dette grunnlag tok Nordenfjeldskes ledelse sin beslutning om "Prins Olav"s fremtid.

Det sier seg selv at en slik ombygging måtte bli meget omfattende. Arbeidene foregikk dels på Tronhjems Mek. Verksted, dels på Nordre Verft, og det skulle virkelig et skarpt øye til for å finne likhetspunkt, mellom turistskipet som gikk til verftet i 1936 og hurtigruteskipet som forlot verftet året etter. For og akterskip

hadde fått ny fasong, og både overbygning og rigg hadde fått helt ny utforming. Det gamle tubinmaskineriet var blitt skiftet ut med en Fredrikstad dampmotor på 3.500 hestekrefter, den kraftigste bygd i Norge til da. Storparten av innredningen var også blitt fornyet, men skipets gamle trekkplaster, de kongelige lugarene, var beholdt uforandret. Dette skapte imidlertid problemer for planløsningen. Heretter skulle "Prins Olav" ha to klasser for passasjerene, og mens den nye første klasse ble innredet midtskips og forholdsvis høyt oppe i skipet, lå de kongelige gemakker ganske langt akter nede på hoveddekket, hvor tredje klasse nå holdt til. Det krevde et sinnrikt system av krokete korridorer og trapper for å få kabalen til å gå opp, og resultatet ble at hurtigruteskipet "Prins Olav" ikke var det letteste skip å finne fram i. Det fortelles med krav om pålitelighet at etter middagen på overleveringsturen gikk selskapets direksjon inn i røkesalongen på tredje plass (hvor selskapssalongen lå i skipets turisttid) i den tro at de var på første plass. Med en tonnasje på 2.147 BRT overtok "Prins Olav" suverent lederplassen i hurtigruteflåten før krigen.

Mange beklaget kanskje at den vakre turistyachten nå var borte fra skipsleia. Men det var sannelig ikke mye å utsette på eksteriøret til hurtigskipet "Prins Olav" heller. Det var et særdeles vakkert kystruteskip i en utforming så moderne at knapt noen ville tro at det allerede hadde 30 år bak seg.

Derfor var det ekstra sørgelig at "Prins Olav"s innsats i Hurtigruten skulle bli så kortvarig. I et forsøk på å unnsnippe fra Hammerfest til britisk havn, ble skipet innhentet av tyske fly 8. juni 1940. To bomber traff akterskipet og satte "Prins Olav" i brann. Ett besetningsmedlem omkom ved angrepet. Skipet gikk ned, og de overlevende ble tatt opp av en britisk destroyer noen timer senere.

Et del synlige minner fra skipet eksisterer fortsatt. De overdådige utsmykkingene som prydet gallionen og hekken ble tatt på land og lagret i forbindelse med ombyggingen i 1936/37. De er i dag å finne ombord i "Royal Viking Sky". På selveste National Maritime Museum i Greenwich står det rikt utskårne natthuset. Men forøvrig får vi trøste oss med enkelte modeller, fotografier og Ibsens ord i "Brand": - Evig eies kun det tapte.

Bård Kolltveit

Farrisbåten er tilbake i Larvik!

Etter å ha ført en omflakkende tilværelse de siste tredve årene har D/S Farris endelig kommet hjem til Larvik! Båten er bygget i 1885 og hadde 80 års sammenhengende seilas på Farrisvannet. I dag eies båten av en nyopprettet stiftelse i Larvik. Venneforeningen Farrisbåtens Venner har ansvaret for å støtte opp om arbeidet for å sette båten i stand og drive den som et flytende kulturminne. Målet er å restaurere båten å ta den i bruk i sitt opprinnelige hjemmemiljø.

- D/S Farris er trolig den eneste bevarte av de gamle båtene som traffikerte Farrisvannet, og er det siste dampskipet med tilknytning til distriktet og byen.
- Med sin respektable alder og 80 års drift på vannet samler hun i seg svært mye lokal kulturhistorie
- Båten er en interessant representant for den indre kystkultur og for samspillet mellom by og land og primærnering, industri og turisme
- Erklært verneverdig av Riksantikvaren.

Farrisvannet og trafikken

Farrisvannet er gammelt som transportåre. I navnet (far-eidet) ligger at området tidlig var kommunikasjonsåre. Trafikken på vannet har alltid vært viktig, spesielt i nord-sør retningen. Tømmer ble varpet og slept sydover til byen, og råjern ble fraktet til jernverket i Siljan med stangjern tilbake til Larvik. Da det ble masovn ved Moholtverket ble det nødvendig å frakte malm oppover Farris. Mengden med trekull til verkene ble også transportert på vannet.

D/S Farris

D/S Farris ble bygget for passasjertrafikk på vannet i 1885 og er 49' lang og 12' bred. Båten er byggenummer 7 fra Sandefjords mekaniske Verksted og ble klinket sammen på Eidet. D/S Farris fikk en 8 HK dampmaskin og vedfyrt kjele. Både fastboende og turister fikk nå et fast rutetilbud vår, sommer og høst. Hele sesongen gikk båten i rute mellom Larvik og Siljan, med faste stoppesteder og stopp på signal. Akterut i båten var det salong, over den et dekk, og forut et lite styrehus. Det var alltid noe hjemlig og hyggelig med Farrisbåten, forteller de som var med. Båten var sertifisert for 92 personer, men spesielt i bærtiden så var ruten så ettertraktet at "flere hundre passasjerer" var med.

I 1932 var det slutt med D/S Farris som passasjerbåt. Hun ble kjøpt av Treschow og ombygget til slepebåten Fuglen. I over tredve år gjorde hun tjeneste i den gamle trafikken med tømmerlep, og ble også brukt til sporadiske lystturer og øvrige transportoppdrag på vannet. Etterhvert fikk hun dieselmotor. Siden 1964 har hun



D/S «Farris» fotografert i 1890-årene.

ført en omflakkende tilværelse på Østlandet. Hun har blandt annet vært registreringsfri leker og lyst- og dykkerbåt, og har blitt satt i stand etter kortvarig opphold på bunnen av Glomma.

Prosjektet Farrisbåten

Da båten ble avertert til salgs i mars 1995 tok Larvik Sjøfartsmuseum et initiativ for å sikre båten for byen og distriktet. Interimstyret arbeidet med løsninger utover våren, og 15. mai ble Stiftelsen og Venneforeningen dannet. Takket være villige sponsorer blant næringslivet og privatpersoner lyktes det å reise kjøpesummen. Farrisbåten kan bli et meget spennende samspill og samarbeid i en unik mulighet for å bevare og synliggjøre vår varierte natur- og kulturarv. Prosjektet Farrisbåten vil gjerne ha kontakt med alle som kan tenke seg å delta i arbeidet med å ivareta båten - i form av medlemskap i Venneforeningen eller økonomiske og praktiske bidrag. Vi er også meget interessert i bilder og historier av alle slag fra båten opp gjennom tidene.



Kontakt Stiftelse Dampskipet Farris eller Farrisbåten Venner,

Postboks 49, Sentrum

3251 Larvik

eller ring Venneforeningens leder Yngvar Berthelsen på tlf. 33 11 63 15 eller artikkelforfatteren på tlf. 33 12 62 98.

Henviſning til informasjon:

Farris en helårsvei fra gammel tid. Vegen over en fylkesgrense. Historisk oversikt over veger og samferdsel mellom Telemark og Vestfold. 1995. Tor Bjørkvik.

Innlandsbåtene på 10 Telemarksvann. Bratsberg, Hansen og Lorentzen.

D/S Farris fra 1885. Båtmagasinet 4/1993

Om bondestranda og Farrisbåten: Østlands-Posten. 24/12 1995

Det var alltid noe hjemlig og hyggelig med Farrisbåten. Østlandsposten 31/12 1995

Hedrum bygdebok bind 1. 1982

Notater og opplysninger på Larvik Sjøfartsmuseum og hos artikkelforfatteren.

James Ronald Archer



Situasjonen for D/S «Ammonia» og resten av Rjukanbanen er alvorlig. Hvis ikke fylkeskommunen klarer å stable en seriøs stiftelse på beina, kan Norsk Hydro starte saneringen om tre måneder.

Kulturvandalisme

I åra etter 2. Verdenskrig gjekk ein heil liten flåte av dampdrivne båtar langs vassveggar og innsjøar i Telemark. I fleng nemner vi "Victoria", "Telemarken", "Norsjø", "Inland", "Vrangfoss", slepebåten "Rusla" og jernbaneferja "Ammonia". Og fleire. Omkring 1960 var dei aller fleste av desse hogne, søkt ned eller ombygd til dieseldrift. Originale kulturgjenstandar, flytande, levande tekniske og samferdslehistoriske museumsgjenstandar vart tildels til skrapjern.

Eitt einaste unntak fins att. Den dampdrevne jernbaneferja "Ammonia" som no ligg i stor monn til forfall ved kaia i Vestfjorden. Etter kva ein har greidd å finna ut er denne ferja ikkje berre eit eineståande klenodium i norsk, men også i internasjonal målestokk. At såvel ferjene som banestrekningane er verneverdige minne om Noregs og Telemark si industrielle oppbyggingstid, er til overmål fastslege. Så kjem meldinga om opphogging. Alt i august i år, om vi skal tru radioen. Korkje Staten eller Norsk Hydro er viljuge til å taka noko økonomisk ansvar for å berge desse kulturminna. For kommunane vil det vere for tunge økonomiske løft å taka på seg, etter alt å døme også for fylkeskommunen som ikkje har kulturbudsjett rømsleg nok til å romme prosjekt av slik storleik.

Å halde oppe og i heil eller delvis drift både banen og ferjene blir både dyrt og krevjande. Særleg dersom ein skal halde slik standard at ein kan frakte turistar og anna folk på sertifisert vis. Det vore sjøvsagt det beste alternativet. Men no må ein heller ikkje her lata det beste bli det brukbare sin fiende. Den verkelege "juvelen" i denne samlinga kulturminne, er tvillaust "Ammonia". I det minste bør gode krefter sameinast for å få berga denne for ettertida. Biletleg tala leggja ferga i møllpose. Få sett henne på land, få henne preservert for ettertida, hindre ytterlegare forfall.

Så får framtida.- om ti, tjue eller femti år, vurdere om det er aktuelt med full restaurering og ny sjøsetting.

Sjansen til å få gjort noe med dette er no. Neste år er det kanskje for seint.

Om "Ammonia" blir hogd, vert det føyd eit nytt kapittel til saga om kulturvandalisme i Telemark. Det kan vi ikkje vere bekjent av. Og ein ting til: Hydro bygger seg no opp mot feiring av sitt 100 års jubileum. Hydro si vogge stod på Notodden, året var 1905. Det er sammeleg også for gigantkonsernet å vise så liten vørnad for seg sjølv og eiga soge som avgjerda om å hogge "Storegut" og "Ammonia" tyder på. Etterslektene har dømd hardt dei som brente og reiv stavkyrkjer og andre kulturskattar, og eksporterte enorme mengder antikvitetar til mellom anna Sverige. Dei komande generasjonar vil dømme oss like hardt dersom vi let slik rasering halde fram.

(Hentet fra Porsgrunn Dagblad)

Jørund A. Ruud, Telemark Arbeiderparti

Hovudoppgåve om trisene

"Trisa - eit skikkeleg kvinnfolk". Det er tittelen på ei hovudoppgåve som etnologistudenten Heidi Seilfaldet i Bergen gjekk opp til eksamen med våren 1995. Ho er den første som på vitenskapleg grunnlag har sett på livet til trisene om bord på dei gamle fjordabåtane for nokre tiår sidan.

Heidi Seilfaldet har brukt M/S "Sognefjord" - Fylkesbaatane sin gamle natt rutebåt - som innfallsvinkel i oppgåva si. Ho har mellom anna gjenskapt arbeidsdagen og livet om bord i "Sognefjord" i midten av 1950-åra, gjennom intervju med folk som arbeidde om bord på den tida, og gjennom foto, oppslag, ruter, restaurasjonsprisar og skildring av eit sommarcruise med båten slik det kunne arte seg ein juni-dag.

Kvinner i mannsmljø

Oppgåva mi handlar eigentleg om kvinner som arbeider i eit mannsdominert miljø. Andre har skrive om kvinner på kysten, men eg er nok den første som har teke for seg kvinnearbeidsplassar til sjøs, meiner Heidi Seilfaldet.

Fjordabåtar har segla på Vestlandet sidan 1850-åra, og triser har vore om bord kanskje like lenge. Det har vore mange myter og soger om trisene opp gjennom åra, men desse kvinnene har fått liten plass i dei offisielle historiebøkene til reiar-laga.

Einaste båt som er att

At Heidi Seilfaldet tok for seg gamle "Sognefjord" i hovudoppgåva si, var litt tilfeldig. Tilsvarende båtar gjekk både i Hardanger og til Stavanger. Men "Sognefjord" er den einaste av dei gamle natt rutebåtane som framleis eksisterar. Heidi Seilfaldet har intervjuar fem personar som har arbeidd om bord på "Sognefjord", både kvinner og menn. Kvinnene var dei vanskelegaste å finna fram til. Ho etterlyste triser i avisnotisar. Dei melde seg ikkje sjølve, men ho fekk namna deira av andre. Den generasjonen kvinner som trisene høyrde til ville ikkje framheva seg sjølve, meiner oppgåveforfattaren.

Lange dagar

Ein båt som "Sognefjord" hadde til vanleg tre triser, men fem i sommarsesongen med mykje turisttrafikk. Trisene serverte maten ombord, reidde opp lugarar og salongar, vaska m.m. Dei arbeidde stort sett frå klokka 6 om morgonen til klokka 12 om kvelden, med ein kopp kaffi og ein matbit innimellom. Først i 1960-åra vart trisene tilsett i reiarlaget. Før den tid var det stuertar som dreiv restaurasjonen på båtane. Dei leigde plass om bord og dei folka dei hadde bruk for.



M/S «Sognefjord».

Foto: Kjell Malmgren, Skien.

Viktige personar

Trisene var - saman med billettørane - dei av mannskapet som passasjerane oftast møtte. Dei har vore svært viktige for reiarlaga. Trisene eg intervjuar ser ikkje attende på arbeidet sitt som eit ork og eit kav. Dei likte det, og var sjeldan eller aldri leie. Dei er nesten litt vemodige fordi dei ikkje lengre er om bord på båtar der dei arbeidde ein mannsalder.

Ei anna tid

1950-åra var ei anna tid enn i dag. Folk hadde ikkje fritid i dagens forstand. Når trisene hadde fri, var dei helst heime og arbeidde på gården til familien.

Å dra til sjøs var desse kvinnene sin veg inn i det moderne samfunnet. Trisene var sjølvstendige kvinner med eigen økonomi og ansvar berre for seg sjølve. Likevel bar dei med seg eit tradisjonelt verdisyn. Dei var oppofrande overfor andre, og sette seg sjølv i siste rekkje. Dei har definert seg som personar som andre trong. Det er ein god ting å leva på i ettertid, seir Heidi Seilfaldet.

Artikkelen er henta frå bladet Fjord og Kyst.

Mystikk på flaske

Det var alltid noe mystisk med flaskeskutene, sier Bernhard Thams. Han ble nysgjerrig på den gåtefulle byggekunsten for tjue år siden og har siden konstruert båter i alt fra lypærer til eksklusive flasker.

Det var hemmeligheten om hvordan båten var kommet inn i flasken som fascinerer, sier han. Ingen vet sikkert hvor kunsten kommer fra, men at det er en tradisjon, oppfunnet av sjøfolk er det ikke tvil om.

Klipper.

Man tror kunsten begynte med den amerikanske seglskutetypen "klipper" på midten av 1800-tallet. Den ble konstruert med tanke på hurtig seilas over lange strekninger. Båten var forholdsvis smal med skarpe linjer i for- og akterskip, langt framliggende baug og svær rigg som den kunne bære. At dette skutene inspirerte modellbyggere, er ikke så merkelig. Modellbåter er blitt bygd i tusenvis av år og er for eksempel funnet i graven til Tutankomen og andre egyptiske kongegraver.

Ekstra slant

En flaske var selvfølgelig et perfekt oppbevaringssted for en skjør skutemodell. En sjømann kunne uten risiko ta en flaskemodell i skipssekken for å gi den til kone eller forlovede. Eller han kunne selge den i havnekvarterene. Anledningen til å tjene en ekstra slant, var muligens en avgjørende faktor for utviklingen av denne sjømannshobbyen. Sjøfolk var på denne tiden både underbetalt og grovt utnyttet. Mange bygget modell av båten de seilte på, og sendte hjem til familien. Det har nok stått mange stolte flaskeskuter på peishyllene rundt om i sjømannshjem, tror Thams.

Vandreutstilling

Så lenge seilskip har eksistert, har det også blitt bygget flaskeskuter. Hvert land har sine tradisjoner, sier Thams. Spesielt i Japan er dette en utbredt hobby. Der arrangeres det vandreutstillinger hvor blant andre norske båtbyggere inviteres til å delta i. Til en jubileumsutstilling sponset Utenriksdepartementet og SAS norsk deltagelse med førti båter. Norske modellbyggere er medlemmer i Flaskeskuteforeningen av 1978. De utveksler tegninger og modeller med foreninger i andre land.

Korrekte modeller

Hvor mange skuter Bernhard Thams har bygget i årenes løp, har han ikke tall på. Det er nemlig ikke antallet som teller, men at skutene blir korrekte modeller. Til

dem som kunne ha lyst til å prøve selv, trøster han med at du nødvendigvis ikke behøver å være spesielt fingernem for å få det til.

Det du trenger er konsentrasjon, godt syn og en stødig hånd, forklarer Thams, og legger til at uansett resultat, blir det et kunstverk. Selv begynte han å studere tekniikken i litteraturen, men fant ut at det ikke var så helt enkelt. Derfor meldte han seg på kurs på Norsk Sjøfartsmuseum, der han selv underviser i dag. Noe han har gjort i snart tjue år.

Rimelig hobby

Å bygge skuteflasker er en rimelig hobby, ifølge Thams. Den dyreste utgiften er drill. Emne til båt finner du i vedstabelen. Mange land bruker plast til skroget, men i Norge skal det være tre, fortrinnsvis or eller lind, som er lett og pusse. Mastene er cocktailpinner av bambus (de er bøyelige), seglene av gjennomslagspapir, nylontråd til feste, klar neglelakk til knuter og kunstnerfarger til dekore-ring. Båtene bygges helt ferdige på beddingen før de settes på plass i flasken. Med trådene trekkes masten og segl opp, så begynner pirket med å kutte og feste tråder. Hvor store skutene kan bli avhenger av flasketuten. Tutens diameter er båtens bredde. Det er viktig å regne ut flaskens mål, slik at skipet forminskes til riktig mål. Flaskene skal være klare med pent glass. Spør venner og bekjente om literflasker etter utenlandsbesøk, foreslår Thams. Eller hør på Polet om de har noen. Sjøen er vanlig vinduskitt blandet med kunstnerfarger. Den formes til en pølse og føres inn i flasken på en pinne, som deretter brukes til å forme sjøen. Her er det bare fantasien som setter grenser. Noen liker høye bølger, andre foretrekker vindstille.

Til kursene kommer folk fra alle samfunnslag. Besteforeldre med barnebarn, voksne kvinner og menn. De er landkrabber som har litt sjøvann i årene, smiler Thams, som selv vokste opp i et familiefirma som produserte utstyr for storkjøkken, deriblant båter. Slik fikk han interesse for båter. Pensjonisten er litt av en tusenkunstner, og har ingen fritidsproblemer. Ved siden av å undervise i flaskeskutbygging, driver han med treskjæring, modellfly og restaurering av gamle biler.

Kirsten Osmo Eriksen

Husk!
Stoffrist neste nr.: 1. oktober

Returadresse:
Postboks 1287 Vika,
N-0111 OSLO
Tlf.: 22 41 70 41

