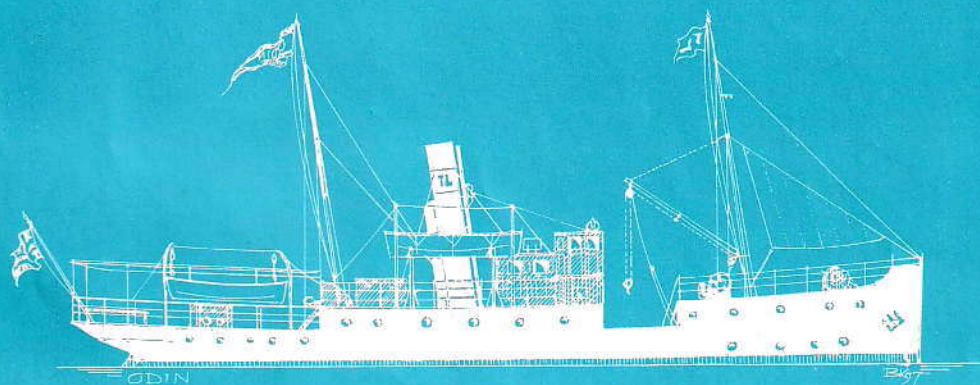


DAMPSKIBS

P O S T E N



Dampskibsposten

Dampskibsposten er medlemsblad for Norsk Veteranskibsklub, Veteransklipslaget Fjordabåten, Bergen, Veteranskibslaget «Stavenes», Nordhordland Veteranskibslag.

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

Opplag 1.150

Styremedlemmer 1997

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

Veteransklipslaget Fjordabåten

Postboks 1740 Nordnes

N-5024 BERGEN

Formann:	Pr. telefon
Ole A. Thoresen	53 41 59 11

Kasserer:	
Atle Vie	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 Bjørgeaas	56 35 41 82

Kasserer:	
Jostein Daltveit	56 55 94 12

Nestleder	
Vidar Lehmann	55 12 05 67

Innholdsfortegnelse:

Side

- 3 Formannens spalte
- 4 Siste nytt om Kulturminnestafetten
- 7 Trond Salvesen til minne
- 9 Nytt fra NH Veteranbåtlag
- 11 Skipsmåling
- 15 En liten tur til "Batteri Vara"

Side

- 17 Sjeldent fenomen?
- 20 Til tyskland for freden
- 23 Restaurering av Børøysund
- 25 Memento
- 27 Konkurransen for skipsmodellbyggere
- 28 NY BOK: D/S "Børøysund"

Stofffrist neste nr.: 1. oktober 1997

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

"Stavenes" flytta frå Kaupanger til Ornes båtbyggeri

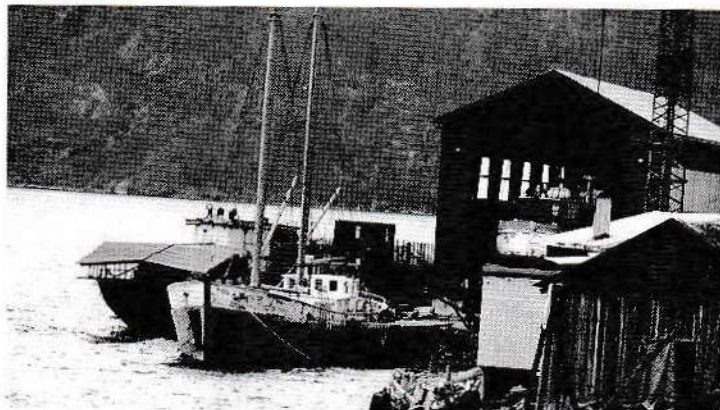
Etter eit opphald som har vart i nær fire år vart "Stavenes" den 26 mars slepa frå Kaupanger til Ornes Båtbyggeri i Luster. Ikkje langt frå båtbyggeriet eller verftet vil "Stavenes" få permanent opplagsplass. Her skal båten leggjast så snart forarbeidet på plasen er avslutta. Når verftet har ledig kapasitet, og vi ynskjer å utføra arbeid på båten, tek vi "Stavenes" frå opplagsplassen til Ornes Båtbyggeri.

At fartøyvern er eit ungt fagfelt innan kulturvernarbeid har vi etter kvart fått solid erfaring med. Vi ser og heilt klart at den største resursen i dette arbeidet er eldsjelene sjølv. Så lenge det er noko som har tru på at det nyttar, og at ein til slutt vil lukkast, er det håp sjølv om det til tider kan sjå aldri så svart ut. Mange fell ifrå når dei innser at det kan ta årevis før ein får sentrale fartøyvernsmidlar til sin båt. Negative haldningar kan og lett spreia seg i lokalmiljøet når det går årevis utan at det tilsynelatande skjer noko med båten.

Vi har erfart kor kjekt det er så lenge media er positive til arbeidet vårt, men vi har og fått føle kor stor skade dei kan påføre oss ved å vinkla det heilt ut frå negative kriterier.

Dette må vi berre lære oss å leve med. Heilt sidan bergingsarbeidet tok til våren 1991 har det vore kritiske røyster til det vi driv med. Mange kjenner saga om "Stavenes", og sjølv om meiningane kan vere sterke både for og imot, ser det likevel ut til at dei fleste er samde om at det ville vore kjekt om han kom i fart att. Det vert vår oppgåve å overtyde skeptikarane og samle alle gode krefter for å drive prosessen vidare. Vi har lært at vi får ikkje noko gratis, og at vi må stå på heile tida. Dette er dei erfaringane vi deler med alle eldsjelene langs heile kysten.

Halstein Ese.



"Stavenes"
i opplag ved
Ornes
Båtbyggeri.

Siste nytt om Kulturminnestafetten

av Morten Kielland, stafettansvarlig

I skrivende stund er sekretariatet for Kulturminnestafetten-97, sommerens store eventyr, i full sving med siste hånd på verket før det braker løs 1.juni. Kulturminnestafetten er en aksjon som i første rekke skal skape oppmerksomhet omkring kulturminner og vern av disse, som igjen forhåpentligvis vil bidra til økt bevissthet om kulturminner og kulturminnevern - både hos folk flest, og hos politikerne på alle plan. (se Dampskibsposten nr. 48 side 4-9).

Stafettens første del, nemlig utvelgelsen av kulturminnene, er i full gang i omtrent halvparten av landets 435 kommuner (ved siste opptelling 24/4-97). Trolig er tallet enda større! Dokumentene som skal symbolisere kulturminnet som blir valgt i hver kommune, blir sendt ut fra sekretariatet i uke 18.

Når det gjelder stafettens annen del, som skal samle inn dokumentene og bringe dem til Oslo på Kulturminnedagen den 21.september, så er også den stort sett klar: I stafetten deltar farkoster og kjøretøyer av forskjellige slag; mer enn 40 ulike fartøyer deltar bare i kyststafetten! I tillegg kommer stafettene langs vannveier, veier og jernbaner i innlandet.

Egentlig innledes faktisk stafetten med et lite "preludium" i form av en stafett til Kirkenes fra Arkhangelsk, som skal markere den tradisjonsrike russehandelen som i århundrer har knyttet nordmenn og russere på nordkalotten sammen. Med denne stafetten skal det fraktes en større mengde never, som var en tradisjonell "russevarer" og som vi faktisk har behov for i Norge ennå, bl.a. for å restaurere tak på verneverdige hus! En liten bit never legges også ned i skipskista for å symbolisere denne tradisjonsrike og historiske forbindelsen mot øst.

Kutteren "Vestvær" fra Berlevåg Havnemuseum, får æren av å åpne den nasjonale stafetten. I Berlevåg lastes kista over i hurtigruta, som tar stafetten videre gjennom Vest-Finnmark. Ved fylkesgrensen mot Troms vil kutteren "Lyra" borde hurtigruta og overta kista. I Troms vil også flere spennende fartøyer bytte på å transportere kista. Særlig ishavsskuta "Polstjerna", den kjente nordlandsbåten "Salarøy", den gamle redningsskøyta "Biskop Hvoslef" og Harstads stolthet, "Anna Rogde" bør nevnes. Slik går det slag i slag nedover kysten med svært ulike fartøyer, både med hensyn til størrelse, type, framdriftsmåte, alder - og verneverdig. Den største skuta som er med, er vel skoleskipet "Sørlandet" i Kristiansand. Hun er riktignok bitte liten til fullrigger å være, men likevel Og

KULTURMINNE- STAFETTEN 97

det er svært hyggelig å ha med et så kjent og kjært fartøy som denne vakre skuta! Andre seilfartøyer som også bør nevnes, er jakta "Anna" af Sand, seilkutteren "Boy Leslie" (ex. "Ekstrand") og den nydelige losskøyta "Frithjof II".

Meget spesiell er også den gamle lofotferga - "Gamla" som hun kalles på folke-munne. Denne lille ferga skal dekke den lange etappen fra Kabelvåg til Bodø - et snurrig fartøy med både sjarm, sjel og sterk lokal tilknytning.

Enkelte steder innaskjærs vil også små, åpne båter bli benyttet, som f.eks. fra Kristiansund til Veøy ved Molde, der "Gamlehampen" vil ta seg fram på gamle-måten ved bruk av årer, seil og kjerretransport over det gamle dragseidet mellom Eidsøra og Eidsvåg i Romsdal. Fra Veøy vil forresten et annet spesielt fartøy over-ta, nemlig "Borgundknarren" fra Sunnmøre Museum. Knarren er en kopi av vi-kingtidas "sliter" og lastedrager som brakte handelsreisende og deres last til og fra marknadene hjemme og ute. På Alnæs vil hun overlevere kista til dampskipet "Thorolf". Dampskipene er ellers også godt representert: både det kullfyrtte og meget godt bevarte dampskipet "Børøysund" og Mjøsas hvite "svane", "Skibladner", er med. På Haldensvassdraget i Østfold er også flere dampbåter med, bl.a. "Engebret Soot" fra 1861. De tidligere lokalbåtene "Altøy" og "Ganvin" tar stafetten gjennom sine respektive hjemfylker Sogn og Fjordane og Hordaland - flotte fartøyer og verdige representanter for de engang nærmest uunn-værlige lokalbåtene.

Når det gjelder fartøyenes alder, er det som nevnt god spredning: Det eldste fart-øyet i stafetten er sansynligvis den gamle hardangerjekta "Jelsa" fra rundt 1840; det yngste er uten tvil Marit Bockelies nybygde nordlandsbåten "Tante Olga" som - dersom den blir ferdig (og det blir den nok!) - skal frakte kista fra Hansnes og inn til Tromsø.

Mange av fartøyene har også en spennende historie. Kutteren "Erkna", for eksem-pel, var shetlandsbuss under krigen og har nok sett litt av hvert. Hun er ennå ar-beidsfør, og sliter og strever daglig på Møre-kysten!

Men- tro det eller ei - det handler ikke bare om båt! Vi er stolte over at også Norsk Rutebilhistorisk Forening stiller opp med minst to av sine flotte gamle kjøretøyer og frakter stafetten over Jæren fra Sandnes til Flekkefjord. Lokalbussene utgjør en viktig del av samferdselshistorien fra før bilen for alvor gjorde sitt inntog på bygdene, og det er hyggelig å kunne konstatere at også denne delen av vår kulturhistorie er representert.

I det hele tatt er det litt av en samling kulturminner som skal yte sin skjerv for å få brakt det symbolske innholdet i skipskista fram til myndighetene. La oss håpe de ser verdien i dem, og legger forholdene bedre til rette, slik at både de kulturminnene som frakta kista og de som ligger oppi, kan få fortsette å eksistere i mange år framover.

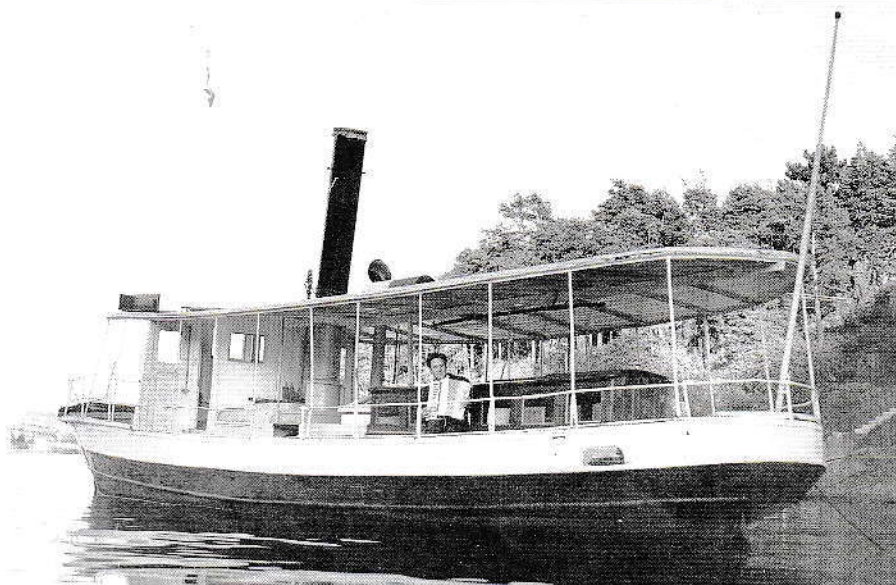
Slå et slag for kulturminnevernet - støtt opp om stafetten!

Husk: Forandring fryder.

Seilingsrute for Granvin i Kulturminnestafetten

Lygra-Salhus	13/8 Kl.1000 og Kl.1200
Salhus-Øygarden	14/8 Kl.1000 og Kl.1200
Øygarden-Strusshamn	14/8 Kl.1600 og Kl.1800
Strusshamn-Bjørnefjorden	15/8 Kl.1000 og Kl.1300
Bjørnefjorden-Lokksund	15/8 Kl.1500 og 16/8 Kl.1000
Lokksund- Bekkjarvik	16/8 Kl.1000 og Kl.1300
Bekkjarvik-Halsnøy	17/8 Kl.1400 og Kl.1700
Halsnøy- Espevær	18/8 Kl.1000 og Kl.1300
Espevær-Haugesund	19/8 Kl.1000 og Kl.1200

Trond Salvesen til minne



"Pelle" liggende i Langvik sommeren 1965 hvor Salvesen skimtes innenfor rekkverket med noen knepp på trekkspillet.

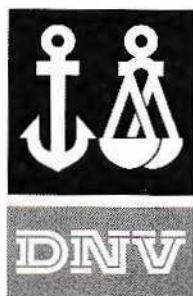
Trond Salvesen født desember 1919, er død 77 år gammel. Med hans bortgang er to av trioen som la grunnlaget til Norsk Veteranskipsklub borte. Han var ikke av de fremtredende eller aktive i selve kampen om å redde dampskip, men en god inspirator og en formidler av historie for dem som ble kjent med han. Han var kjent med de fleste båter og ruter langs norskekysten, og spesielt med sørlandsruten hvor han årlig reiste på ferie til sin fars hjemby Mandal. Fra disse reisene nevnte han enkelte opplevelser, som da gamle merkelige lokaldampere bordet "storskibene" der det ikke var kaianløp, og på inntur i tidlige morgentimer innenfor Drøbak ble det en slags konvoi ifølge med Nesodd- og Askerbåter på vei inn med arbeidsreisende. Det var litt standsforskjell ombord også. Før innkomsten var det på 1ste plads dekket til frokost i salongen, mens de i ruffen nedunder fortærte sine hjemmelagde smørbrød fra en medbragt skoeske eller lignende.

Det var nettopp hjemme hos Salvesen trioen samlet seg en høstdag i 1963 for å betrakte hans samlinger og modellbygging, underforstått for å få stilt spørsmål om man skulle aksjonere for å få bevart et dampskip også i full skala i opererbar

stand. Siktemålet var Askerbåten Sport (Aker 1900) som befant seg i Drammen. Den viste seg å være solgt og opphugget et halvt år tidligere. Salvesen satte oss da på spore av Pelle, opprinnelig en cabincruiser fra 1882 med ensylindret maskin, som i bortimot 70 år tjente som rutebåt i Arendal. Det ble betenkelig-, men båten ble klubbens start på fartøybevaring. Salvesen var ikke bare interessert i båter, men også byliv, teater, musikk, malerkunst samt astronomi, og han hadde sitt eget teleskop. Han beklaget at den fine Tivolihaven med Cirkusbygning i stil med Nationaltheatret, ble revet i 30-årene og bygget en råmodell av denne, nå overlatt til Oslo Bymuseum for utstilling. Litt av stemningen fra Tivolihaven ble forsøkt gjenskapt på uterestauranten Skansen på Akershusområdet, kunne han fortelle. På sine eldre dager kjøpte han seg fritidshus i Mandal som skriver seg fra ca 1828, som han møblerte i tradisjonell sørlandsstil.

Salvesen etterlater seg en stor dokumental samling og 30-40 modeller av engang kjente rutebåter i alle størrelser som hans slektninger har tatt vare på.

Arne Lannerstedt.



DET NORSKE VERITAS

Nytt frå Nordhordland Veteranbåtlag

Dugnad

Trass ein regnfull vinter har dugnadsarbeidet gått framover. Dørken i lasterommet vart fjerna straks over nyttår. Etterpå vart forre lasteromsskottet skjært opp i 6 deler. Desse skal flyttast og bli det framtidige skottet mellom laste- og kjelerommet. Halve trålerbakken er skjært opp og resten reknar me med skal bli borte innan april er omme. Bakkdekket er skjært opp, slik at det kan nyttast til maskindørk og liknande.

Innreiinga på styrbord sida er demontert, inkl. paneler og isolasjon. Det einaste som skal få stå inntil vidare er maskinromsnedgangen, som har det gamle postlugarsskottet i akterkanten og mot styrbord sida. Er det nokon som ynskjer å gje ei hand i dugnadsarbeidet, så kan dei ta kontakt med Viggo tlf.: 56 39 48 91 eller Tor tlf.: 56 35 41 82, eller møta opp i Bjørsvik. Dugnadsarbeidet pågår kvar laurdag frå kl. 0900 og utover. Ta med niste!

Dampkjelen og maskina

Kjøp av maskineriet, som me har på hand i Nederland, blir det neste løftet for laget. Seljaren skal ordna med sertifisering av kjele og dokumentasjon for maskina. I avisa Strilen er det sett igong ein kronerullingsaksjon mellom bedrifter i Nordhordland og Bergens området. Me håpar at dette vil vera ei god hjelp til å finansiera handelen. Me reknar med at kjøpet skal gå iorden i løpet av sommaren.

Profilering

Den 1.juni vil laget leiga M/S "Granvin" til ein PR-tur på Osterfjorden. Planen er å starta i Salhus og gå innom stadenne på sørsida av fjorden innover til Lonevåg, der blir det



Gamle Oster ved kaien i Bjørsvik



Magne Hellan og Viggo Nonås tek seg ein pust i skjærearbeidet.

1 time stogg. Janus Musikklag blir med og det blir sal av profileringsartiklar. Publikum kan få kjøpa lutbrev og teikna medlemsskap. Frå Lonevåg vil turen gå vidare innover og vil leggja til kai på Hosanger, Fotlandsvåg, Bernestangen og Tyssebotn. I Bjørsvik vil me helsa på midtpunktet vårt, M/S "Gamle Oster", med ein titt ombord. Deretter set me kursen utover og vil gå innom dei gamle dampskipskaian på nordsida av fjorden. Me håpar at mange vil møta opp og støtta laget.

Laget vil bli presentert på Torgdagen i Bergen den 7.juni, med eigen stand. Der vil det også bli selt profileringsartiklar og lutbrev.

Det er planen å skipa til fleire PR-arrangement i Nordhordland iløpet av sommaren.

Det har vore ei aukande interesse for laget utover vinteren. Det er selt mange lutbrev og mange har teikna medlemsskap. Me håpar at dette vil halda fram, då laget er heilt avhengig av ei brei oppslutning i distriktet, dersom restaureringa av gamle-dampen OSTER skal lukkast. Hittil har prosjektet gått svært bra og at me skulle bli gjeldfrie på eit år, var det knapt nokon som torde håpa på, då me kjøpte båten! Når strilane lyfter i flokk, så kjem resultata!

Det er viktig at dette klenodiet frå vår nære fortid blir tatt godt vare på og atter vil bli å sjå under damp i Bergen og Nordhordlandsdistriktet!

Med helsing frå Tor Bjørgeas, leiar.

Skipsmåling

Skipsstørrelse - Tonnasje - Fribord

Hva betyr nettotonn - fribord - bruttotonn og dwt?

Ved omtale av skip er det mange forskjellige uttrykk å høre når størrelsen på enheten skal bestemmes, avhengig av båttype og hva som skal forstås med måleenhetene. Til vanlig oppgis småbåter og fiskefartøyer til så og så mange fot og lasteskip i tonn.

Det er ingen regel som sier at et skip med oppgitt lengde skal romme et bestemt antall kubikkmeter olje, eller at det skal laste så og så mange tonn last. To skip med samme lengde kan ha helt forskjellig bredde og/eller dypgående, og det har derfor vist seg nødvendig med generelle regler for bestemmelsene av størrelsen.

Fra gamle dokumenter fremgår det at offisiell måling av handelsskipene er blant de eldste foranstaltninger som statsmyndighetene påla skipsfarten. Så langt tilbake som vi kan følge historien, ser det ut for å ha vært forvirring om hvorvidt måleenheten skulle oppgis i rommål eller vekt, og noe av dette henger fremdeles igjen.

Ordet tonn menes å være avledet av engelsk og fransk ord for tønne eller fat og refererer seg til vintønne eller vinfatet. I England ble det i det 15. århundre bestemt at all import av vin skulle være på fat som rommet 252 gallons. Fatet bestuet lasterommet med et rommål på 56,5 kubikkfot, og dette rommål ble den første måleenheten TONN. Vekten av et trefat som inneholdt 252 gallons vin var 2240 lbs. eller 1016 kg, måleenheten som den dag i dag brukes og benevnes "LONGTON".

Norge fikk instruks om skipsmåling alt i det 18. århundre. Sin første lov på området fikk landet i 1845. Denne er forandret i 1876 og senere flere ganger til vi i 1964 fikk någjeldende lov om måling av fartøyer.

I de skandinaviske og enkelte andre land brukte en måleenheten læst i den første tiden. Det var også flere typer læster som hadde forskjellig verdi. Opprinnelig var denne måleenheten en vektenhet, men gikk etter hvert over til å bli et rommål. Loven av 1845 bestemte at fartøyenes størrelse skulle angis i commercelæster som er 165 norske kubikkfot.

I 1876 ble det bestemt at Norge som England skulle måle innvendig kubikkinn-

hold av skipet og denne kubikken ble angitt i tonn. Disse målereglerne fastsatte at ett tonn skulle være 100 engelske kubikkfor som igjen er $2,83\text{m}^3$. Benevnelsen på denne måleenheten er REGISTERTONN som kommer fra ordningen at skipene skulle registreres med angivelse av den målte tonnasje. Registertonn er altså et rommål og en internasjonal måleenhet som benyttes i dag til bestemmelse av fart-yets drektighet.

Etter de opprinnelige bestemmelser skulle skipets tonnasje angi kubikk av de rom som hadde med skipets inntjeningssevne å gjøre og omfatte lasterom og rom for passasjerer. Rom som kunne ha innvirkning på skipets inntjeningssevne har vært årsak til diskusjoner som har gitt revisjoner og forandringer av reglene. Maskinrommet har hatt en sentral del i dette og har medvirket til uttrykket brutto og netto registertonn, da rommet først ble regnet med i brutto og etterpå trukket fra for å gi et mer nøyaktig tonnasjemål for rom til last. Maskinrommet som opp-tar verdifull lasteplass fikk også - for å motvirke fristelsen til å lage dette for lite - særbestemmelser for propelldrevene skip. Disse gikk ut på at skip med maskinrom fra 13-20 % av brutto kunne trekke fra denne hele 32 %. Resultatet av dette ble ofte uforholdsmessig store maskinromcasinger og skorsteiner for å få komme opp i foreskrevne 13%.

Hvilke rom som kunne ta last har også vært omdiskutert. En bestemmelse om at bare rom som var effektivt lukket mot sjøen skulle regnes med i tonnasjen skapte skipstypen shelterdekker, som med sitt enkle spesialarrangement får hele mellom-dekksrommet målefritt.

Lave verdier for brutto og netto tonnasje er en fordel da havneutgifter, mannskaps-utgifter og flere andre omkostninger er direkte tilknyttet et skips brutto eller netto tonnasje. Disse forhold slår mest ut for mindre fartøyer og herfra har en fått uttrykket paragrafskip. Paragrafskipet skal ha en brutto som ligger helt opp under gitte grenseverdier i regelverket, eksempelvis 199, 299 og 499 - når grenseverdiene i disse tilfeller er 200, 300 og 500 br.reg.tonn.

Normalt anvendes brutto eller netto registertonn når en har med størrelsen på pas-sasjerskip å gjøre. I tillegg hører vi til vanlig uttrykkene displacement og dødvekt (deadweight). Disse er begge vektenheter. Displacement gir totalvekt av skipet som igjen er lik vekten av fortrengt vannmengde. For lastefartøy som regel vekten av dette nedlastet til sommerfribordet og for andre fartøyer som ikke fører last, fullt utrustet til formålet det er bestemt for. Dødvekten, som regel oppgitt i long-tonn, angir skipets lasteevne, det vil si det som kan medføres av last, brensel, vann, proviant, stores og mannskap.

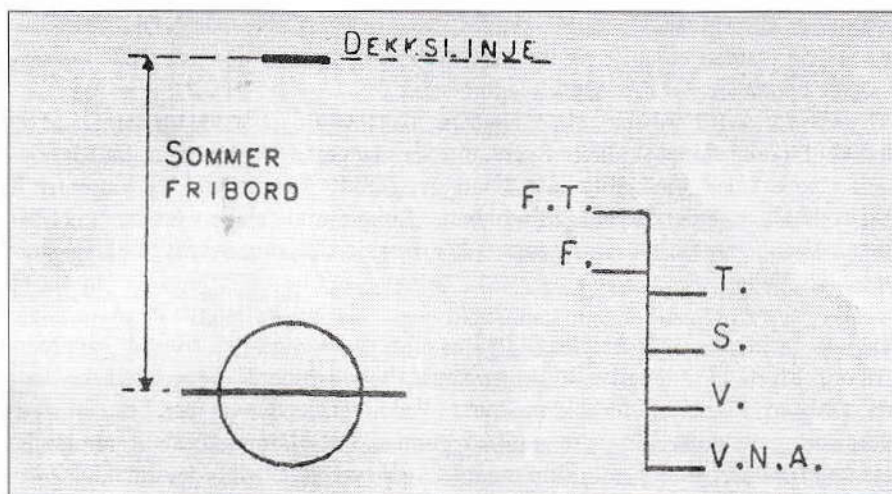


Fig1: F.T: Ferskvann Trope. F:Ferskvann. T:Trope. S:Sommer V:Vinter. V.N.A: Vinter Nord-Atlanter.

Størrelsen av et krigsskip angis alltid med displacement. Lasteskip som regel med dødvekt, da lasteevnen gir et godt begrep om størrelsen på denne båttypen. Men lasteskipet kan angis med alle de nevnte måleenheter.

Skipsmåling og kravet om å få en liten og samtidig stor båt har alltid vært en utfordring til skipskonstruktøren. Dette og de forskjellige lovbestemmelser fram gjennom tidene har skapt til dels underlige skipstyper til å krysse verdenshavene. Det er ennå spesialister igjen i skipsmålingen og det siste ord i forbindelse med den offisielle bestemmelse av skipsstørrelsen er nok ikke sagt.

Fribord

Begrepene internasjonalt fribordsmerke og maksimum tillatelig nedlasting av et skip er av relativt ny dato. For ikke lenger enn 130 år siden var det nesten utelukket opp til rederiet og den enkelte kaptein å avgjøre hvor dypt vedkommende skip skulle lastes. De første forsøk på å komme frem til standard regler for størrelsen av fribordet skriver seg fra England hvor Lloyd's Register of Shipping i 1835 foreslo at ethvert sjøgående skip skulle ha et minimum fribord på 3 tommer for hver fot dybde av lasterommet. Dette var imidlertid bare et forslag som aldri ble gjennomført ved lov. Først i 1890 ble det i England ved lov fastlagt at alle skip over en viss størrelse bare kunne nedlastes til et bestemt maksimalt dypgående og merker skulle innhugges i skipssiden for å angi dette dypgående. Dette merke, som lignet det nåværende frifordsmerke, fikk navn av Plimsollmerkeet etter Mr. Plimsoll som av det engelske parlament var blitt oppnevnt til å ta seg av saken.

De øvrige skipsfartsnasjoner fulgte etter i Englands fotspor, men først i 1920-årene ble det etablert et skikkelig internasjonalt samarbeid og de nuværende internasjonale fribordsregler fikk sin fulle utbredelse.

Mens de første fribordsregler bare angav et maksimalt dypgående uansett årstid og hvilket farvann skipet skulle trafikere, er etter nuværende regler regler jorden oppdelt i soner med forskjellig maksimalt dypgående for sommer og vinter, fig. 1. Mens de første regler fastsatte fribord bare i forhold til dybden av lasterommet, tar de nåværende regler hensyn til skipets konstruksjon, styrke, overbygningens størrelse etc.

De internasjonale fribordsregler angir i tabell-form et minimum fribord (sommerfribord) i forhold til lengden av skipet. Disse "tabell-fribord" er utregnet for standard skip med bestemte forhold mellom hoveddimensjonene og med bestemt standard spring og bjelkebukt og uten overbygninger. For å komme frem til minimums sommerfribordet på et vanlig skip må man korrigere tabellfribordet for skipets avvikelser fra standardverdiene og dessuten må man regne ut de fradrag man kan få for overbygninger. Trope og vinterfribordet får man ved å gi sommerfribordet henholdsvis et fradrag eller et tillegg på $1/4$ tomme pr. fot dypgående til sommerfribordsmerket.

To hovedprinsipper danner grunnlaget for de internasjonale fribordsregler.

Det første er det rent geometriske hvor kubikkinnholdet av skroget med overbygninger er bestemmende for størrelsen av fribordet. Når skipet er nedlastet til fribordsmerket skal det fremdeles ha en viss reservekubikk som skal gi skipet den nødvendige sikkerhet. Det er dette prinsippet som danner grunnlaget for selve beregningen av fribordet som antydnet overfor.

Det er imidlertid ikke tilstrekkelig at skipet har kubikk nok, det må også være så sterkt bygget at det kan tåle de påkjenninger det utsettes for i sjøen. Fribordsreglene oppstiller derfor krav til styrken av de forskjellige deler av skipet så som spant, bjelker, hudplater o.s.v. Videre skal alle åpninger i skrog og overbygninger som medregnes kunne lukkes effektivt og vanntett. Lukekarmen og ventilator-rør skal ha en bestemt minimums høyde over fribordsdekket. Oppfyller ikke skipet disse krav vil det ikke få tillatelse til å laste til maksimalt dypgående. Et skip som bygges til høyeste klasse i et av de internasjonalt anerkjente klassifikasjonsselskaper oppfyller automatisk fribordsreglenes styrkekrav.

Alle skip som er bygget for internasjonal fart skal således ha ombord blant annet: Internasjonalt fribordssertifikat, Internasjonalt Målebrev.

Jan Strand, Stord mars 1997.

Kilder: Overingeniør Alex Vedeler "Skipsbygging".

En liten tur til "Batteri Vara"

Kristiansand Kanonmuseum på Møvik.

Kort tid etter den tyske okkupasjonen av Norge 9. april 1940, satte tyskerne i gang utbygging av en rekke kystartilleri-batterier langs norskekysten. Allerede våren 1941 ble oppbyggingen av kystfortet på Møvik påbegynt. Under anleggsperioden ble fortet kalt "Batteri Krooden", men fikk senere navnet "Batteri Vara", etter en tysk ingeniørgeneral. Etter den tyske kapitulasjonen gikk fortet inn som en del av det norske kystforsvar, og fikk navnet "Møvik Fort".

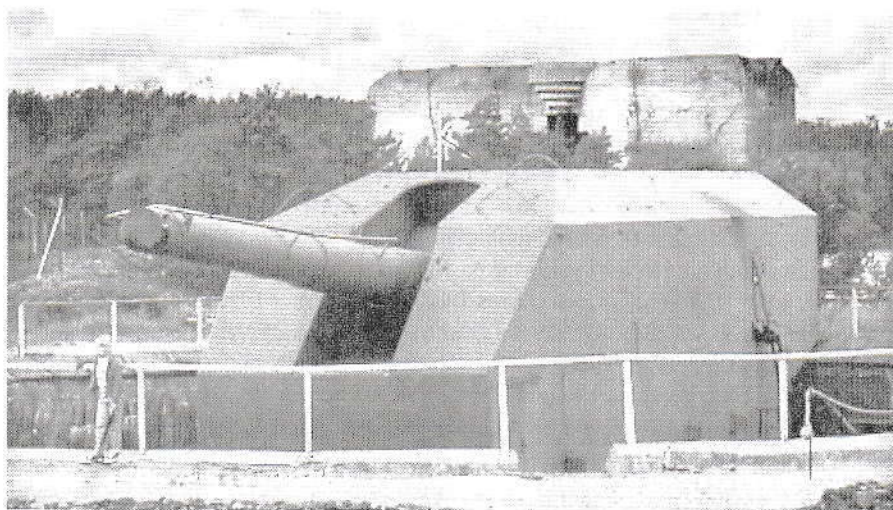
Grunnen til at tyskerne bygget dette kystfortet, var at de ønsket å sperre Skagerak for den allierte flåte. Det ble på samme tid bygget et tilsvarende batteri i Hanstholm i Danmark ("Festung Hansted"), og begge batteriene ble utstyrt med bl.a. fire kanoner med kaliber 38 cm. Med en rekkevidde på opptil 55 kilometer kunne disse dekke så godt som hele strekningen, bortsett fra et 10 kilometer bredt belte på midten som ble minelagt.

Tre av kanonene på Møvik ble montert i åpen brønn, slik at de kunne dreies 360 grader, mens den fjerde egentlig skulle vært plassert i en kasematt (et slags betongskall, som skulle beskytte mot luftangrep). Denne ble i midlertid aldri montert, fordi kanonrøret aldri nådde fram.

Det er noen enorme størrelser det er snakk om, når det gjelder disse kanonene. Til sammen veier en kanon 337 tonn. Kanonrøret alene veier 110 tonn og er 19,7 meter langt. To av kanonene ble fraktet med båt til Sverige, en kom til Oslo, og derfra bar det videre med jernbanen til Kristiansand. Flere tunneler på Sørlandsbanen måtte utvides for å få igjennom de største delene. Veien til Møvik var dårlig, og for å få fram de tunge delene måtte veinettet utbygges og broene forsterkes.

I tillegg til de fire 38 cm kanonene, fantes det også bl.a. to ammunisjonslager, brakker for mannskap, peilestasjoner og atten mindre luftvern og panservernkanoner på området. Batteriets hovedkommando ble anlagt på Flekkerøy. Til hver kanon ble det bygget bunkere som innholdt rom for ammunisjon, besetning, toaletter, fyranlegg, ventilasjon, gass-sikring, oljetanker, vanntanker og generatoranlegg!

Det var litt om historien. Batteriet var en del av det Norske kystartilleri fra 1947 - 1952. Kanonene stod så i reserve fram til 1962, da kanon 3 og 4 ble hugget til



skrapjern. Heldigvis ble den siste kanonen bevart for ettertiden og 30. juni 1993 ble Kristiansand kanonmuseum åpnet. Fortet har for øvrig aldri vært i kamp, bare øvelsesskyting er foretatt.

Her kan vi gå å snuse i ekte krigshistorie. Den gjenværende kanonen er nå helt intakt, og i bunkeren under denne finner vi blant annet fullt utstyrt ammunisjonsrom der vi selv kan se de enorme dimensjonene på granatene. Vi finner også en utstilling av en mengde verktøy og peileutstyr. Spesielt spennende er kanskje regnemaskinen. Etter at diverse data om lufttrykk og fuktighet, temperatur, vind, avstand til målet o.s.v. ble plottet inn, kunne denne regne ut retning og høyde kanonrøret måtte stilles i. Den tids svar på datamaskinen må vi vel kunne kalle denne. Maskinrommet er utstyrt med et stort aggregat og et hjelpeaggregat, og etter mye iherdig arbeid, har man faktisk lyktes i å få disse til å virke igjen. Til og med vaktrommet er fullt utstyrt fra den gang, og inntrykket fra rundturen i bunkeren og kanontårnet gir oss kanskje en liten forståelse av hvordan forholdene var her på "Batteri Vara" under siste verdenskrig.

Norge var okkupert under den andre verdenskrig, og dette kanonanlegget var et ledd i okkupasjonsmaktens oppbygging av "Festung Norwegen". I historisk sammenheng er det viktig å bevare enkelte slike anlegg, slik at man i ettertid også kan få inntrykk av denne delen av krigshistorien.

Museet er virkelig verd et besøk !

Camilla Quidding

Sjeldent fenomen?

Kapteinens notat til Overstyrmann:

I morgen tidlig vil det bli total solformørkelse kl. 9. Dette er noe vi ikke kan se hver dag, så la mannskapet stille opp i sine beste klær på dekk, slik at de kan se den. For å markere dette sjeldne fenomen, vil jeg selv forklare det for dem. Hvis det blir regn, vil vi ikke kunne se den særlig bra. I så fall bør mannskapet samles i messen.

Overstyrmannens notat til 1. styrmann:

På ordre fra kapteinen vil det bli total solformørkelse i morgen tidlig kl.9. Hvis det blir regn, vil vi ikke kunne se den særlig bra fra dekket i våre beste klær. I så fall vil solens forsvinning bli fulgt i sin helhet i messen. Dette er noe som ikke skjer hver dag.

1. styrmannens notat til 2. styrmann:

På ordre fra kapteinen skal vi i sin helhet følge i våre beste klær, at solen forsvinner i messen kl. 9 i morgen tidlig. Kapteinen vil fortelle oss om det kommer til å regne. Dette er noe som ikke skjer hver dag.

2. styrmannens notat til båsen:

Hvis det blir regn i messen i morgen tidlig, hvilket er noe som ikke skjer hver dag, vil kapteinen i sine beste klær forsvinne kl.9.

Båsens notat til mannskapet:

I morgen tidlig kl.9 vil kapteinen forsvinne. Det er synd at dette ikke skjer hver dag.

Til Tyskland for freden:

Sagaen om KNM "Svalbard"

I lokalavisen "Sunnhordland" på Stord den 7 februar kunne vi under spalten "Sunnhordland 50 år siden" lese at nye 1100 norske okkupasjonstropper var sendt til Tyskland med troppetransportskipet "Svalbard".

Dette ga minner om en svunnen tid 45-50 år tilbake hvor nærmere 50.000 norske ungdommer etter en temmelig tøff militærutplæring i hjemlandet 1/2 års tid, skulle videreføre militærutplæringen og utføre okkupasjonstjeneste i Tyskland i ytterligere 1/2 år.

For å illustrere forholdet mellom Tyskland og Norge i 1947 d.v.s. 2 år etter den tyske kapitulasjon er det kanskje av interesse i dag 50 år senere å trekke frem følgende episode:

Tyskland møter nordmenn

Det var mandag 13. januar 1947 ca. kl.14. Bitende kaldt. KNM "Svalbard" holder på å legge babord side til kai i Cuxhaven. Alles oppmerksomhet er rettet mot det som foregår i land - i en ødslig, krigsherjet havn med forvridde rester av kraner og mye ruiner. Plutselig bråsnur en av marineoffiserene på broen, kibber havnelosen vekk fra maskintelegrafene, og slår full fart akterover samtidig som han lar styrbord anker gå. Det er så vidt skipet ikke braser i kaien.

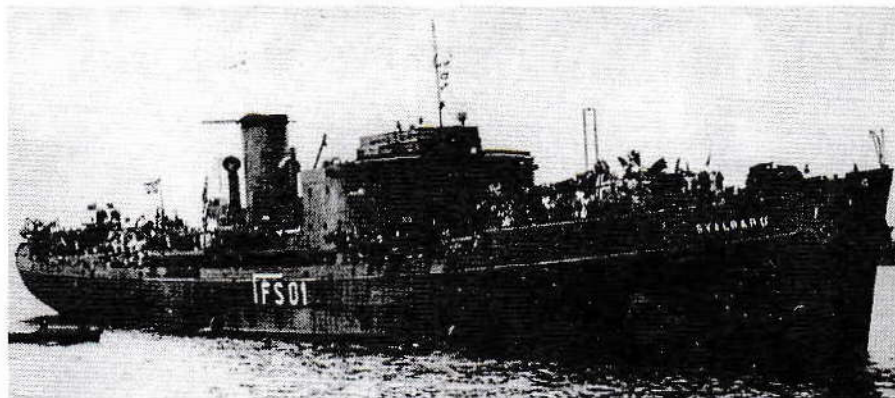
Ombord befinner seg 1000-1100 norske soldater - den første kontingent av en brigade på ca. 4400 mann som skulle delta i okkupasjon av Nord-Tyskland i den britiske sone. Hva har hendt?

Ved havneinnseilingen var det kommet en tysk havnelos ombord. Senere skulle det vise seg at han var en forhenværende tysk marineoffiser, en kommandørkaptein. Han kjente straks fartøyet igjen som den tyske hjelpekrysseren "Togo" og ble forbannet over å finne at skipet nå brakte norske okkupasjonstropper til Tyskland. I sin affekt mistet han besinnelsen og benyttet et ubevoktet øyeblikk til å gi babord ror og full fart forover i maskinen for å kjøre fartøyet inn i kaien. Heldigvis var det at manøveren ble stoppet i tide - ellers hadde "operasjonen" fått en brå slutt.

Man klarte å holde hendelsen unna norske nyhetsmedia. Ellers hadde det kunnet skake opp engstlige familier - og man ønsket heller ikke å gi næring til tyskerhatet i Norge.

I fire-tiden om ettermiddagen kom troppene i land på tysk grunn, og en okkupasjon som varte i 6 år kunne ta til.

Hvor stammet dette skipet fra? Hjelpekrysseren "Togo" på ca. 7000 dødvekttonn



Transportskipet "Svalbard" fullastet med norske soldater

og en fart på 15 knop var overtatt av Norge som krigserstatning høsten 1946 og registrert inn i Den kongelige norske marine høsten 1946 som marinefartøy.

Nyttårsaften ble det kunngjort at M/S "Togo" var omdøpt til KNM "Svalbard". Kommandoen ble heist første uke i januar 1947 med orlogskaptein Kjeld Backen som skipssjef og med en total besetning på ca. 57 mann.

Den første tur med norske soldater i Tysklandsbrigaden gikk til Cuxhaven den 10. januar 1947, det ble en hard overfart for mange som ikke var sjøsterke. Tre netter hadde de vært i sjøen og med full storm fra sørøst siden 11. januar aften. En tid hadde det vekslet med snøbyger og tåke så farten måtte reduseres betraktelig. Helgolandsbukten hadde vært islagt fra fyrskipet

Elbe I og til Cuxhaven - hvilket økte minefaren. Deretter episoden med den tyske havnelosen. Senere gikk transportene over Flensburg.

Alt i alt som transportskip for Tysklandsbrigaden fraktet "Svalbard" rundt 46.000 menn mellom Norge og Tyskland i perioden januar 1947 til april 1953. "Svalbard" deltok også i perioder under øvelser sammen med Kysteskadren.

I en periode var også "Svalbard" utleid til FN, International Refugee Organization (IRO) og fraktet flyktninger fra land i Europa både til Sør-Amerika og Australia. KNM "Svalbard" siste transport for Tysklandsbrigaden ankom Oslo en stålende vakker 1. mai morgen i 1953. Men nå var det ikke det store fremmøtet på kaien som i 1947 - Tysklandsbrigaden var blitt noe dagligdags i folks bevissthet. Som alltid hadde Den kgl. norske marine ytet fremragende transportstøtte. "Svalbard" ble i april 1954 solgt til Skipsaksjeselskapet "Tilthorn" i Kjøpsvik og gitt navnet "Stella Marina" I 1956 ble fartøyet videresolgt til Deutch Afrikanische Schifffahrts GmbH og omdøpt til "Lascasille".

Jan Strand

tidligere Brigadesoldat og veteranfansentusiast.

Kilder: Leif C. Rolstad, Tysklandsbrigaden.

Restaurering av Børøysund



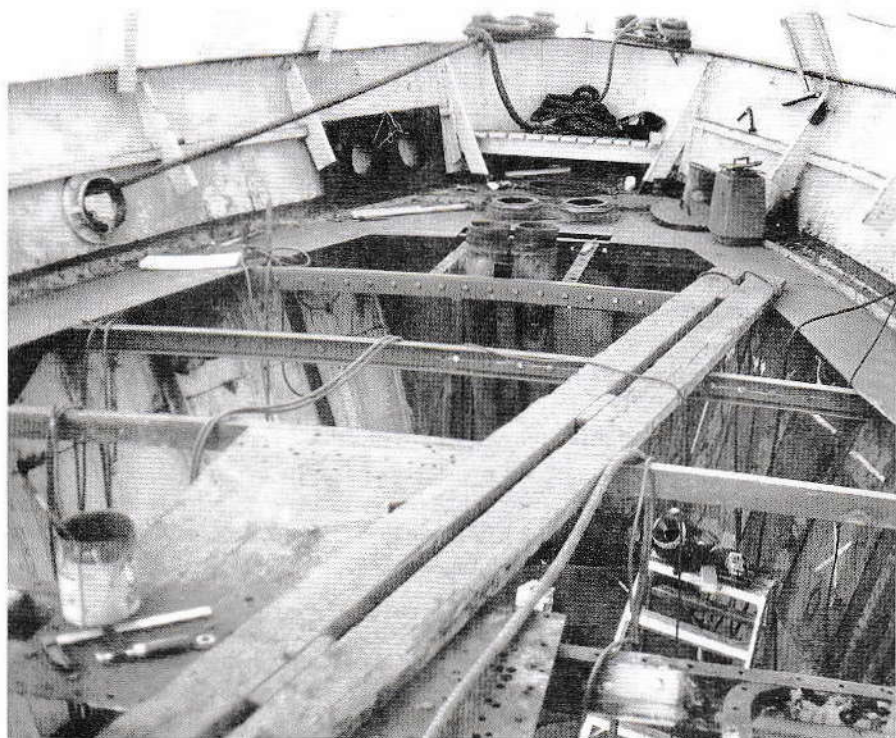
Etter mange år med lekkasjer i fordekket, midlertidig tjæreapp, tekking og annen elendighet, ser Veteransklubbens nå frem til "tørre" tider under dekk. Arbeidet med reparasjon av fordekket startet sist høst, og innen årets seilingssesong skal eksteriørarbeidet være fullført.

En av de siste store etapper i arbeidet med å restaurere Børøysund er nå godt i gang. Det har i flere år vært klart at fordekket måtte repareres, og det ganske snart. Etter at Riksantikvaren i fjor bevilget penger til arbeidet, startet planleggingen. Mårten Ervik, Rolf Nordby og Georg Jensen ble oppnevnt som prosjektgruppe for å samordne arbeidet som måtte gjøres på flere hold.

Det første store spørsmålet var: Skal vi reparere eller restaurere?

En reparasjon ville innebære at vi beholdt dagens utseende, en autentisk konstruksjon som har rukket å bli innpå 50 år gammel.

En restaurering ville være i tråd med de planer vi hadde arbeidet etter tidligere, nemlig å føre båten tilbake til det utseende den hadde i slutten av 1930 årene. I



hovedsak betydde det at ståldekket langs midten mellom nedgangskappen og baugen, ble erstattet av tredekk og at lugarinnredningen nede ble endret.

Det avgjørende var da: Vet vi nok om 1935 versjonen til at vi kan gjenskape den? Dette diskuterte vi i flere møter med Riksantikvaren, og i samråd med han valgte vi en restaurering. Så fort valget var truffet, kunne vi starte detaljplanleggingen. Noe av grunnlaget var gamle bilder og dokumenter, samt interjuer med folk som hadde seilt ombord. Eivind Lande hadde samlet mye av dette, og bidro med sin kunnskap. Størsteparten av den tekniske planleggingen har Gunnar Hjort stått for. Med stor energi og innsikt har han tolket spor ombord, sammenholdt dem med gamle tegninger og byggregler og funnet frem til de løsninger som er valgt.

En erfaring vi har gjort flere ganger tidligere, er at det ikke er samsvar mellom den arbeidsinnsats medlemmene i klubben kan yte, og det omfanget oppgaven har. Erkjennelsen av dette har gjort at vi har leiet inn arbeidskraft i større omfang enn ved tidligere arbeider ombord. Til å dokumentere forskipet slik det så ut før rivingen startet ble Peder Borgar Knutsen engasjert. Han har fotografert, målt og

tegnet all innredning og alle detaljer slik at kunnskapen om det er bevart for ettertiden. For å følge opp arbeidet ved verftet er Arne Torbjørnsen fra Bredalsholmen dokk og fartøyvernsenter leiet inn. Han har stått for inngåelse av avtaler og den løpende oppfølging av arbeidene.

Disse engasjementene medfører en økt kostnad, men det mener vi er nødvendig for å unngå feil og få den kvalitet vi ønsker. All den tid det er et kulturminne vi arbeider med, og midlene er begrenset, har vi ikke råd til å gjøre feil.

Arbeidene blir utført ved Drammen Skipsreparasjon A/S. De står for alle stålarbeider, mens Stiftelsen Havnøy er hyret inn for dekkleggning og reparasjon av styrehuset etter uhellet i Danmark sist sommer.

Skuta ble levert ved verftet før jul og har vært i dokk i flere omganger, tilpasset verftets øvrige oppdrag.

Når dette skrives, er arbeidene snart fullført. Noen forsinkelser er oppstått underveis, slik at tiden for vårpuss i Oslo blir svært kort.

Til høsten starter arbeidet under dekk. Første trinn blir skillet mellom rommet rundt luka og innredningen. Med det på plass kan gjenoppbyggingen gå stort sett uforstyrret av vanlig drift av båten. Vi må være forberedt på at det kan bli et langvarig arbeid. Mange detaljer skal avklares, utstyr skaffes til veie, og ikke minst: Alt skal finansieres.

Enkelte vil nok bli motløse når de kommer ombord i Børøysund i sommer. Det vil se ut som vi er langt nede når det gjelder istandsetting og restaurering. Det er vi også; det er langt fem. Den store trøsten er imidlertid: Nå har vi tatt det som er dårlig, heretter går det bare opp og fram.

Georg Jensen

Skutemodellen "Memento"

Porsgrunnskaptein brukte 35 år på å lage "Memento", modellskuta som har overlevd to forlis.

De gamle seilskutene var et fagert skue. Elegante som svaner med smekre skrog og enorme rigger og seil. Det var ikke bare det at de var vakre,- går vi hundre år tilbake i tiden var ofte disse skutene eneste mulighet til arbeid for ungdommen.

Skutene var distriktet eller kystbyens stolthet og det var gjerne et romantisk sus over dem.

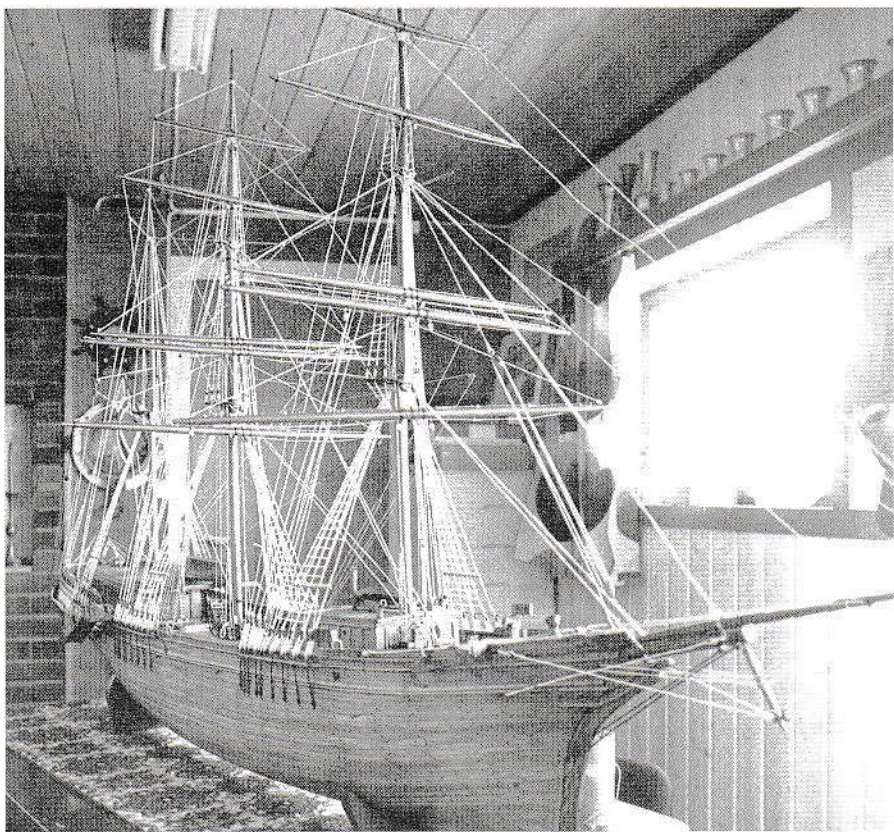
Seilskutetidens æra er forlenget forbi. Tiden har løpt fra de gamle skutene som bruksgjenstand, men de utgjorde en vesentlig del av vår historie. De fleste er vekk og slik er det også med sjøfolk av "Kapp-Horn rasen". Med dem forsvinner litt etter litt tradisjoner og vi blir stadig fattigere.

Men fortsatt er interessen for de gamle seilskutene levende og mange er opptatt av vår maritime historie. Navnene på skutas forskjellige deler, utstyr, rigging, seil osv. er for de fleste ukjent i dag, men en måte å lære dem å kjenne er å studere modeller.

En detaljert og korrekt skutemodell kan bidra til å gi nålevende og kommende generasjoner et godt bilde av hvordan de egentlig var.

Å lage skutemodeller var opprinnelig en av sjøfolkenes frivaktsysler. De visste til minste detalj hvordan skip så ut, så de gamle modellene er gjerne troverdige minnesmerker. Denne håndverkstradisjon oppsto ombord i "dypvannsseilerne", derfor er de fleste gamle modellskuter typiske langfartsskuter som tre- og firemastede barker og fullriggere. Selvsagt er det ikke bare gamle "sjøulker" som kunne bygge modeller som står for kritikk: Mange flotte er også blitt bygget av landkrabber, som selvfølgelig må ha god kjennskap til skip og sjø. Det er den enkeltes dyktighet, fantasi og hjelpemidler som bestemmer resultatet. Riggen er nesten et kapittel for seg. Det er et tidkrevende tålmodighetsarbeide som setter kunnskaper og fingerferdighet på harde prøver. Noen modeller blir selvsagt enkle og klumpete, mens andre er laget så perfekt detaljert, at gir man fantasien vinger er det nesten som man er ombord og kjenner salt havvind mot ansikthuden.

Et slikt kulturminne vil jeg trekke fram, nemlig barkskipet "Memento", som tilhører Porsgrunn og Omegn Sjømandsforening. Denne modellen ble bygget av

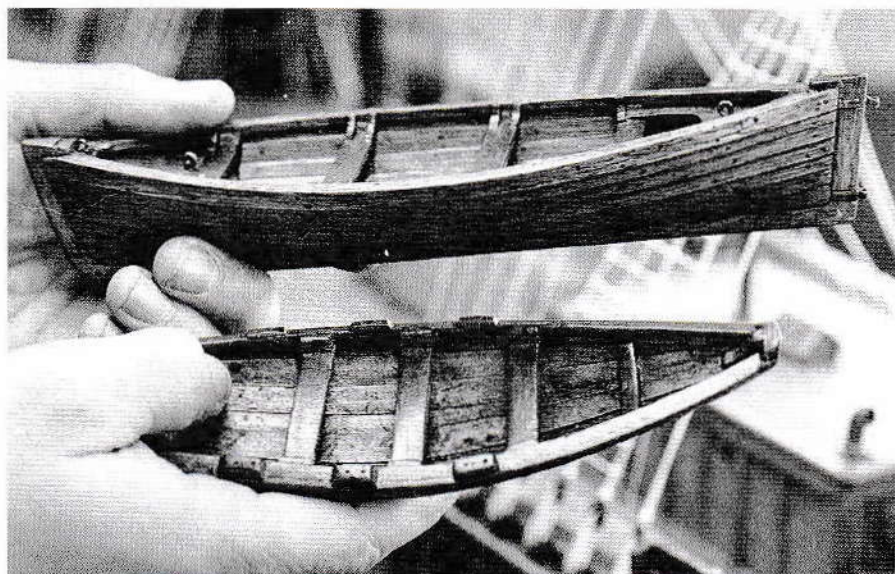


Skutemodellen "Memento".

skipsfører Isak L. Grotnæss i tidsrommet 1895 til 1930. Hele 35 år tok det altså å bygge denne helt fantastiske modellen som er så naturtro at selv byggemåten følger de gamle tradisjonene.

Selvsagt var det ikke alltid like enkelt å utføre slikt arbeid og mye skulle modellen bli utsatt for gjennom årene. Grotnæss påbegynte arbeidet på "Memento" mens han seilte med barkskipet "William". Det var på en reise fra Mobile i Mexicogolfen til Port Natal (Durban) i Sør Afrika. Riktig ille skulle det gå med "William", for skuta forliste, men modellen ble berget i land av losen.

Arbeidet fortsatte under forskjellige himmelstrøk, men i 1906 kom modellen igjen ut for store vanskeligheter. Grotnæss var nå fører av "Salamis" av Porsgrunn. Det



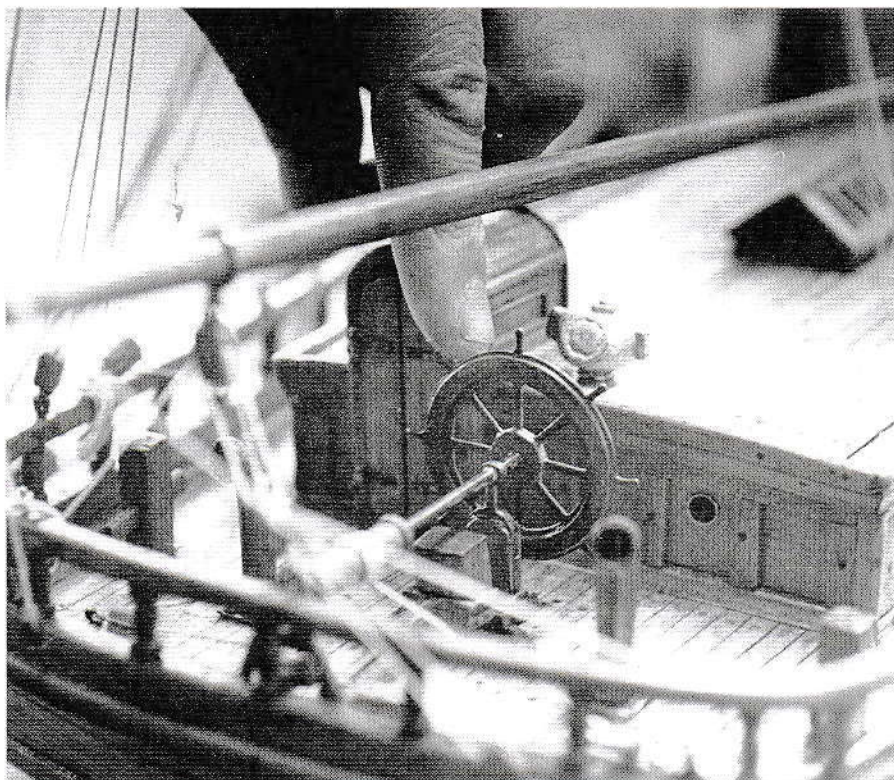
De forskjellige livbåtene er i seg selv kunstverk.

var en vakker grønnmalt jernskute som ved flere anledninger viste seg som litt av et fartsvidunder. Opprinnelig var hun en klipper-fullrigger som tilhørte det kjente Aberdeen White Star rederiet, men ble i 1898 innkjøpt av reder Leif Gundersen og omrigget til bark. "Salamis" gikk bl.a. i salperfart på Chile og det betyr at modellskuta "Memento" må ha rundet Kapp Horn flere ganger!

Også "Salamis" skulle det gå riktig ille, for hun forliste ved Stillehavsoya Malden Island 6/11 1906. Igjen fikk man berget modellen trygt på land. Den siste delen av modellarbeidet utførte kapt. Grotnæss i sitt hjem på Moldhaugen i Porsgrunn i 1930. Etter hans dødsbo ble modellen innkjøpt av A/S Borgestad i 1935 og gitt som gave til sjømannsforeningen av rederiet.

For å ta modellen nærmere i øyensyn måler den i lengde 1.82 m, bredde 0.60 m og fra kjøl til mastetopp 1.17 m. Alt er laget for hand med enkle hjelpemidler på samme måte som et virkelig sjødyktig treskip etter Veritas regler. Forbilde var "Wættén" som kapt. Grotnæss hadde seilt med som 2. og 1. styrmann.

Det hele med kjølstrekking, spantereisning, bordlegging og dekk lagt planke for planke. De forskjellige detaljer som f.eks. ratt, rør og gangspill fungerer som de skal. De forskjellige livbåtene er også i seg selv et fint stykke modellbyggghåndverk. - For ikke å snakke om de små dekkshusene, kahytt og ruffen, som også er



Ratt og ror fungerer som det skal. Å lage et perfekt ratt er selve "svennestykket" for en modellbygger.

nøyaktig innredet. Noen av leserne vil vel kanskje lure på om det ikke grenser til det fanatiske å ofre et kjempearbeid på skrogets fine nettverk av spanter og dekkshusenes innredning, når ikke en levende sjel kan se slike innvendige detaljer? Svaret må bli at en skikkelig modell ikke skal være et leketøysskip, men en dekorativ gjenstand som man har gjort alt hva man kan for å komme originalen så nær som mulig. Dette har lyktes kapt. Grotnæss, for maken til kvalitet på en skutemodell finnes det ikke mange av i landet.

Thor Hansen.

Konkurranse for skipsmodellbyggere

I samarbeid med Maritim Modellklubb arrangerer Norsk Sjøfartsmuseum en utstilling og konkurranse for skipsmodellbyggere. Hensikten er å øke interessen og forståelsen for modellbygging og å stimulere til stadig høyere standard på modellene.

Modellene skal vises på Norsk Sjøfartsmuseum i løpet av våren og sommeren 1998. Bedømmelsen vil skje i løpet av våren. Modellene må innleveres senest innen 1.mars 1998. Konkursen er åpen for alle, og omfatter i alt 4 klasser:

- Klasse 1** Seilende modeller: Seilfartøyer, Motorfartøyer og Regattabåter av alle typer.
- Klasse 2** Statiske modeller: Seilfartøyer, Motorfartøyer og Marinefartøyer.
- Klasse 3** Byggesettmodeller: Klassen omfatter bare byggesett der delene må bearbeides.
- Klasse 4** Andre maritime modeller: Flaskeskuter, miniatyrer, dioramaer, figurer m.v.

For nærmere opplysninger og påmeldingsskjema kontakt:

Norsk Sjøfartsmuseum
v/Bård Kolltveit, Bygdøynes,
N-0286 OSLO
Tlf.: 22 43 82 40

eller:
Maritim Modellklubb
v/Arnulf Stoltz,
Gimleveien 4E, N-1413 TÅRNÅSEN
Tlf.: 66 80 21 24

Boka om "Børøysund" er like om hjørnet

Snart er boka om "Børøysund" klar til å slippes på publiku – boka om et pioner-prosjekt i norsk fartøyvern, og samtidig et minnesmerke om en skipstype som har stått sentralt i norsk kyst- og fjordsamfunn fra landsende til landsende – lokalbåten.

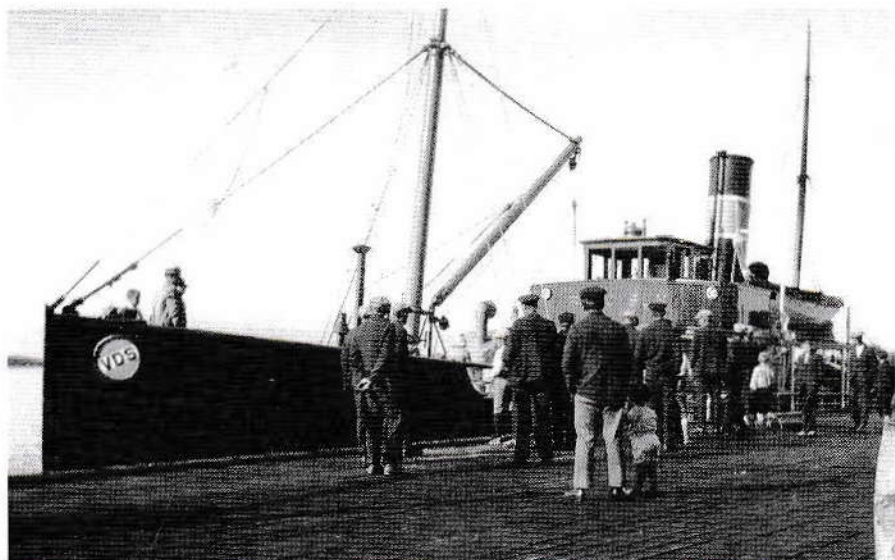
Jeg kan faktisk tid- og stedfeste mitt første møte med "Børøysund". Det var den 1. juli 1959 i halv fire-tiden om ettermiddagen, i det sundet som har gitt båten navn, og som skiller Børøya fra Stokmarknes. Jeg var 17 år gammel og på rundreise med hurtigruten. Idet "Ragnvald Jarl" la til, strøk "Børøysund" kloss forbi og dannet et perfekt motiv for en ivrig fotograf-yngling.

Den gang visste jeg bare at dette var en av Vesteraalskes lokalbåter, en av de få gjenværende med dampmaskin i Norge. Men synet gav et stikk av en ikke altfor fjern erindring om den klassiske fjordbåten fra min vestlandske etterkrigsbarndom: Rett baug, massivt midtskipshus med teakbro og livbåter på hver side av skorsteinen, to master og røykelugar akter med balustradedekk over. Den vesentlige forskjellen var at alt var mer *kompakt* – en slags "Det Beste"-versjon av de *store* fjordbåtene.



"Børøysund" i Børøysundet 1. juli 1959.

Foto: Bård Kolltveit.



Strønstad fikk kai i 1930, og «Børøysund» fikk æren av å være første rutebåt som tok den i bruk.

Bilde fra boken om «Børøysund».

Foto: Astrid Johansen.

1959 var – så vidt jeg vet – det siste året "Børøysund" gjorde aktiv lokalbåt-tjeneste. Kort etter ble skipet solgt til Hadsel Yrkesskole som skoleskipet "Hyma", og det skulle gå ti år før våre veier igjen førte sammen. Da "Børøysund" kom til Oslo våren 1969 og jeg flyttet hit i 1970, kom vi begge i samme hensikt – å gjøre en innsats for vår maritime kulturarv.

Lokalbåten ble en katalysator i hamskiftet som norske kyst- og fjordsamfunn gjennomgikk fra slutten av forrige århundre til første halvdel av vårt sekel. Den skapte en ny tidsrytme og formidlet materielle og immaterielle verdier mellom by og bygd. Fordi samme båter trafferte samme distrikter i årrekker, ble de en organisk del av livsløp og livsrytme gjennom flere generasjoner.

"Børøysund" er et skoleeksempel på hvordan lokalbåtene ble flikket og stelt, av og til overhalt og ombygget til det ugjenkjennelige. De kan sammenliknes med slitte, men aldri helt utgåtte sko, fra en tid da "resirkulering" var et ukjent teoretisk begrep, men en naturlig praktisk realitet.

Jeg regner "Børøysund" som særdeles velegnet til å vise vår tallrike flåte av lokaldampskip for ettertiden. Tross sine 179 brutto registertonn er båten representa-



«Børøysund» debuterte på filmleerretet i 1952. Skipet var med på filmen «Andrine og Kjell» med Toralf Maurstad og Inger Marie Andersen i hovedrollene. Her er kaptein Hansen fotografert sammen med Inger Marie Andersen.

Bilde fra boken om «Børøysund».

Foto: Norsk Film.

tiv for langt større skip av samme type, både ut- og innvendig: Den inneholder alle kategorier bekvemmeligheter både for mannskap og for passasjerer – de siste endog inndelt i to klasser. Den originale dampkjelen er fortsatt kullfyrt, men samtidig bærer "Børøysund" mange visuelle vitnemål om endringer og tilpasninger skapt gjennom et halvt århundres aktiv innsats.

Selv om denne innsatsen er knyttet til flere landsdeler, som "Odin" av Trondheim og "Skjergar" av Bergen, blir "Børøysund" fremfor alt den nord-norske lokalbåten. Den har trafikkert noen av landsdelens mest værharde og lokalbåt-avhengige rutedistrikter. Betydningen kom klart til syne ved "Børøysund"s triumfferd på gamle trakter ved feiringen av Vesterdaalskes hundreårsjubileum i 1981.

Med denne boka gir Eivind Lande en forbilledlig dokumentasjon av båtenes historie gjennom snart nitti år, både teknisk, historisk og etnologisk. Det skal her nevnes at Norsk kulturråd har støttet utgivelsen økonomisk. Beretningen om Norsk Veteranskipsklub hører med i beretningen som et sentralt kapittel i historien om arbeidet med fartøyvern i Norge. Jeg har fulgt prosjektet gjennom lang tid, og gleder meg til å få det ferdige produktet i handa.

Bård Kolltveit.

BESTILINGSKUPONG FOR BOKA

D/S «Børøysund»

Boka er klar for salg i slutten av juni 1997 og kan bestilles ved å sende inn denne kupongen til:

Norsk Veteranskibsklub
Postboks 1287 Vika
0111 Oslo

Prisen er NOK 198,- + porto/emballasje.

Boka kan også bestilles på tlf.: 22 28 06 81 (Svenn-Erik Gaarder), eller kjøpes direkte fra Norsk Veteranskibsklubs «rederikontor» ved Rådhusbrygge 1 (det røde huset) – hver tirsdag fra kl. 18.00 til kl. 20.00.

Undertegnede ønsker eksemplar(er)

Navn

Adr.:

Postnr.:

.....
Underskrift

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

