

DAMPSKIBS

P O S T E N



Dampskibsposten

Dampskibsposten er medlemsblad for Norsk Veteranskibsklub, Veteranskipslaget Fjordabåten, Bergen, Nordhordland Veteranbåtlag og Atløys Venner.

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

Opplag 1.925

Styremedlemmer 2001

Norsk Veteranskibsklub

Postboks 1287 Vika, N-0111 OSLO
Tlf.: 22 41 70 41- Båtene 22 41 63 12
Bankkto. 8998.07.36580

Formann: Pr. telefon
Magne J. Hansen 90 57 07 62
Kontor: 22 16 76 90 Fax: 22 16 76 91

Kasserer: p: 22 55 93 04
Øistein Lydersen a: 22 53 26 10

Sekretær:
Ellen Bendiksen 22 43 63 61
95 25 49 26

Veteranskipslaget Fjordabåten

Postboks 1740 Nordnes
N-5024 BERGEN

Formann: Pr. telefon
Harald Kvinge p: 53 41 52 14
a: 53 49 13 00

Kasserer:
Arne Lyngtun 55 28 07 31

Sekretær:
Harald Sætre 55 24 33 57

Nordhordland Veteranbåtlag

N-5991 OSTEREIDET

Leiar: Pr. telefon
Tor Bjørngaas 56 35 41 82

Nestleiar:
Vidar Lehmann 55 12 05 76

Kasserer:
Jostein Sørensen 56 32 21 22

Sekretær:
Viggo Nonås 56 19 19 91

Atløys Venner

Danielsvike 23
N-6900 FLORØ

Innholdsfortegnelse:

Side

- 3 Forskibet ombord i D/S «Børøysund»
er ferdig!
- 12 M/S «Midthordland – Bjørnefjordens
Dronning
- 14 Rusta sjel med vare minner
- 20 Prospektkortet Del V
- 24 M/S «Skarsfos»
- 29 Modellbåtkonkurranse på Norsk
Sjøfartsmuseum
- 30 Kongesjaluppen sjøsatt

Forside: D/S «Børøysund».

Baksiden: D/S «Styrbjørn». Foto: Erik Steen.

Stoffrist neste nr.: 15. september 2001

ISSN 0333-0281

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

Forskibet ombord i D/S "Børøysund" er ferdig!

Det er moro å se resultatet av folk som kan sine ting. Det gjelder enten er det å omdanne tunge, tykke stålplater til et nytt lampeskap, eller å se feit og fin furuplank bli til dekksp plank og lekter, og sammenføyninger og skjøter som står like tett som hel ved.

Da Norsk Veteranskipsklub, i samarbeid med Riksantikvaren, vedtok at den ferdig restaurerte D/S "Børøysund" skulle vise en 1935-utgave, var dette et kompromiss av flere hensyn. Ønsket var å føre båten så langt tilbake i tid som mulig, men samtidig var dette et dokumentasjonsproblem. Jo lenger tilbake, desto vanskeligere å vite eksakt hvordan man skal gjøre.

Da jeg påtok meg jobben med å samle opplysninger og lage et forprosjekt og dokumentasjonsrapport for innredningen fra denne tiden, kunne jeg ikke forstå at dette forhåndsarbeidet ble stipulert til 3 måneder. Jeg mente det var alt for mye. Etterhvert innså jeg at det var alt for lite, og at flere ting skulle vært grundigere undersøkt på forhånd. Derfor er det godt at det går an å løse problemer underveis, og at arbeidet er i de aller beste hender, nemlig hos Hardanger Fartøyvernssenter.



D/S "Børøysund" er nok kjent for de fleste lesere av Dampskibsposten. Bygget i Trondheim i 1908, er 108 fot lang, er på 180 bрт. Den kullfyrtе kjelen driver en trippel ekspansjonsmaskin på 210 hk, som igjen gir båten en fart på 9 knop.



"Våre" tre skibstømrere fra Hardanger Fartøyvern-senter, godt fornøyd med den nesten ferdige innredningen forut. F.v. Jørn Bohlmann, båtbygger og seilmaker, Alf Storaas, båtbygger og bas, og Mikkel Rust, båtbygger og skipssmed. Skikkelig kunnskap samlet på ett brett – eller ett dekk!

Foto: Dag Thorstensen.

dager med å få alle meningene og detaljene ned på papiret – og høre gjennom mange timer lydbåndopptak senere.

Det rare var at de gamle fyrbøterne, maskinistene og dekkfolkene husket utrolig godt. Det er tross alt ca 60 år siden, 80-åringene skulle tilbake til sin ungdomstid. Men de hadde arbeidet lenge ombord, "Børøysund" var en populær båt, og mange års vasking og maling av de samme flatene, og utrolig mange timer i kanskje den samme køya, gjorde at inntrykkene hadde festet seg.

For stor oppgave for dugnad

Norsk Veteranskibsklub overtok D/S "Børøysund" i 1964. Den gang visste nok ikke de fremsynte hvilke problemer og kostnader klubben hadde foran seg. De gikk på

For å finne ut mest mulig, reiste vi nordover og intervjuet gamle mannskaper som arbeidet ombord fra 1935 og til etter krigen. Kunne de huske noe? Problemet var nemlig at det kun eksisterte en hovedtegning (som attpå til ikke ble fulgt) fra ombyggingen ved Tromsø i 1935 – ingen detaljer eller beskrivelser for de fem mannskapslugarene med køyer til 9 mann – samt 3.plass salong under. Riktignok fantes det en del gamle materialer som var revet og lagret, men var de fra denne tiden? Det var endel spor, og lugarinndelingen fra senere tid kunne fortelle mye, men det var likevel et puslespill. Ikke minst siden forskibet var blitt bygget om i 1947, og vi ikke visste hva som var "gammelt nok", og hva som var nyere.

Men de gamle "gutta" husket

Av de gamle manskapene fikk vi den ene historien etter den andre, og hadde noen trivelige

med friskt mot, og gjorde gjennom årene en innsats det står stor respekt av.

Likevel, et flytende skip er i konstant forfall, og det er ikke mulig på frivillig basis å få til alt, iallfall ikke særlig mer enn det daglige vedlikehold. Og at det i perioder kan virke tungt, vet de fleste som har nesa begravd i rustent jern og morkent tre - selv om det å ta vare på gamle fartøyer både er moro og utfordrende.

Men innredningen av forskibet var et alt for stort løft til at klubbens medlemmer kunne ta det selv. Når vi heller ikke hadde god nok faglig bakgrunn, måtte vi hente fagkunnskap og kompetanse inn. Dette valget var egentlig ganske enkelt, og ble foretatt i samarbeid med Riksantikvaren: Hardanger Fartøyvern-senter ble kontaktet, og spurt om de kunne komme til Oslo og gjøre jobben. Det ble søkt om, og gitt god økonomisk støtte fra Riksantikvaren og Nanki og Sigval Bergesens Minnefond. Dermed kunne hele innredningen forut gjøres under ett, vi slapp den vanskelige klattingen.



To trivelige klinkere fra "Styrbjørngjengen", Magne Nilsen og Tom Gundersen (bak) etter at det nye lampeskapet var på plass. Til tross for smilene - det gjenstår mange timers bore- og klinkearbeider.

Foto: Dag Thorstensen.

Slik var det

Hele forskib-prosjektet til "Børøysund" kommer på rundt regnet 1 million kroner, men da er også alt arbeid med, som reiser og intervjuer, forprosjekt, nødvendige stålarbeider (bl.a. et nytt lampeskap i stål), alle lugarer, nye dører, omstopping av gamle sofakøyer som mest av alt minnet om velbrukte hønsereder - og et stort postkap som en gang sto på midtskipet. Resultatet blir et skip som er så representativt og tidsriktig det kan bli. Som kan fortelle oss og kommende generasjoner hvordan det var den gang. For kokken, som hadde en 2 kvm stor lugar for seg selv - eller for de fire matrosene som bodde sammen på ca 6 kvm. Og for passasjerene som dukket



Slik så det ut i 3.plass passasjersalong, etter at sandblåsing og priming var ferdig; kaldt, rått og guffent. Men rent og ordentlig, og ikke minst tørt. Her er Mikkel Rust igang med dørkbelter og spikerslag mot skroget. Og snart får vi den gode atmosfæren treinnredning gir.

Foto: Dag Thorstensen.

har stått på for å løse en masse plunder. Godt i tospann med Torstein Torsteinsen som også har brent hull i skutesiden og flyttet to lysventiler tilbake der de en gang var. "Børøysunds" chief, Arnold Lindner, har stått for rørkoblingene, og så ble det meste klart til å kunne sette det nye lampeskapet på plass.

Fra båten ble bygget, og helt frem til ombyggingen i 1947, var det nemlig et stål lampeskap foran 3.plass WC, og siden vi skulle tilbake til 1935-utgaven, måtte dette skapet opp igjen. Skapet var klinket, og slik ble det nå også, flott utført av Magne Nilsen og Tom Gundersen, begge fra "Styrbjørngjengen". Skapet ble laget på land på Drammens Slipp, i to deler. Delene passet nesten perfekt i første forsøk, og med noen velrettete sleggeslag for å få rett bøy, føyde skapet seg pent dit det skulle. Imponerende!

ned til 3.plass salong, under vannlinjen helt forut, nesten uten ventilasjon. Vi kan bare gjette oss til forholdene der nede i en stiv kuling "på yttersia" av Vesterålen eller Lofoten.

Plundrete stålarbeider og nytt lampeskap

Hele 3.klasse var ribbet til stålet, sandblåst og deretter påført gode strøk med Jotamastic. Denne jobben ble satt bort, men selv om vi tettet så godt vi kunne, trengte støvet inn overalt, ikke minst ned i lasterommet via en ståldørk som var ganske så frynsete og hulllete. Den glemte vi nemlig, og må som takk for det, regne med mange timers ekstra rengjøring.

Betongdørken under 3.klasse do måtte hugges opp, alt gammelt stål – hvis vi kan kalle slikt flatbrød for stål – ble brent vekk, og nytt stål lagt inn. Dette ble energisk utført av Hermund Hansen, som virkelig

Og dermed kunne gutta fra Hardanger begynne med trearbeidene.

Trønderpanel eller speilfyllinger?

En sen og sur kveld like etter nyttår kom bilen med materialer. Vi synes det var mye, plank og paneler, listverk og utføring. Men klubben er i den heldige situasjon at den – gjennom Oslo Maritime Kulturvernssenter – disponerer et lager/verksted i et havneskur like ved båten. Så, etter en forhaling så nære som mulig, og etter å ha fått materialene i hus, gjensto det bare for båtbyggerne fra Hardanger Fartøyvernssenter å begynne den møysommelige oppbyggingen av all treinnredningen.

Til tross for – etter min mening – grundig forarbeide, tok det litt tid innad før vi ble enige om utførelsen av skottene. Var det riktig med Trønderpanel (30 mm tykk, dobbel, tosidig faspanel) som vi hadde regnet med, eller skulle det være 20 mm faspanel med speilfyllinger på baksiden? Det ene kunne like gjerne vært brukt som det andre, ingen visste sikkert hva som ble benyttet i 1935, og begge deler ble brukt ombord. Men siden vi hadde spor etter Trønderpanel fra et opprinnelig tverrskott fra 1908, kunne denne løsningen også blitt benyttet senere. Og slik ble det, vi måtte ta et valg, Riksantikvaren, Klubbens restaureringskomite og Hardanger Fartøyvernssenter i lag.

Men på baksiden av styrmannslugaren, i trappegangen ned mot 3.plass, måtte det bli en annen løsning, nemlig to lag 15 mm faspanel med et tynt spikerslag i mellom.

Toppsvill eller ikke?

Det andre vanskelige valget var bunn- og toppsvill. Bunnsvill visste vi det var, også



Arbeidet i 3.klasse nærmer seg avslutning. Dørken er lagt av 2" plank, skottene er ferdig garnert, og de gamle benkene med oppslagbare rygger (til køyer) er på plass igjen, hengt opp i de gamle hengselbjelkene - slik det så ut den gang. Bare kledning oppunder dekk og maling gjenstår.



På hoveddekket, like foran det nye lampeskapet på SB side, var dørken så mørken at deler av den måtte skiftes. Dette så ikke ut til å være noe problem for gutta fra Hardanger, som også laget ny skandekplanke i samme slengen, skåret ut av én planke. Dimensjonen på dekket er 3x4" plank, med svak uthuling sideveis for driving.

lange diskusjoner, er oppdragsgiver usikker, kommer HFVS med sine forslag, for i mangel på dokumentasjon, får man ty til sannsynlighet. Og når det sannsynlige er tidsriktig, kan det ikke bli bedre.

Alf, Mikkell og Jørn som "våre" tre båtbyggere heter, forteller at et slikt arbeid må planlegges skikkelig for at resultatet skal bli godt. Det er viktig med god styring, men man må likevel regne med at det dukker opp overraskelser og vanskelige ting underveis.

Egentlig er hver dag en utfordring, det er et enormt høyt trinn fra det å bygge hus til det å bygge båt – eller innrede et gammelt dampskip. Men også derfor er det viktig med kunnskap. Våre tre båtbyggere kjenner alle teknikker innen tre. De kan dette med klinkbygging, kravellbygging, lim, tapping, lusing og innredning.

Og gutta har trivdes godt i Oslo. De har bodd ombord under arbeidets gang, fra begynnelsen av januar og tre måneder fremover. Æn i postlugaren, æn i

fordi vi hadde tatt vare på de gamle da innredningen ble revet for noen år tilbake. Men var disse fra 1935 eller fra 1947, da deler av båten ble bygget om igjen? Og hva med eksisterende topp-svill? Stemte dette?

Her måtte vi også ta et valg, og sannsynligheten ved at forskibet ble bygget omtrent over samme lest som akterskipet ble lagt til grunn: Høy bunnsvill og terskel (ca 20 cm), men ingen toppsvill, kun spikerslag for feste av Trønderpanelen.

Det var altså store variasjoner og store utfordringer å løse, noe som krever solid kunnskap om hva som kan være historisk korrekt når man egentlig ikke vet.

I de beste hender

Derfor er det godt å ha fagfolk som vet hva de snakker om.

Det var ikke nødvendig med



Etter at skutesidene var smurt med en bitumenmasse, ble garneringen bygget opp igjen, nøyaktig som den ble utført i hele første del av 1900-tallet. Først en 15 mm rupanel festet til spikerslagene mot spantene. Deretter en forhudningspapp, og så en 15 mm faspanel, i bredde som var brukt den gang. Denne panelen har alt fått et grunningsstrøk. Ventil-kassene er også på plass, disse er laget litt skjeve, slik at linjeføringen stemmer overens med springet.

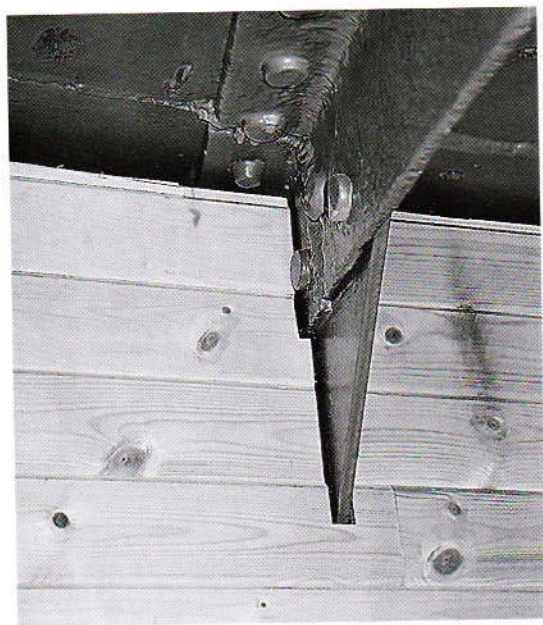
damesalongen, og òn i en passasjerlugar. 1.klasse spisesalong har vært dagligstue med medbragt TV, og selv om vi i klubben trodde de ville fryse ihjel, påstår de at de har greid seg bra.

Det de synes var så fint med dette prosjektet, var helheten. De begynner på arbeidet, og fortsetter til det er ferdig – i motsetning til mange bevilinger ellers, som går over to eller flere år. Mens halvgjort arbeid står og venter, vrir materialene seg, vann lekker kanskje inn, og mye arbeid må gjøres ekstra for å komme i rute..

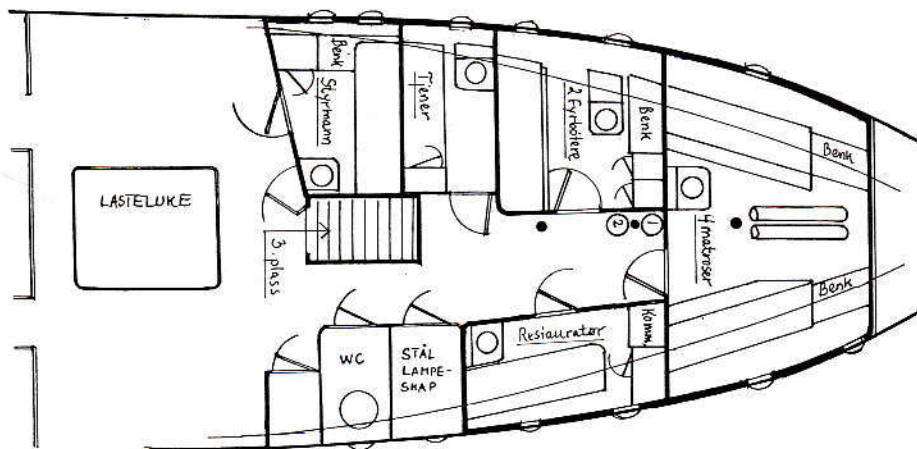
Fra "Mathilde" og "Skibladner" til "Atløy" og "Børøysund"

Hardanger Fartøyvernssenter er ett av tre kompetansesentre i Norge når det gjelder restaurering av eldre fartøyer. Hardangerjakta "Mathilde" var den første båten de kjøpte og satte i stand på 80-tallet, og deretter gikk det slag-i-slag med den kjente skonnerten "Svanen", så det kanskje største prestisjeprosjektet med restaureringen av D/S "Skibladner" i 1992-93. Deretter fulgte på rekke og rad "Vikingen", "Brødrene af Sand", "Svanhild", "Heland", "Atløy" og flere. Noen relativt enkle, noen svært så omfattende, men felles for dem alle er at de var forskjellige, og dermed ble hver og en en ny utfordring.

Men HFVS driver slett ikke bare båtbygging. Det arrangeres kurs og seminarer i restaurering, det lages dokumentasjoner før et arbeid settes i gang (f.eks. har de laget



Det er tre ting som er ekstra viktig ombord i en båt. Det ene er luft, det andre er luft, og det tredje er luft. Ventilasjonen bak garneringen er løst ved at det er avsatt en 10 mm spalte mot dørken, og god klaring opp mot dekk. Dessuten er det klaring rundt alle bjelker og knær. Inndekningen senere skjer med slisselister, slik at ventilasjonen ivaretas.



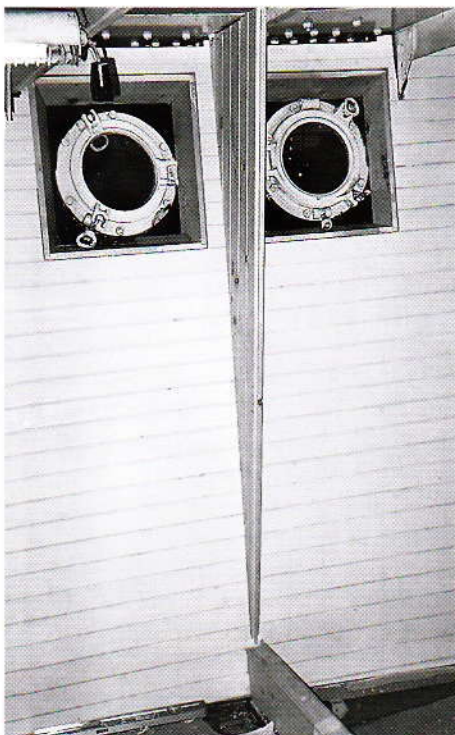
Slik så innredningen på hoveddekket ut i 1935, og slik er det blitt bygget tilbake til i 2001. Som du ser, plassen var ikke stor, men selv om tjenerlugaren – det som senere ble båtsmannslugar – bare er på vel 2 kvm, var han jo iallfall for seg selv.

forprosjekt for D/S "Hestmanden", det drives ungdomsarbeid ved verftet, det er museumsdrift som er åpen for allmenheten. Alt dette er med på å øke kompetansen for hver dag som går, og derfor er også vernemyndighetene interessert i at flest mulige reelle restaureringsoppdrag med spesielle krav til utførelsen havner hos fartøyvernsentrene, fordi det er her slik kompetanse er størst. Også fordi verftet lager en arbeidsrapport eller dokumentasjon til både Riksantikvaren og oppdragsgiver. Denne rapporten er detaljert, og inneholder alt om materialer, tekniske løsninger, malingstyper o.l. Dessuten blir det beskrevet hvorfor en dokumentert utførelse kanskje ikke kan utføres, og hva man har gjort i stedet, og hvorfor. Kort sagt: Det er viktig at slike arbeider utføres av folk som vet hva de gjør!

Etterhvert er det blitt i alt ca 30 fast ansatte, noen på heltid, noen på deltid. I tillegg kommer folk som er tilknyttet senteret med botiltak for ungdom. Det er 5 lærlinger i arbeid for tiden, og senteret er sannsynligvis Norges største lærebedrift innen faget.

Verftet driver ikke kommersielt i den forstand at de tar vanlige private oppdrag, kun arbeider det settes antikvariske/restaureringsmessige krav til. Men om det er en del slike private oppdrag, er det arbeider med støtte fra Riksantikvaren som er den største oppdragsgiver innen restaurering/tilbakeføring. På den måten blir "pengene brukt to ganger" som det en gang ble sagt, både til fartøyet som settes i stand, og til et fartøyvernsenter som slik får øket kompetanse og også til salt i maten. Denne lærdommen kommer ikke bare fagfolkene selv til gode, den kommer også de enkelte fartøyeiere til gode, Riksantikvaren, og i siste instans hele folket, fordi uansett hvem som i øyeblikket eier (eller "låner" fartøyet), så tilhører kystkulturen oss alle.

Dag Thorstensen



Her er første del av skilleskottet mellom to lugarer. Det ble benyttet såkalt Trønderpanel, et 30 mm tykt bord med to stk. tosidige faspanelbord. Tykkelsen gir stive skott, og ytterligere forsterkninger er ikke nødvendig. Når man først har funnet lodd, går resten raskt – nede festes panelbordene mot fals på bunnsvillen, oppunder dekk mot et spikerslag.

M/S "Midthordland – Bjørnefjordens Dronning

For dei som vaks opp kring Bjørnefjorden og Samnangerfjorden i dei første par tiåra etter krigen, står det enno ein eigen glans kring sjøbussen Midthordland. Då han kom feiande inn Midthordlandsfjordane til Tysse, Sævareid og Lygrepollen ein desemberdag i 1947, med ljosgrått skrov, gul skorstein og eit digert overbygg med eit utal vindaugo, bar båten bod om ei ny tid i samferdsle til sjøs.

Han var først av tre jamstore båtar, alle bygde ved A/S Stord, men for tre ulike reiarlag: Midthordland for Det Midthordlandske Dampskibsselskap (MDS), Melanddrott for Bergen Nordhordland Trafikklag og Balholm for Fylkesbaatane i Sogn og Fjordane. Det var dei første sjøbussane som vart leverte etter krigen, og skilde seg radikalt frå forgjengarane i fjorart: Ljose, romslege salongar med sofabenker innover frå store glas, med etter måten liten lasteevne.

Midthordland vart gronguten for midthordlendingane – både å sjå på og reise med. Folk møtte fram – helst i kveldigna, når han var ventande med dei som hadde vore i byd'n – anten heile vegen frå Bergen, eller med buss til Os og båt vidare derifrå. Dei kjende seg knytte både til båten og til selskapet, og det var inga glede å spora då MDS i 1962 vart oppslukt av HSD og både Midthordland og bilferja Fusa



"Midthordland" vart etter kort tid ein populær rutebåt og vart dessutan etterspurd som "lystfartøy" og mange minnes nok enno lystturane sommarstid med musikk ombord og full flagging. Her er båten fotografert i 12 knops fart ut frå Våge i 1950.

Foto: Wilhelm Waage.



Walter Nygård og Svein Amundsen er to ivrige båtentusiaster som har snudd opp ned på det meste for å få "Midthordland" restaurert. Walter Nygård var med og bygde båten på Stord i 1947.
Foto: Arne M. Bakken.

måtte kle seg i svarttrøya til HSD. Men ein venjer seg til det meste, og Midthordland gjorde så visst ikkje skam på HSD-bunaden heller, og ruteområdet var stort sett det same som før.

Midthordland gjek inn i ei uviss framtid og eit turbulent tilvære då båten vart seld i 1971. Først til Marstrand i Sverige, der han vart omdøpt til "Marina", og i 1976 til Storbritannia som "Midland". Båten fekk fast liggjeplass i St.Katharine's Dock i London, eit dokkområde like ved Tower som er gjort om til bustad-, forretningsstrok og lystbåthamn. Her vart han nytta av British Security Council som opplæringsenter for verneombod med namnet St.Lucy.

Dei færreste hadde vel rekna med at Midthordland nokon gong ville koma attende til Noreg. Men det skjedde i 1987. Då vart St. Lucy kjøpt av ein Per Fagerli-Olsen i Drammen, kryssa Nordsjøen for eigen maskin, vart omdøpt til "Sunrise II" og sett i sharterbåt-trafikk på Oslofjorden eit par år. Og så – i 1994 – kom "gromguten" til Bergen, fekk tilbake sitt gamle namn, og vart oppkledd i MDS-fargar: Ljosgrått skrov, kvitt overbygg og gul skorstein. Riksantikvaren har gjeve båten verneverdig status, som ein framifrå representant for sjøbussar.

Tilbakeføringa til opphavleg usjånad både inne-og utvendig har gått jamt og trutt, mest ved friviljug dugnadsinnsats, men og ved profesjonell restaurering arbeid ved Hardanger Fartøyvernssenter i Norheimsund.

Bård Kolltveit

Rusta sjel med vare minner

Riksantikvaren må få ein stor del av æra for at "Midthordland" er i den stand som båten er. Ein stor del av æra må også lærlingane ved Aker Stord få. Med størstedelen av æra går til dei hardbarka entusiastane som starta dette redningseventyret.

Dei vart sett inn i trafikken rett etter krigen, fjordbussane, og dei revolusjonerte passasjertrafikken på Vestlands-kysten. "Midthordland" var ein type båt som var bygd for å frakta passasjerar raskt og trygt frå Bergen til fjordbygdene. Båten som var byggenummer to frå Stord Stålskipsverft – Mekanisk Verksted i 1947, har som dei fleste som kjem frå kystbygdene har eit omflakkande tilvære.

I dag er dette historie og "Midthordland" eit kulturhistorisk minnesmerke som flyt rundt om på fjordane, for det meste i Hordaland, men også med avstikkarar til jazzfestivalar og det som meir livat er. Eigarane, samla i Det Midthordlandske Dampskips-selskap A/S, er levande interesserte i kystkulturen og vil svært so gjerne identifisera seg med kysten, Johannes Kleppevik og visene han skreiv.

Me hadde han om bord på båten nokre gonger og det vert vel tydelegare for stadig fleire at Johannes Kleppevik representerte noko særlege og noko stort i kystkultursamanheng, fortel den daglege leiaren av reiarlaget, Svein Amundsen. Både han, Walter Nygård som var med og bygde båten i 1947 og skipparen om bord, den gamle flaggskipparen Sigmund Landa, er ihuga kystpatriotar, og dei steller so flott med "Midthordland" at konene deira har all grunn til å verta sjalu.

Høyr kor flott motoren går, seier Nils W. Skulstad, som er i den heldige stoda at han har kona si med seg på interessa og slitet med "Midthordland". Han er meir enn imponert over den nye 520 hestekrefters Catepillarmotoren, som ikkje er ny, men nyoverhalt – og er no så godt som ny. Han har tidlegare stått i ein kvalfangar i Tromsø. Ikkje nok med at dei fekk motoren svært rimeleg, dei greidde endåtil å skaffa seg ny propell verdt 200.000 kroner gratis frå leverandøren. No tonar det nydeleg takter frå harmoniske stempel i maskinrommet der me cruisar ute på fjorden utanfor Stord i eit slags vemodig 30-årsjubileum for båten. For han vart seld til utlandet i 1971.

Lensmann Dalland frå Fusa

Med utanlandssalet gjekk det med "Midthordlad" som det har gått med so mange av dei som forlet heimtraktene og enda i fjerne hamner. Det vart stusselege greier. Det var stusseleg då "Midthordland" låg som skuleskip i Themsen, verre vart det då båten vart ungdomsdiskotek og det vart brann om bord i båten.

Noko betre vart det for båten då han kom heim att til Norge på slutten av 1980-tallet og hamna som cruisebåten "Sunrise II" for inkjevetande Oslofolk som sat og slappa av med ei kald cola og det som verre var uanande om at dei sat på ein rustholk som ville synka rett til botnar og han kom borti noko.

Ja, so gale var det. Men ingen, ikkje eingong me som var og såg på båten og bestemde oss for å kjøpa han heimatt, kunne ana at det stod so dårleg til med han, seier Nils W. Skulstad.

Allerede i 1990 vart det forsøkt å få til ein aksjon for å få Midthordland" attende til Vestlandet, men interessa var ikkje til stades, og aksjonen vart misslukka. I 1993 forsøkte med på nytt. Me bestemde oss for at båten som hadde gått på Bjørnefjorden og vore i fast rute innom Våge, Lundegrend og Skår i mange år, måtte få ein plass som eit aktivt kulturminne. Denne gongen gjekk det betre. Me fekk inn 300.000 kroner i ein innsamlingsaksjon, og klarte på ein mirakulaus måte å låna 800.000 kroner i tillegg til kjøpesummen. Det var ikkje anna forklaring på denne store tiltrua enn at lensmannen i Fusa, Lars Erik Dalland, var formann i stiftinga. I 1994 reiste me til Oslo og kjøpte båten, fortel Svein Amundsen.

Lisen Kielland Haug frå Tysnes

Etter å ha betalt millionen for båten, forlete ein glad seljar og teke turen heimatt til Vestlandet, var det å få "Midthordland" inn til overhaling ved Eide Skipsverft i Høydalsbygd. Der vart båten sjekka før han gjekk vidare til Eiklandsosen og under stor fagnad med jubel, gråt og latter vart båten omattdøpt til sitt gamle namn og gudmora Lisen Kielland Haug frå Tysnes, same gudmora som døypte han i 1947.

Likevel, humøret til oss som var med i Vestlandske Dampbåtlag og som hadde kjøpt han, sokk i takt med alle skavankar som vart oppdaga, og dei var ikkje få. Eg hugsar dei eldre folka som strøymde til kaien på Eiklandsosen då me la til – for å ta dette gode minnet frå ungdomen i augesyn. Me såg at fleire og fleire av dei fekk tårer i augene då dei såg kva forfatning båten var i, og medan minna deira fekk eit stadig dystreare preg vart lommebøkene våre slankare og slankare i tankane våre etter kvart som det gjekk opp for oss kva slags forfatning båten eigentleg var i. Me hadde kjøpt ein institusjon. Me hadde kjøpt båten og minna frå kaiene i gamle dagar, då kaiene rundt om i bygdene var informasjonsentralar og møtestader, samlingsstader der kjærleik og sorg gjekk om ein annan. Me hadde kjøpt eit minne om desse gamle livsnervene mellom by og bygd og følte vel som dei eldre som hadde gode minner knytta til "Midthordland", at me sat att med rusta jern, fortel Svein Amundsen.

For ikkje nok med at "Midthordland" lukta. Ikkje nok med at båten lukta rote vatn, stanka av Themsens – og ga frå seg andre merkelege odørar frå gamal olje og – ja, kven veit kva.

Alt var ikkje som det skulle vere med båten og han vart sjekka. Og sjekka.

I 1995 var statusen til "Midthordland" at halve botnskroget var so øydelagt at det måtte skiftast, hoveddekket var råtna vekk, promedadekket var rotne og salongen var vekke. I tillegg var overbygget i ferd med å rusta vekk, vindauga var dårlege og hovudmotoren song på siste verset. Det sa seg sjølv at det var ein ting me trengde – det var pengar. Mykje pengar, fortel han.

Riksantikvaren mobiliserte

Hadde me visst kva me gjekk til hadde me sjølvsagt aldri gjort det. Men for oss gamlekarane med fartstid frå båtar og skipsverft, vart dette eit kulturarbeid, serleg etter at me fekk med oss Riksantikvaren. Riksantikvaren som me trugge me måtte slita oss ut for å overtyda, slo kort og godt fast at "Midthordland" var verneverdig. Då fekk me entusiastar ein opptur, og fann ut at viss det var slik at Riksantikvaren verkeleg meinte at båten var verneverdig so skulle det ikkje stå på oss.

Me hadde sett båten som var mykje verre medfarne og som var vortne flotte "skuter". Entusiastar har stått på dag og natt frå 1995 til 2000. Til saman fekk me inn 1,3 millionar kroner i støtte frå Riksantikvaren i denne perioden. Med so skal det også nemnast at me har brukt 20.000 dugnadstimar på å pussa opp denne båten

Me har satsa på kulturhistoriske turar, og det har gått bra. Over 80 prosent av "Midthordland" sin kapasitet for sesongen 2001 er i dag oppbestilt. Av turar i år må opninga av Trekantsamarbeidet nemnast, i tillegg kulturturar i samarbeid med Askøy kommune og Herdla Museum, "blåturar" med ei rekkje verksemdar, også frå Tysnes, den årlege Akerseglasen på Byfjorden i Bergen, Sildajazzen i Haugesund, tilskipingar i Johannes Kleppevik si ånd med turar på Bjørnefjorden, tur med Tysklandsbrigaden, og turar i samband med Cutty Shark, ellers skal me ha både bryllaup og dans om bord, seier ein nøgd Svein Amundsen.

Verdifull båt

For heile "hakkande" gale kan det vel heller ikkje stå til med økonomien, no etter at lærlingane på Aker Stord i heile vinter har dreve og putla og finpusa på båten til han er blitt heilt skinande inne i salongane.

So er no Svein Amundsen heller ikkje den son klagar, og ikkje skrør han hell; - Me reknar med at båten har ein verdi på mellom fem og seks millionar kroner i dag, vel og merka, før me sender han inn til Hardanger Fartøyvernsenter til enno ei oppgradering. Akkurat det er me glade for, både me i lutlaget og Riksantikvaren. Og me er glade for at me i konkurranse med "Skibladner", "Oster", "Granvin" og andre båtar har fått 260.000 kroner frå Riksantikvaren til restaurering i år. I det høvet må det nemnast at "Skibladner" ikkje fekk fem øre. Eg vil ikkje kommentere at ikkje dei fekk pengar, men ser på vår tildeling som ein honnør for den jobben me har gjort, seier han.

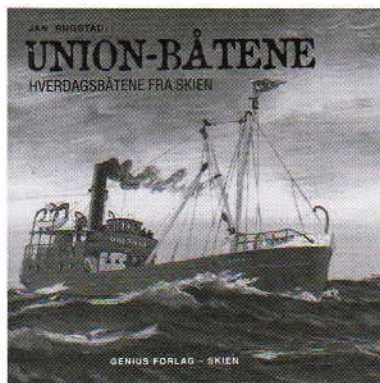
Og for liksom å runda heilt av kjem tysnesingen og "Midthordland"s entusiasten Arne Tvedt brytande inn;- Du må for all del få med deg at det blir fjord-dans siste laurdag i juli i år og, som vanleg. Det blir med Johannes Kleppeviklåt og midtsommarsmusikk. Kleppevik var fast trubadur på desse turane dei siste åra han levde, seier han.

Arve M. Bakken

NY BOK UNION-BÅTENE

Hverdagsbåtene fra Skien

JAN RUGSTAD fra Skien er forfatteren som står bak boken «UNION-BÅTENE» – Hverdagsbåtene fra Skien –. Det var rederiet A/S Transitt, Skien som sto for driften av alle Union-båtene fra I til VII. Det var ruten mellom Skien til Oslo som var hovedtyngden, Union-båtene lastet ca. 150 tonn og brukte omkring 12 timer på turen til Oslo. Union-båtene var ca. 95 fot lange, 19 fot brede og ca. 8 fot dype. Bokformat: Br. 21 cm, høyde 20 cm og 72 sider med mange bilder.



Sendes: Genius Forlag, Lagmannslia Nord 51, 3715 SKIEN. Tlf.: 35 52 31 57 e. kl. 15.00.

Kan også bestilles på e-mail: post@geniusforlag.no

www.geniusforlag.no

Stivbind - Pris kr. 198,- + porto kr. 26,50

Antall eks.:

Navn

Adr.:

Postnr.:

Underskrift

Livbåt/ gigg – tilsalgs

Livbåten er bygget i 1936 ved R. G. Münters Båt-byggeri i Åkerstrøm ved Gøtaelva nær Trollhättan.



Har stått ombord i skjærgårds-båtene D/S "Disa" og D/S "Styrsjö".

Båten er kjærlig pleiet og er i god stand. Selges til person/fartøy, som kan ta godt vare på den.

NOREG

380



Staselige D/S "Hornelen" slik den så ut i siste del av sitt 84 årige liv. Bemerke for øvrig frimerke oppe i venste hjørne. Motivet er nemlig en tidlig utgave av nettop D/S "Hornelen", ved Gudvangen inderst i Nærøyfjorden. Frimerke ble utgitt i 1998, og er gravert av Arild Yttri.

Ukjent fotograf. Jostein Sørensens Samling.



Prospektkortet Del V

Fjordabåten

Ordet fjordabåt assosierer nok de fleste med Vestlandet, selv om begrepet er kjent også fra andre deler av landet. Det er imidlertid ikke tvil om at det nettopp er i vestlandsfylkene Hordaland, Sogn og Fjordane at fjordabåten har hatt sin største utbredelse siden de første båtene kom i rutefart midt på 1800-tallet. På det meste var over 20 større og mindre selskaper i sving, med en flåte på mer enn 100 fartøyer i alle størrelser. Når vi ser på Vestlandets topografi, med forblåste øysamfunn i havgapet og små, veiløse bygder inderst i de dypeste fjordarmene, er det kanskje ikke så rart at fjordabåten fikk den utbredelse og betydning den fikk.

Flere typer fjordabåter

Mange har valgt å definere fjordabåten i tre grupper:

- Langruteskipene
- Lokalruteskipene
- Bygderutebåtene

Langruteskipene var, som navnet indikerer, de skipene som betjente de lengste rutene sørover og nordover fra Bergen. Dette var relativt store skip med mange passasjerlugarer. Med en reisetid på opptil flere dager før man var fremme til bestemmelsesstedet, var lugarkapasitet helt nødvendig. Særlig i sommersesongen, med mange turister.

Lokalruteskipene var den desidert største gruppen av fjordabåter. Dette var mindre skip som i hovedsak betjente trafikken mellom Bergen og omlandet, og mellom Florø og omlandet. Her oversteg reisetiden sjelden et døgn, og disse båtene hadde derfor ikke samme behov for passasjerbekvemmeligheter som langruteskipene.

Bygderutebåtene ble et begrep fra 1920-årene og utover, da de første motorskipene kom i fart. Dette var små båter som primært var kontrahert for å betjene de mange veiløse bygdene innover i fjordene eller mellom øyene. Kun sjelden var disse båtene i Bergen.

D/S "Hornelen"

Den båten som presenteres denne gang, hører til den type fjordabåter som benevnes Langruteskipene. Det er D/S "Hornelen" til Nordre Bergenhus Amts Dampskibe (NBA), eller Fylkesbaatane i Sogn og Fjordane (FSF) som selskapet heter siden 1919. (Men selv lenge etter at selskapet skiftet navn, fortsatte folk i dagligtale å omtale båtene som Amtskibene). Av alle selskapene som drev rutetrafikk ut fra Bergen, var det kun Fylkesbaatane, Hardanger Sunnhordlandske Dampskipsselskap (HSD) og Haugesunds Dampskibsselskap (HDS) som betjente langrutene og hadde såkalte Langruteskip.

D/S "Hornelen" har sitt navn etter den bratte, snaut 900 meter høye fjelltoppen på østsiden av Bremangerlandet i Nordfjord. Skipet var Amtskibene sitt 3., levert i desember 1866 fra C. Mitchell & Co i Newcastle, England. Men som ny så "Hornelen" ganske annerledes ut enn på bildet som gjengies her. Nybygget som kom til Bergen i desember 1866 var et skip etter datidens krav og oppfatning av hvordan en laste- og passasjerbåt skulle se ut. Det vil bl.a. si master rigget for seilføring (Veritas- krav like fram til 1909), praktisk talt all innredning under dekk, åpen kommandobro som en bro i ordets egentlige betydning og en liten overbygning som stort sett bare var en casing midtskips. Gjennom årene fikk D/S "Hornelen" en rekke større og mindre ombygginger og moderniseringer, senest på 1930-tallet, og ble da sende ut som på dette prospektkortet.

Som ny hadde "Hornelen" en tonnasje på 222 brt. og målene 130,4/20,8/11,2. Etter senere ombygginger kom tonnasje opp i 256 brt. Maskinen var en noe primitiv lavtrykks dampmaskin som neppe presterte noe mer enn 8-9 mils fart, så allerede i 1874 ble den bygget om til høy- og lavtrykksfunksjon. Passasjersertifikatet lød på 329 personer. Prisen for dette vakte skipet var 33 596 speciedaler som Amtet (fylket) egenfinansierte uten låneopptak.

Skipet med den tvilsomme rekorden

D/S "Hornelen" innehar den tvilsomme "rekorden" å være det av Fylkesbaatanes skip som har forlist flest ganger. Hele 4 ganger gikk båten til bunns, men hver gang ble den hevet og satt i stand igjen.

Første gang uhellet var ute, var i 1888 da båten gikk på Vårdalsneset i Dalsfjorden og sank. 4.desember 1914 kolliderte "Hornelen" med Amtskibenes D/S "Gudvangen" i Skatestraumen i Nordfjord. Uhellet skjedde i 8-tiden om morgenen, i mørke og sterkt regn. "Hornelen" fikk da så store skader at båten måtte settes på land på Rugsundøy. "Gudvangen", som bare hadde fått mindre skader, tok med seg passasjerene og posten inn til Måløy. "Hornelen" sank på grunt vann på sandbunn, og ble liggende på forskipet oppe i dagen. Etter at skipet nok en gang var hevet og reparert, gikk det ikke mer enn drøyt et år før ulykken på ny var ute. 3.juledag 1915, i mørke og med sterk østavind kjørte "Hornelen" seg kraftig opp på et skjær i Svanøybukten. Båten var da i rute fra Førde til Svanøy. "Hornelen" ble stående med forskipet høyt oppå skjæret, mens akterskipet tok til å fylles med vann. Samtidig la skipet seg så over på siden, at mannskapet ikke klarte å sette ut livbåtene. Etter vel 10 minutter gled skipet av og sank. Heldigvis var der en kar i en færing i nærheten, og han klarte i løpet av disse 10 minuttene å redde i land nesten halvparten av passasjerene. Med mye slit og tapper innsats klarte mannskapet å få resten av de 27 passasjerene opp på et skjær like ved, til dels ved å svømme med passasjerene bort til skjæret. Før situasjonen ble kritisk for de stranded på skjæret, kom et annet Amtskip, D/S "Balder", forbi og fikk tatt alle om bord. Kun båtsmannen, Ole H. Takle, var savnet. Han ble senere funnet flytende i sjøen.

Denne gang tok det lang tid før D/S "Hornelen" kom i fart igjen. Da båten var hevet, viste det seg at skaden var svært omfattende, noe som førte til langt verkstedsopphold. Først i august 1917 var den tilbake i rutene.

11.februar 1926 gikk "Hornelen" ned for 4.gang. I rute fra Bergen til Dalsfjorden gikk båten på grunn i Fedjefjorden. Det var storm og sterk snødrev, så sikten var minimal. Alle om bord kom seg imidlertid trykt i livbåtene før skipet gikk ned, og ble deretter tatt om bord i en tysk tråler som kom til. I april ble "Hornelen" på nytt hevet og slept til verksted for en grundig vøling. I den forbindelse ble også innredningen fornyet.

I tillegg til alle disse forlisene, var D/S "Hornelen" også ute for en del større og mindre episoder. Således i 1899, da skipet kom i drift på Dalsfjorden og rente i flere båter. I 1911 kolliderte "Hornelen" med bukserbåten "Kvikk" på Byfjorden, uten at det ble noen større skader av det. Under krigen var seilasen nordover forbundet med stor fare, og episodene mange. For "Hornelen"s vedkommende var nok flyangrepet en novemberkveld i 1941 mest dramatisk. Sør for Askvoll kom båten, som etter bestemmelsene måtte seile mørklagt, nær en tysk konvoi som akkurat da var under angrep av allierte fly. En granat gikk gjennom brohjørnet, og båten ble også truffet av mitraljøseild. Båtsmann Olai Netteland ble skadet under dette angrepet, men ellers slapp båt, mannskap og passasjerer med skrekken.

Et lang liv

D/S "Hornelen" fikk, tilliks med sine to eldre søstre "Framnær" og "Fjalir", et meget langt liv i Fylkesbaatanene. 84 lange år, 2 verdenskriger, 4 forlis, flere større og mindre uhell og omfattende moderniseringer ble skipet til del under Fylkesbaatanenes tradisjonsrike flagg. Som tidligere nevnt, ble den opprinnelige dampmaskinen allerede etter 7 år bygget om for å oppnå bedre ytelse. I 1887 gikk båten til Nylands Værksted for en større modernisering, hvor bl.a. fordekket ble bygget over slik at også 3.plass-passasjerene fikk bedre forhold. Her ble også den gamle maskinen byttet ut med en ny compound-maskin på 52 nhk (260 ihk), som gav en fart på gode 10 mil.

Etter det siste forliset i februar 1926, fikk "Hornelen" sin siste større modernisering. Men trolig var det først på 1930-tallet at skipet fikk innelukket styrehus.

Krigsårene slet ekstra hardt på fjordabåtflåten, og midler og muligheter til skikkelig vedlikehold var små. En passasjer forteller, at "Hornelen" under krigen var så full av mit at bare personer i overkøyen snudde seg, så "snødde" det fint tremel ned på dynen til personen i underkøyen. "Hornelen" ble, sammen med en rekke andre "hauggamle" fjordabåter holdt i fart i de første etterkrigsårene inntil de kunne avløses av de første nybyggene. Således gjorde D/S "Hornelen" sine siste ruteturer sommeren 1950, før den ble lagt opp i Damsgårdsundet i Bergen.

Arven etter "Hornelen"

D/S "Hornelen" fortjener kanskje betegnelsen Fylkesbaatanes Hvite Svane. Når den nypusset og fin, med sitt hvitmalte skrog, himmelhøye master og klipperbaug med en nydelig gallionsfigur, stille pløyet fjordene må det ha vært en vederkvegelse for alle med blikk for den slags. Nå var riktignok "Hornelen" ikke den eneste hvitmalte båten i Fylkesbaatanes flåte. Alle de mindre motorskipene selskapet fikk bygget på 1920 og 1930-tallet var også hvitmalte i sommersesongene før krigen. "Hornelen" var imidlertid det eneste av Langruteskipene som ble malt hvit. Etter utrolige 84 års tjeneste for Fylkesbaatane var omsider D/S "Hornelen" i januar 1951 kommet frem til sitt siste stoppested: Stavanger Skips Ophugnings Co. Heldigvis hadde rederiet tanke for å ta vare på en del klenodier fra "Hornelen". Bl.a. ble den staselige gallionsfiguren demontert. Denne er nå restaurert og oppstilt i Fylkesbaatanes administrasjonsbygg i Florø.

Fylkesbaatane har bevart minnet om gamle "Hornelen" også gjennom å døpe senere båter med dette navnet. Allerede i 1952 kom den første arvtageren, M/S "Hornelen" (1952-1986) som var den første pallebåten her i landet. Og i 1990 kom dagens "Hornelen", en kombinert palle- og godsbåt.

Dagens Langruteskip

Langruteskipenes tid er ikke forbi, selv om både dampbåter og deres etterfølgere, motorskipene, er blitt historie. Langrutene på Sogn, Nordfjord og Sunnhordland betjenes i dag av en moderne flåte hurtigbåter (Westamaraner) som har revolusjonert samferdselen på Vestlandet. Hvor før dampen tok dager på å nå frem, gjør hurtigbåten unna den samme ruten på timer. Men har vi likevel mistet noe oppi denne voldsomme effektiviteten og strømlinjeformen? Hva med sjarmen, miljøet, atmosfæren, opplevelsen.....?

Et levende stykke kulturhistorie

Heldigvis kan vi nå glede oss over en etter hvert svært representativ flåte veteranbåter som forteller om hvor sine tidsepoker. Ett viktig element mangler likevel ennå i bildet: Langruteskipet. Men muligheten er fortsatt til stede for å gjøre bildet av fjordabåten komplett. Kan det lykkes atter en gang å restaurere Langruteskipet D/S "Stord" (HSD), vil vi kunne fremvise levende eksempler på alle de tre kategoriene av fjordabåter som jeg innledet denne artikkelen med å beskrive.

Med den betydningen fjordabåten har hatt her på Vestlandet, bør dette nærmest være et folkekrav. Vår innenlandske kulturarv er representert og dokumentert i rikt monn. Kystkulturen derimot.....

Jostein Sørensen.

M/S "Skarsfos"

Ny båt er klar for charteroppdrag i Telemark

I Dampskibsposten nr. 59 kan man lese en morsom forklaring på hva "nautomani" er, - eller på folkemunn kalt, - båtgalenskap. I Skien finnes det en kar som helt klart må få denne diagnosen.

Tømrer Asbjørn Lia har brukt over ti år på å bygge opp den gamle Tinnsjøbåten "Skarsfos" fra 1907. Nesten fra bunnen av har denne nevenyttige og tålmodige mannen, med god hjelp av et enormt pågangsmot, blod, svette, tårer, ca. 20.000 arbeidstimer og et ukjent antall kroner, skapt en drømmebåt som vekker beundring.

Nå er båten ferdig og klar for charter ut fjorden eller oppover Telemarkskanalen i retning sine gamle hjemtrakter i øvre Telemark.

Det har ikke blitt tid til noe særlig annet eller noe sosialt liv, men nå ser jeg fram mot lysere tider, sier Asbjørn.

Telemarkshistorie

Slepebåten og isbryteren D/S "Skarsfos" fulgte i kjølvannet av de store etableringene Hydro hadde satt i gang i Telemark. Da Norsk Hydro i 1905 begynte sin virksomhet i fylket var løsningen av transportproblemene av helt avgjør-ende betydning. Og de



"Skarsfos" drar "Tinnsjø" inn i leiet under vanskelige isforhold.

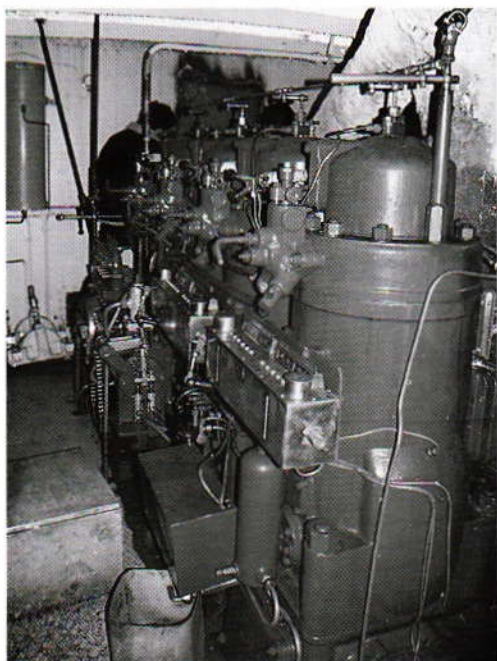
Foto: Norsk Hydro



M/S "Skarsfos" var ribbet da Asbjørn Lia kjøpte den i 1990. Her er det Øyvind Tovsland som besørger transporten i 1985.



Det var ikke mange delene igjen. Det viktigste var allikevel at motoren var i god stand. Asbjørn Lia har bygd om hele båten stort sett for egen hånd med brukte materialer og utstyr han har fått gratis eller kjøpt billig.



Maskinen skinner som en sol. Men da det viser seg nesten umulig og skaffe deler, er Lia meget interessert i kontakter angående dette.

innredning. Båten hadde også overbygg midtskips, samt eget styrhus over her igjen.

Det var slettes ingen lett oppgave å frakte delene opp til Tinnsjøen. Først ble delene sendt opp til Notodden ved årskiftet 1907/08. Her ble de delvis montert sammen i seksjoner. Så bar det videre oppover landeveien med et stort oppbud av mannskaper, 15 hester og en lokomobil. Den tyngste delen veide 25 tonn så etter veiforholdene den gang var det en spennende transport fram til Tinnoset. Det berettes at frakten i utforbakkene måtte søke anholdt i trær for å bremse ned farten.

Så kunne alle delene settes samme på Tinnoset og "Skarsfos" ble sjøsatt i februar 1908. Den ble på snau 66 tonn og var beregnet til å gjøre en fart på 9 knop.

Snart kunne båten dampe over Tinnsjøen i all sin prakt med kaptein A. Pedersen på broen.

Fergeleiene ved Tinnoset og Mæl ble ferdig i januar 1909 og den maskinløse trefergen "Tinnsjø", som ble bygget ved Sigurdsrud i Tinn, kunne settes inn i trafikken og slept av "Skarsfos". På trefergen var det plass til 7 – 8 jernbanevogner og den kunne under gunstige værforhold utføre to turer fram og tilbake over Tinnsjøen i døgnet.

Det fortelles at båten ofte kjempet en innbitt kamp mot den islagte Tinnsjøen og

ble ikke mindre da anleggene var ferdige og driften begynte og livet skulle gå sin gang i det nye industri-samfunnet. Før selskapet kunne realisere planene om en større elektrokjemisk industri i Vestfjorddalen, måtte det sikre seg jernbaneforbindelse Notodden-Tinnoset, med fergetrafikk over Tinnsjøen og videre jernbane Mæl-Rjukan.

D/S "Skarsfos" ble bygget ved Fevik Jernskipsbyggeri ved Grimstad i 1907 – 1908. – Et verft som var kjent for å bygge solide og vakre fartøyer. Lengden ble 65 fot og utstyrt med en trippel exp. damp-maskin som ydet 180 IHK. "Skarsfos" som var hovedsakelig en arbeidsbåt, hadde enkle innretninger. Under dekk akterut var et lite rom, foran her igjen maskin – og fyrrom. I forkant her igjen kullrom. Helt forut rom med enkel



Slik ser M/S "Skarsfos" ut i dag. Nå er båten så godt som ferdig og klar for chartertrafikk.

vinteren 1909 fikk båten litt av en debut. Isen var ualminnelig tykk og med trefergen på slep stampet "Skarsfos" imot isen i mer en 20 timer før Tinnsøet var nådd.

I maskinrommet gikk dampmaskinen traust helt fram til 1952 da en 4-sylindret semidiesel Wichmann 4AB på 240 HK overtok plassen.

"Skarsfos" "Tinnsjøens sorte sliter" var hovedsakelig en arbeidsbåt som opp gjennom årene hadde utført utallige slepe – og transportoppgaver, men den ble også brukt til transport av gods og passasjerer på 50 og 60 tallet. Den hadde også som oppgave å binde de veiløse grendene Pusnes og Rudsgrend med Hovin. I de senere årene ble båten også brukt til å inspisere og vedlikeholde fyrene rundt Tinnsjøen.

I 77 år slet "Skarsfos" seg fram over den lange Tinnsjøen inntil trafikken tok slutt i 1985.

Medtatt av tidens tann og en uviss skjebene og framtid, skulle båten tilslutt komme i de rette hender, bli ombygget, få kjærlig pleie og få et nytt liv der chartertrafikk venter.

Nytt skip på gammel kjø

Da Asbjørn Lia overtok "Skarsfos" i 1990, ble hun ribbet for alt, unntatt motor. - Og den firesylindrete Wichmann er kanskje den eneste gjenlevende av dette slaget i Norge?

I 1994 sa han opp jobben for å konsentrere seg fullt og helt om båten. Da han ikke

hadde noen midler å legge i prosjektet, startet han for seg selv som tømrer for således å kanskje tjene noe mer penger, samt få mere fleksitid.

Mot slutten av prosjektet solgte han huset sitt for å få penger til båtbyggingen og installerte seg i den nye skipperlugaren for å kunne jobbe nær sagt døgnet rundt.

Lia har vært hele tiden svært kostnadsbevisst. – Siden økonomien har vært utolig stram har jeg ikke kunnet ta meg den luksusen å kjøpe så mye nytt utstyr, forteller han. – Jeg har vært rundt å kjøpt deler fra andre gamle båter og han regner med at 90 prosent av ombyggingen har han gjort selv. Han har blant annet sveiset 20 tonn stål, lagt nytt dekk, bygd nytt overbygg og vinterisolert hele båten så den kan gå i helårdrift. Gjennom over ti år er utseende gradvis blitt forandret, til båten i dag fremstår nærmest ship- shape.

- Jeg har fått mye god hjelp fra venner med ting jeg ikke er spesielt god på selv, - men en ting er iallfall sikkert; jeg har tilegna meg utrolig med kunnskap gjennom alle disse årene.

Det er litt vemodig at jeg nå er ferdig også. – Jeg har jo tilbrakt de siste ti årene om bord på M/S "Skarsfoss".

Lia har også koordinert alt som har omfattet prosjektering, så som styrke stabilitetsberegninger samt godkjenninger hos Sjøfartsdirektoratet og båten fikk sitt første passasjersertifikat for 60 passasjerer i år 2000. Den første sesongen ser han på som en prøve, mest for å lodde stemningen for maritime utflukter. Han har sikret seg *kai plass ved Hjellevbrygga i Skien i nærheten av "Victoria" og "Henrik Ibsen", ikke* for å konkurrere med dem, men mer som et supplement.

Drømmen for Asbjørn Lia er så langt gått i oppfyllelse og han har ikke blitt noe mindre entusiastisk etter hvert som han har sett at den omfattende ombyggingen nærmer seg slutten.

Og ikke minst, han er gjeldfri!

Det er mange gamle båter å ta vare på, men en mangelvare er entusiaster som *Asbjørn Lia*.

Dampskibsposten ønsker god seilas videre!

Thor Hansen.

Spørsmål angående tur eller annet kan rettes til:

M/S "Skarsfos" Båtreiser

Nedre Hjellegt. 18

3724 SKIEN

Tlf.: 907 63 686

Dampskibsposten ønsker sine lesere
en riktig god sommer

Stor oppslutning om ny modellbåtkonkurranse på Norsk Sjøfartsmuseum

I 1998 arrangerte Maritim Modellklubb og Norsk Sjøfartsmuseum i fellesskap den første landsomfattende konkurranse og utstilling for modellbåbyggere i Norge. Konkurransen var meget vellykket, og det ble bestemt å utlyse en ny konkurranse i 2001. Det knyttet seg en viss usikkerhet til hvorvidt tre år var nok til å gi grunnlag for et nytt tilsvarende arrangement.

Det gikk godt. Våren 2001 står et førtital nye modeller oppstilt på Museet. Selv om de fleste konkurrentene er å finne i østlandsområdet, kommer deltakere også fra Nord-Norge, Vestlandet og Sørlandet. Kvaliteten på modellene ligger på samme nivå som for tre år siden. Det er også stor spennvidde i skipstyper som presenteres: regatta-seilbåter, robåter, lystyachter, redningsskøyter, fiskefartøyer, orlogsskip, krigsfartøyer, laste- og passasjerskip, maskiner og skrogseksjoner, for å nevne en del. Her er blant annet to modeller av den gamle kongesjaluppen Stjernen, som snart er klar for jomfrutur etter omfattende restaurering, og av den "nye" Stjernen. Amerikabåtene er representert ved en modell av Sagafjord i skala 1:100. Wilh. Wilhelmsens Talabot og County Line's King's County representerer dampskipsepoken i den norske handelsflåten historie. Et diorama gjengir Titanics undergang.

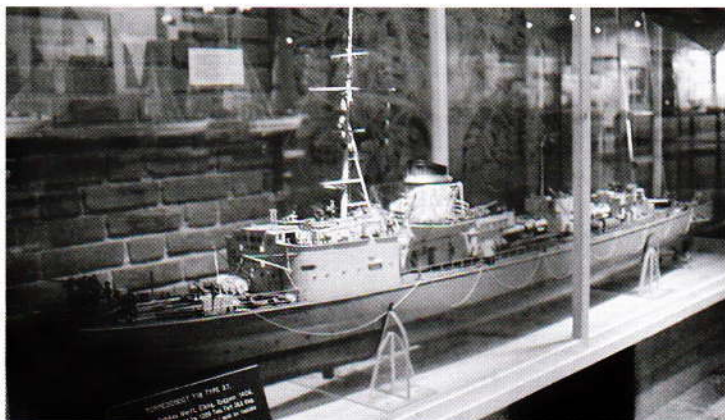
Juryen, som består av Knut K. Gransæther fra Maritim Modellklubb og Ove Rostrup og Bård Kolltveit fra Norsk Sjøfartsmuseum får en utfordrende oppgave. Vurderingen skjer omtrent samtidig med at dette nummer av Dampskibsposten går i trykken.

Modellene vil stå utstilt i Gram-salen på Norsk Sjøfartsmuseum til over sommeren.

Bård Kolltveit

Tysk
torpedojager
T-18
i skala 1:32.
Bygget av
Ivar Berntsen,
Skjeberg.

Foto:
Thor Hansen.



Kongesjaluppen sjøsatt

Rett før jul i 1997 ble restene av kongesjaluppen "Stjernen I" fraktet inn til Hansen & Arntzens båtbyggeri. Nylig kunne det nyrestaurerte klenodiet sjøsettes i all sin prakt.

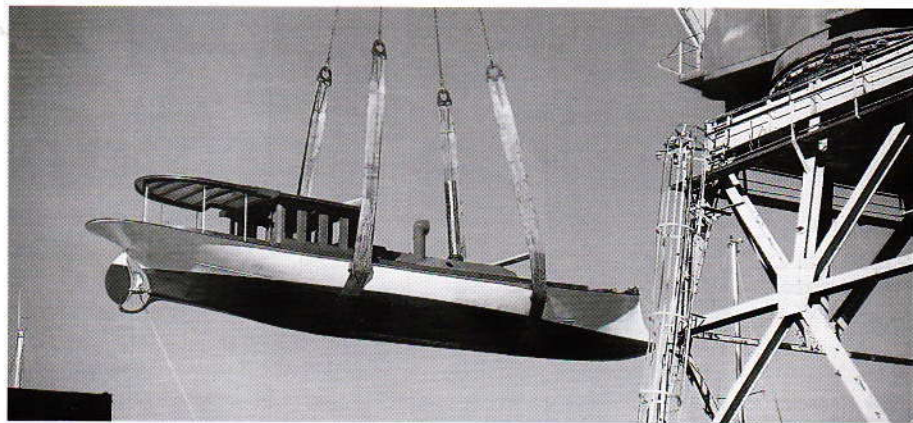
Jeg er beveget, sa Wesenlund, synlig stolt over at "Stjernen I" igjen vil pløye fjorden. Og sjøsettingen forløp prikkfritt. Ikke en dråpe vann ble oppdaget innabords, til tross for at skipet er klinket sammen med nærmere 40.000 nagler.



Den over 100 år gamle "Stjernen" i sine glansdager.

Bildet under: Nå framstår den grimme elling som Hortens hvite svane, med vedderbaug, skorstein i messing, akterhus i teak og slipt glass.

Foto: Thor Hansen.



Ny bok: En heder til Oslofjordens gråspurver

Jan Rugstad: Union-båtene – hverdagsbåtene fra Skien **Genius Forlag, Skien**

Det lille, men driftige Genius Forlag i Skien har i årenes løp gjort en viktig kulturell innsats ved å bringe frem mindre kjente, men likevel viktige sider av historien om ferdsel på fjorder og vannveier østafjells – mennesker og båter, ruter og rederier. I fjor utkom en ny bok i denne serien, denne gang om Union-båtene – en unnselig, men trofast flåte av fraktemenn som gjennom 64 år besørget en regelmessig lasterute mellom Oslo og Skiensfjorden. Frem til 1950 gikk båtene helt opp til Notodden. Boken er skrevet av Jan Rugstad som selv vokste opp med Union-båtene, der hans far sto om bord i en årrekke.

Rederiet A/S Transit ble stiftet i Skien i 1902. Bak initiativet stod forretningsfolk i nedre Telemark, med skiensmannen Anders Johnsen og sønnen Andrew Johnson som disponenter fram til 1951, da Nils Halvorsen fortsatte driften til A/S Transit ble oppløst i 1966. Fra 1902 til 1930 disponerte rederiet i alt åtte båter, som alle bar navnet Union, etterfulgt av et romertall. Fem av dem var bygget for rederiet. Alle, både nybygg og innkjøpte, var av omtrent samme størrelse og utseende, damplektere av bakladertypen på ca. 150 tonn dødvekt med lossebom og kran. Besetningen besto av ni personer. De fleste kom fra Grenlandsområdet, mange var i slekt med hverandre og mange sto om bord i 15-20 år, tross de enkle bekvemmelighetene.

I denne vesle boka forteller Rugstad båtenes historie, fra leveringen av den nybygde Union I i 1902 til kondemneringen og senkingen av Jenka ex-Union VII på Nedstrandsfjorden i 1988. Ikke mindre viktig er det som berettes om menneskene om bord og det miljøet de skapte gjennom mer enn et halvt århundre – om arbeidsforhold, om dagligliv, om forlis og uhell i krig og fred. Odd Engh Johansen og Einfrid Halvorsen skildrer personlige opplevelser og inntrykk fra båtene, hvor en Oslotur med Union VII gav minst like store opplevelser i et barnesinn som en sydentur i våre dager.

Illustrasjonene, både de profesjonelle "skipsporettene" og amatørbilder fra livet om bord, gjør ikke boka mindre verdifull.

Bård Kolltveit



Bilde fra boken.

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

