



D/S «Bjoren»

Emneblad

Formalia og tekniske spesifikasjonar	3
Teikningar	5
Historikk	7
Dampskipstrafikken i innlandet	7
D/S «Bjoren» i Setesdalen	8
Setesdalen	8
Aksjeinnbyding	8
Dei fyrste åra i trafikk	9
Setesdalsbanen opnar	10
Ynskje om eit nytt og større fartøy	13
«Bjoren» etter siste verdskrig	14
Slutten for Dampaktieselskapet og trafikken på Byglandsfjorden	16
Mot nytt liv for «Bjoren»	17
Oversyn over passasjerfarty i innlandet	23
Nytta litteratur	23
Prinsippet for dokumentasjonen	24
Døme frå fotodokumentasjon	25
Maskinrom	28
Fyrrom	29
Salong	30
Hoveddekk	31

Formalia og tekniske spesifikasjonar

Fartøyet sitt namn: «Bjoren»

Kjenningssignal: LACX

Registreringshamn: Ålesund

Heimfylke: Vest-Agder

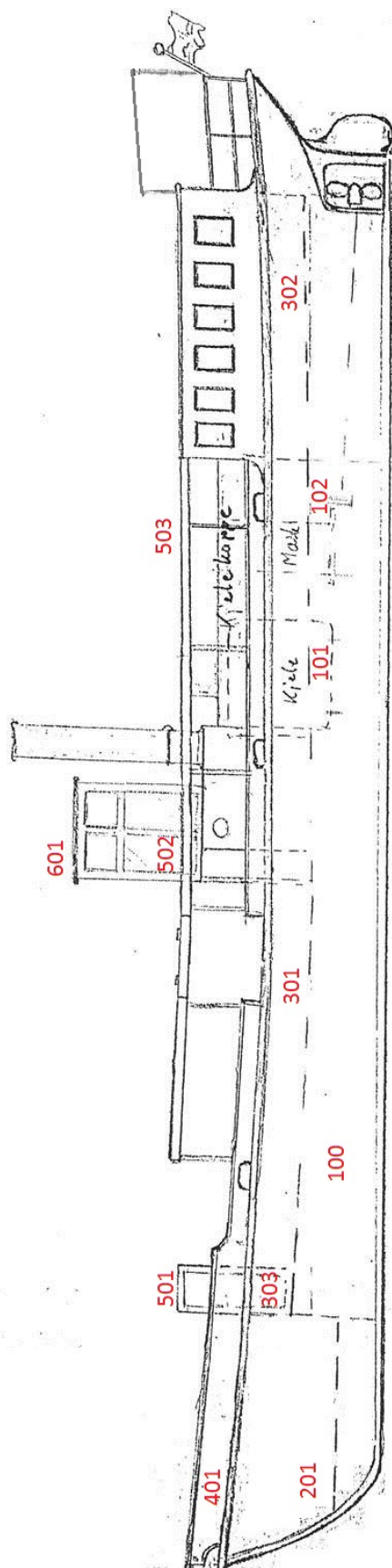
Heimehamn: Byglandsfjord

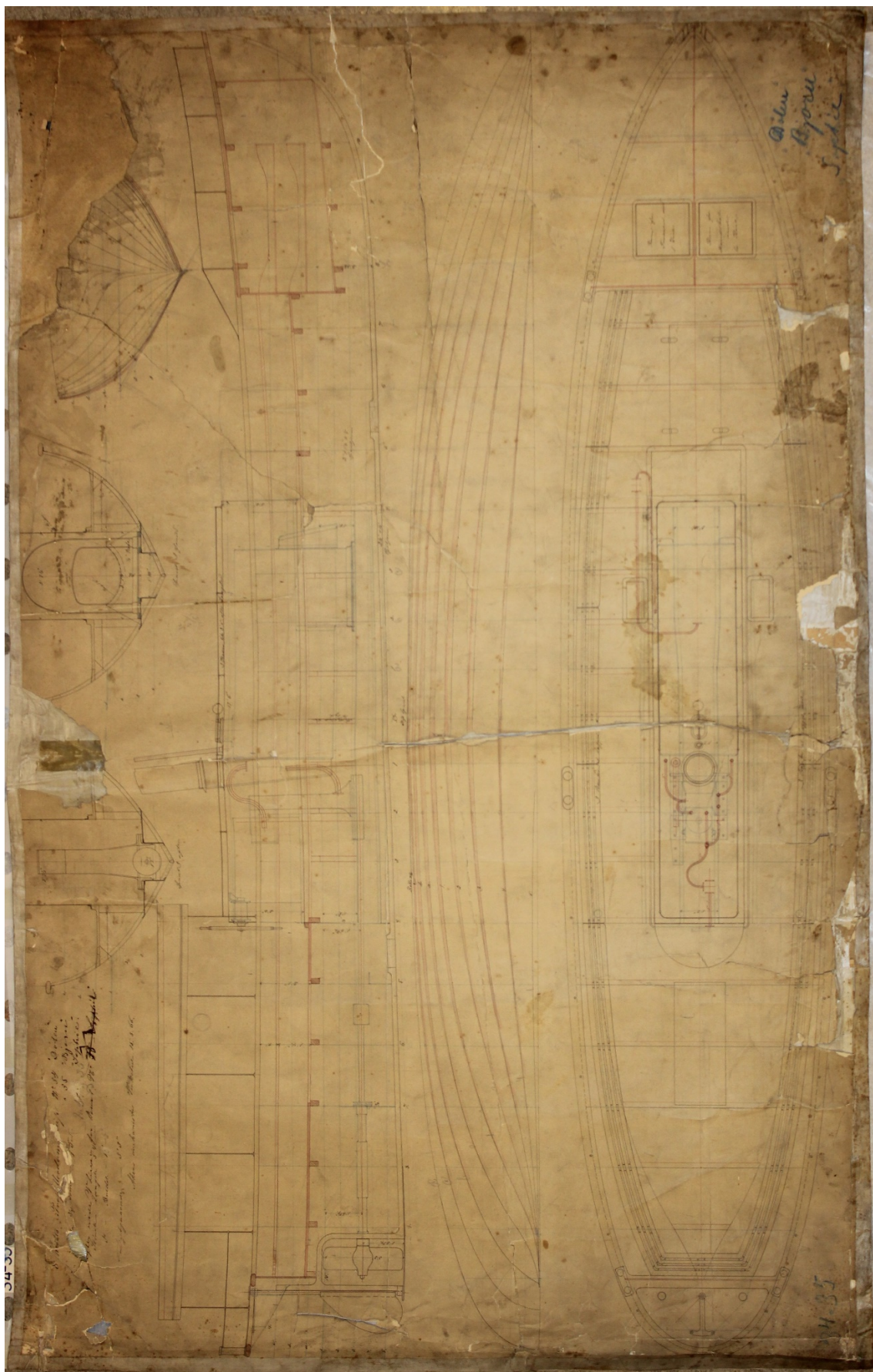
Eigar: Bygland Kommune

Adresse: 4745 Bygland

Fartytype (Noregs Skipsliste)		Funksjonskategori		Fartytype (konstruksjon)	
Passasjerskip				Dampslupp/halvdekker	
Driftsform (noværende)		Kode (i Noregs Skipsliste)		Merknad	
Veteranskip					
Skrogform (framme)		Skrogform (akter)		Merknad	
BYGGJEMATERIALE		TEKNIKK		MATERIALBRUK	
Skrog		Skrog		Skrog	
Stål		Klink		Stålplater på stålsant	
Overbygg		Overbygg		Overbygg	
Tre					
FREMDRIFTSMIDDEL					
Maskineri (produsent, yting, produksjonsår)		Rigg		Segl	
42 Hk Dampmaskin		Ingen		Ingen	
DIMENSJONAR SKROG					
Største lengd		Største breidd			
69,4 fot		11,2 fot			
Djuptåande		Bruttotonnasje		Nettotonnasje	
5 fot		26,9			
Byggjeår		Byggjested		Verft	
1867		Oslo		Akers Mekaniske Verksted	
Konstruktør		Større ombyggingar		Verft – ombyggingar	
		Forlengai 1897 og 1914 1887: Styrhus 1914: Salong		Kristiansand Mekaniske Verksted.	
Vernestatus		Eierform		Bevaringsform	
Freda 2013		Kommunal/eget foretak		Operativt skip	
Eigenskapar som passasjerskip	Tall dekk		1	Tall passasjerar	55
	Tall salongar		1	Tall mannskap	3
	Tall spiserom		0	Tall passasjerar i salong	
	Tall passasjerlugarar		0	Tall passasjerkøyer	0
	Tall mannskapslugarar		0	Tall biler	0

Teikningar





Teikning frå Aker Mekaniske Verkstad sitt arkiv

Historikk

D/S «Bjoren» si historie er nær knytt til samferdslesoga i innlandet generelt, og i Setesdalen spesielt. Slik er også hovudtrekka i historia om «Bjoren» svært lik historia om mange av dei andre fartøya som gjekk i trafikk på innsjøar, elvar, kanalar og liknande her i landet. Det er derfor naturleg å byrja denne framstillinga med å gi eit bilete av trafikken på vassvegane i innlandet.

Dampskipstrafikken i innlandet

Like før 1850 gjekk startskotet for dampskipstrafikken si epoke på vatn og vassdrag i Noreg.

Det første dampskipet som vart bygd her i landet var hjulbåten *Kong Ring*. Båten gjekk av stabelen ved Hønefoss i 1837, og få år etter var det trafikk av dampskip på nær sagt alle dei større innsjøane i Sør-Noreg. I byrjinga gjorde damptrafikken inntog i dei utprega skogdistrikta, og dei fleste av båtane gjorde samstundes ein innsats i tømmerfløytinga. Men mange av dei vart også nytta til andre føremål knytt til gruve-, glassverk- og tegleverksdrift, og dessutan til passasjertrafikk.

Trafikken med dampbåt på innlandet fekk ei nærast revolusjonerande innverknad på samferdsla, dagleglivet og næringslivet i dei sørlege delane av landet. Og i åra som følgde fekk dei fleste større innsjøane og seglbare elvane i Sør-Noreg ei fast båtrote.

Om lag samstundes med utviklinga av dampskipstrafikk på vatn og vassdrag, vart dei tidlege strekningane med jernbane her i landet bygd ut. Den fyrste jernbanestrekninga vart opna frå Christiania

til Eidsvoll i 1854, og derifrå kunne dei reisande gå over i dampbåtane *Jernbanden* eller *Dronningen*. Dei to fartøya gjekk i rutefart på Mjøsa allereie frå 1847. *Færdesmannen* og *Skibladner* vart satt i drift på Mjøsa i 1856.

Med jernbanen auka trafikken på innlandet mykje. Utover siste halvdel av 1800-talet vart det bygd fleire strekningar med jernbane, og fleire av desse enda ved ein innsjø der den vidare transporten gjekk med båt. Døme på slike strekningar er Randsfjordbanen, Krøderbanen, Treungenbanen og Setesdalsbanen. Dei nye jernbanestrekningane var resultatet av eit planarbeid der ein ønskja å knytte båtrotene i innlandet til eit meir samanhengande samferdselssystem. Den parallelle utbygginga på land og vatn gjorde det mogleg å reise over store avstandar med dei mest moderne kommunikasjonsmidlar. Til dømes kunne ein allereie i 1854 reise frå hovudstaden og like til Lillehammer, berre avbrote av ei enkel omstiging frå landverts til sjøverts transport ved Eidsvoll.

Tilværet både for næringsliv og daglegliv vart eit heilt anna etter at ein kunne ta jernbane fram til vatnet, og dampbåt vidare. Likevel var det mange som mente at landet ikkje var skapa for skinnegåande transport. Dei som var skeptiske vart ikkje færre da Engebret Soot lanserte sine planar om å kanalisere og lage sluseanlegg i vassdraga. Berre eit fåtal av dei mange storstilte planane vart realisert: I 1860 vart kanaliseringa av Haldenvassdraget fullført, og ein kunne fløte tømmer frå Mangenvassdraget i Eidskog og Nes til sagbruka i Halden. I 1892 sto

Telemarkskanalen - Bandakkanalen - ferdig. Også her, som for alle dei andre kanalane, var tømmerfløytinga eit avgjerande motiv.

Fyrst utpå 1900-talet hadde utbygginga av jernbanen og vegtrafikken kome så langt, at trafikken med båt på innlandet vart utkonkurrert. Toget og bilen skulle vidare, og det tok ikkje lange tida før jernbanesporet strekte seg langs vassdraga og lengre enn det båtane kunne segle. Då bilen for alvor gjorde seg gjeldande, vart båttrafikken på innsjø og elvar stadig mindre effektiv og aktuell. Og då også tømmerfløytinga opphøyrd, på slutten av 1900-talet, var også dei gamle slepe- og arbeidsbåtane si søge ute.

Likevel, nokon overlevde også dette hamskiftet i samferdsle- og transporthistoria. Dette var fartøy som framleis er i drift: *Bitihorn* på Bygdin, *Fæmund II* på Femunden, *Skibladner* på Mjøsa, *Victoria* i Telemarkskanalen og *Turiste* på Haldenkanalen.

D/S «Bjoren» i Setesdalen

Setesdalen

Setesdalen strekkjer seg 250 kilometer inn i landet frå Kristiansand. Ei reise frå øvst i dalen ned til Kristiansand ville kring 1850 ta omlag to veker. I 1867 vart det enklare då dei to systerskipa D/S «Bjoren» og D/S «Dølen» byrja å trafikkere på Kilefjorden og Byglandsfjorden. I publikasjonen som vart gjeve ut i samband med femtiårsjubileet for dei to fartøya kan vi lese om kommunikasjonen i dalen på 1800-talet:

«Sætersdalen hadde langt hen i det nittende aarhundrede en daarlig veiforbindelse med

Kristianssand. - Veien fra Kristianssand og op Sætersdalen er ikkje gammel, - den skriver sig frå 1840 og aarene opover. Før den tid maatte der kløves paa hesteryggen det nødvendige som krævedes til livsophold...Det varet ikkje saa længe, før der blev anskaffet robaater...Man rodde op Byglandsfjorden til Strømmen, bar sækkene paa ryggen over bækken, hvor nu slusen ligger, og drog derefter baaten over land, tok godset om bord paa øvrei side og fortsatt reisen til Ose.»

Trass i at kommunikasjonen i Setesdalen på midten av 1800-tallet ikkje var særleg utvikla, var det mange som hadde fått «*øie for dalens skjønhed og utviklingsmuligheter, og man indsa, at det hørte til Kristiansands trivsel at faa forbedret kommunikationenrne med sit opland. ... Det viktigste var jo at skaffe distrikterne en lettere og billigere fremkomst for sine varer.*» heter det i jubileumsskrivet om «Bjoren» frå 1916.

Og dei ulike kulturstrømningane hadde alltid «*nått Bygland og sett sine merke på sed, skikk og tenkjemåte.*» kan vi lese i Byglands Soge frå 1939. Men dei var «*likevel for veike til å øva nokon innverknad på sjølve grunnlaget for det økonomiske daglege livet. Her er det fyrst postvegen og seinare dampbåtane og jarnvegen som hev verke revolusjonerande.*»

Aksjeinnbyding

Oberst Wergeland var ein av dei store herrane i Kristiansand kring midten av 1800-talet, og som i så mykje anna, stelde han seg i 1866 også i spissen for å skaffe dampbåt på Kilefjorden. Den 23. mars 1866 vart det utferda ei aksjeinnbyding for å skaffe ein dampbåt til ein verdi av 2500 spesidalar til rutefart på Kilefjorden.

Interessa for skipet var overveldande, og ein fekk så mange interesserte at ein ønska å satse på to båtar - ein på Kilefjorden og ein på Byglandsfjorden. Ulike mekaniske verkstadar vart kontakta, og etter mykje diskusjon vart det klart at det var Akers Mekaniske Verkstad som fekk levere dei to fartøya. For 3400 spesidalar kunne dei levere ein dampbåt med 52 fot største lengd, 11 fot breidd og med ein maskin på 8 hestar. Same haust vart kontrakten på levering av to fartøy signert med Akers Mekaniske Verkstad. I den meir detaljerte skildringa av fartøya heiter det at *«Der skal anbringes et tak av tygde jernplater i staden for seilduk gaaende frå maskinen til agter. Paa siderne og forut skal trækkes med seilduk.»*

I februar 1867 var begge fartøya klare til levering på deira respektive byggjeplassar. Byggjenummer 34 skulle trafikkere Byglandsfjorden og fekk namnet «Dølen», medan byggjenummer 35 som skulle segle på «Kilefjorden» vart hetande «Bjoren».

På Kile ved Kilefjorden vart det stelt til ein byggjeplass for «Bjoren», og i slutten av februar 1867 vart to tømmermenn sendt til Kile for å starte arbeidet med å setje saman fartøyet. Seinare vart også det naudsynte mannskapet som skulle klinke saman fartøyet sendt til Kile.

20. november same år vart «Det Oplandske Dampskibsselskap» skipa. Selskapet endra seinare namn til «Dampskibsaktieselskapet «Bjoren» og «Dølen»».

Dei fyrste åra i trafikk

8. juni 1867 vart det gjort ei synfaring av «Bjoren» på Kilefjorden, og fartøyet fekk sertifikat for 92 passasjerar. I pinsedagane la «Bjoren» ut på jomfruturen, ein kyrkjetur med 92 passasjerar. «Dølen» fekk sertifikat same dag, også den for 92 passasjerar. Dei første åra hadde «Bjoren» fast rute frå Kile til Hordnes, men etter nokre år vart større deler av fjorden merka, og fartøyet gjekk heile vegen til Fennefoss.

Det finns få skildringar av «Bjoren» slik ho var som ny, men teikninga frå Akers Mekaniske verkstad er teke vare på. Ein kan likevel ikkje vært sikker på om fartøyet vart bygd nett slik teikningane syner. Teikningane av byggjenr. 34 og 35 frå Akers Mekaniske Verstad viser fartøyet med eitt dekk, halvdekk akter og forut, eit enkelt soltak akter, plass for kapteinen i front mot maskin- og fyrrom, og med ein innreia lugar i forpeaken. Kva gjeld lugaren, har ein ikkje kjelder som kan stadfeste om den var slik som teikningane syner. Resten av teikningane stemmer godt med skildringane av fartøyet i jubileumsskrivet frå 1916.

Kapteinen hadde som nemnd styreplass like akter for maskinen, med ryggen vendt mot salongen, og to glastrer framfor seg som vern mot været. Skildringa som følgjer er henta frå jubileumsskrivet. Og som ein kan lese, er det noko uvisst om det er korrekt å omtale opphaldsrommet akter på båten som salong: *«...for dens inredning var meget tarvelig, - et let tak av zinkplater og vægger betrykne med seilduk. En kunstner av en maler fra landdistrikterne hadde paastrøket taket en skrikende blaa farve...»*

I 1886 kom Dampaktieselskapet med eit framlegg om å montere eit styrhus like over fyrrommet. «Bjoren» sin faste kaptein, Kaptein Godtfredsen, møtte forslaget med ei kritisk røst, og meinte at fartøyet ville krenge om det vart mykje vind. Selskapet tok ikkje innvendinga til etterretning og same år vart styrhuset bygd opp. Etterpå viste det seg at også Kaptein Godtfredsen vart fornøgd: «*Jo, her ser jeg mye bedre*». Godtfredsen var kaptein på «Bjoren» frå byrjinga til januar 1896.

«Bjoren» og «Dølen» gjekk i korrespondanse med kvarandre: Etter at dei reisande hadde lagd Kilefjorden bak seg med «Bjoren», tok dei landevegen fatt ei dryg mil til Byglandsfjorden, der «Dølen» venta og frakta dei til Neset ved Bygland. I jubileumsskrivet kan vi lese ei skildring av reiseruta frå Kristiansand og oppetter Setesdalen: «*Reiser man herfra byen om morgenene til Kile - 3 ½ mil - avgaar «Bjoren» frå Kile kl 1 ½ middag, derfra kjøres overland 1 ¼ mil til Gulsmedmoen, - man træffer der «Dølen» som avgaar kl. 6 og er ved Næsset kl. 7 ½ aften. Den næste aften vilde man kunne være tilbake i byen.*»



Før Storstraum sluse vart opna i 1869, var

D/S «Dølen» ved Storstraumen sluse, Bygland, ca. 1900
Foto: Aug. Abrahamsen.

Bygland reisa sin siste stoppestad. Ved hjelp av Storstraum sluse kunne båtane no gå inn i

øvre del av Byglandsfjorden, og vidare nordover til Ose der den gamle skysstasjonen hadde losji for dei reisande.



«Bjoren» fotografert ved Gulsmedmoen. Fotografiet er henta frå jubileumsskrivet om dei to fartya, men er ikkje datert. Bilete må være teken etter at styrhuset vart montert i 1886, men før fartyet vart flytta til Byglandsfjorden i 1896. Foto frå ««Bjoren» og «Dølen» 1866-1916»

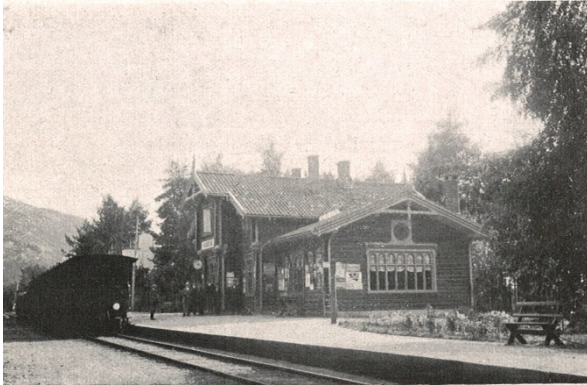
«Bjoren» gjennomgjekk få endringar dei fyrste åra i drift. Utanom styrhus, vart dampkjelen skifta i 1882 og på nytt i 1904, og i 1890 fekk fartøyet montert toalett. Kjelda seier ikkje noko om kor toaletta vart etablerte, men ifølgje foto kan det sjå ut som om dei vart monterte forut på styrbord side, nett slik det er i dag.

Setesdalsbanen opnar

I siste halvdel av 1800-talet var det fleirtal på Stortinget for å betre dei vanskelege kommunikasjonane i Setesdalen og i 1890 vedtok Stortinget å byggje ein jernbane mellom Kristiansand og Byglandsfjord i Setesdal. Anleggsarbeidet kom i gong i 1893, og i 1896 vart den 78,3 kilometer lange Setesdalsbanen opna.

Setesdalsbanen knytte til seg «Dølen» på Byglandsfjord, og sikra såleis kommunikasjon heilt frå Kristiansand i sør til Ose nord i Setesdalen. Nord for Byglandsfjorden vart det bygd veg frå Ose til

Bykle og i løpet siste halvdel av 1800-talet vart kommunikasjonane for setesdølane totalt endra. Dampbåten og Setesdalsbanen gjorde det mogleg å reise frå Byglandsfjord til Kristiansand på mindre enn fire timar, og den tidlegare så avsidesliggjande dalen vart opna for nye impulsar og kulturar utanfrå.



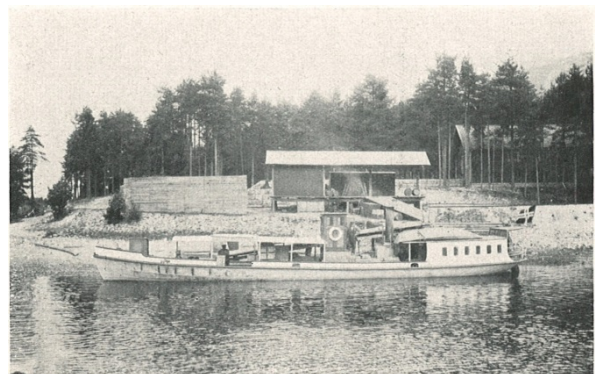
Bygland stasjon. Foto frå ««Bjoren» og «Dølen» 1866-1916»

Byglandsfjorden. Samstundes med flyttinga ønskja ein å få utført eit større arbeid for å setje i stand og forlengje «Bjoren». Kristiansand Mekaniske Verkstad fekk oppdraget med å forlengje og modernisere fartøyet. Ved Kile vart dampkjelen teke ut av fartøyet og sett på jernbanen til Byglandsfjord. Skroget vart slept til Fennefoss, delt i to og frakta med hest og kjerre til Breidablikk ved Byglandsfjorden.

«...først blev da forskibet kjørt og senere agterskibet. Dette var ikkje saa let arbejde; da maskinen var inde i fartøiet, var agterskibet betydelig tyngre enn forskibet. Veiene var til dels bløte, saa hjulene skar i, og ofte resikertes, at baaten skulde kandre. Man hadde først faat 6 bondehester forspændt, men disse vilde ikke trække jævnt, stod og hoppet høit i veiret, naat der skulde sættes i gang; man fik da to store solide hester fra byen, og saa bar det løs.»

Opninga av banen vart slutten på samtrafikken mellom dei to dampfartøya og «Bjoren» vart overflødig på Kilefjorden. Etter lange diskusjonar og mykje korrespondanse med departementet om den økonomiske situasjonen, fatta generalforsamlinga i Dampaktieselskapet den 25. februar 1897 vedtak om å flytte «Bjoren» til

Juli same år vart «Bjoren» klar til fart på fjorden. Fartøyet, som no var 6 fot lengre, var heilt på grensa av det som kunne passere gjennom Storstraum sluse. Samstundes med at fartøyet vart forlengja, vart det innreia ein salong akter. Salongen hadde stoppa puter i sete og rygg langs med skutesida, linoleum på golvet og eit pent spegel. Fartøyet sto fram som eit heilt anna enn det som gjekk på Kilefjorden.



«Bjoren» fotografert ved jernbanebryggja ved Bygland stasjon. Bilete syner fartøyet etter at det vart forlenga og fekk ny salong i 1914. Framme ser ein toalettet som vart montert i 1890.



«Bjoren» fotografert på Byglandsfjord, tidspunkt usikkert, men det er etter 1890. Foto: ukjent, utlånt av Carl Fredrik Thorsager

Ynskje om eit nytt og større fartøy

Med utbygginga av Setesdalsbanen auka trafikken av folk og varar, og «Dampaktieselskapet «Bjoren» og «Dølen»» ønska å investere i eit større og raskare fartøy for trafikk på Byglandsfjord. I 1912 vart Storstraum sluse utvida, for å tilpasse seg det planlagde nye fartøyet. Trafikken av folk og varar fortsette å auke, og alt låg til rette for at selskapet kunne investere i eit nytt og større dampskip:

«Sidste sommar maatte varer til dels ligge fleire dage, før baaten kunde ta dem; dette er kjedelig, da det skaper misnøie og tildels forklares som vrangvilje frå selskapets eller mandskapets side. Det har ogsaa vist sit, at baaten ike kunde ta alle passagerer. Trafikken stiger for hvert aar.» Men ein innsåg snart at det ikkje blei noko nytt farty på Byglandsfjord, og selskapet kom i staden fram til at dei skulle satse på «Bjoren»: «Arbeidet blev paabegyndt og baaten forlænget 10 fot ... og det har vist sig overmaate heldig med

forlængelsen, da baaten har faat en betydelig større bæreevne.»

Enkelte kjelde fortel at fartøyet samstundes med at det vart forlenga, fekk ein ny og større dampmaskin på 42hK. Dette har det vore vanskeleg å få bekrefte frå andre kjelder, og det er framleis usikkert når «Bjoren» fekk dagens maskin.



Bygland brygge i 1914 Foto: Dietrich Blanke, utlånt av Carl Fredrik Thorsager



Bildet viser «Bjoren» på slipp på Byglandsfjord i 1943. Foto: Dietrich Blanke

«Bjoren» etter siste verdenskrig

Kort tid etter andre verdenskrig starta Thomas Hauge ved Norsk Sjøfartsmuseum arbeidet med «...å samle historisk stoff om elve- og innsjøfarten i Norge med dampskip...». I sine brev til eigarselskap, ordførarar, museum og andre informantar rundt i landet skrev Hauge: «*Samnsynligvis er det på høg tid at det blir gjort noget for å samle opplysninger om dette meget interessante kapitel i landets kommunikasjonshistorie.*» Hauge var særleg ute etter informasjon om «... selve skipene, deres konstruksjon og fremtid driftsmidler...».

Også dampfarta i Setesdalen interesserte Hauge, og i august 1945 fekk han frå Gunnar Lande, Grendi, eit brev med informasjon om «Bjoren» og «Dølen». Lande fortel den same historia som vi kan lese i jubileumsskrivet, men han gjev samstundes eit bilete av fartøya og trafikken slik den var i 1945:

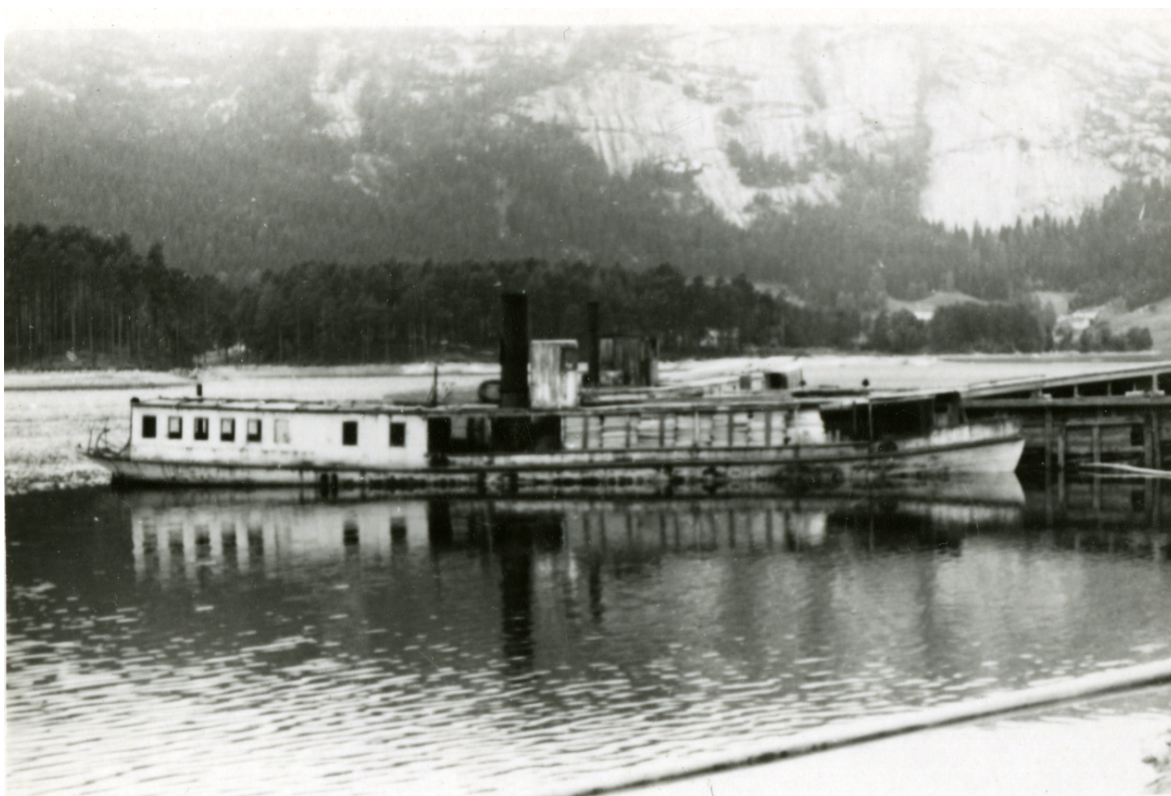
««Bjoren og «Dølen» går framleis opp og ut Byglandsfjord, men i aller høgste grad den mest uregelrette rute. Det er vedfyring, og knapt på væd som det er, gjer ruta endå meir uregelrett. Dei er elles svært forfalne både ut og innvendig. Det er mest bare folk som bor på Vestsida av Byglandsfjord som nyttar dei. Dei er berre ein karikatur av det dei eingong var.»

Saman med informasjonen frå Lande fekk Hauge teke to bilete som viste at «Bjoren» var svært forfallen. Dei to bileta følgjer på denne og neste side.

Gunnar Lande hadde stor kunnskap om samferdselsoga i Setesdalen, og hadde mellom anna skrevet kapittelet om «Samferdsla» i Byglands Soge frå 1939.



«Bjoren» fotografert på Byglandsfjorden. Foto: Thomas Hauge, Norsk Maritimt Museum.



«Bjoren» fotografert på Byglandsfjorden. Foto: Thomas Hauge, Norsk Maritimt Museum.

Slutten for Dampaktieselskapet og trafikken på Byglandsfjorden

Dampskibsselskapet Bjoren og Dølen hadde dei to dampsluppane «Bjoren» og «Dølen» i trafikk på Byglandsfjorden fram til 1930, då dei la ned verksemda og oppløyste selskapet. Olav Frantsen Syrtveit overtok i 1931 båtane og dreiv i 20 år, før det i 1957 vart sett endeleg punktum for rutetrafikk med folk, reiskap og husdyr på Byglandsfjorden. Nok ein gong vart «Bjoren» til overs: Bilvegen på vestsida av fjorden var ferdig utbygd, og fartøyet mista grunnlaget for trafikken. Den landverts transporten hadde vunne fram, og no var bilane dei mest effektive. I 1962 selde Olav Frantzen Syrtveit «Bjoren» til Torgeir D. Ose. «Bjoren» vart slept oppover vassdraget, og vart i eit par år nytta som kafé ved Reiårsfossen Camping.

Parallelt med at «Bjoren» og «Dølen» gjekk ut av trafikk på Byglandsfjorden, vart Setesdalsbanen lagd ned: I 1938 vart strekninga Kristiansand-Grovane på den smalspora Setesdalsbanen bygd om til normalspor og innlemma i Sørlandsbanen. Dermed måtte dei reisande på Setesdalsbanen bytte tog på Grovane og alt gods måtte lastas om. Dette var både tidkrevjande og komplisert. På 1950-tallet sto derfor valet mellom å byggje om bana eller leggje han ned. I 1960 vart det fatta vedtak om nedlegging og i 1962 gjekk siste ordinære toget på Setesdalsbanen.

Like raskt som kommunikasjonen i Setesdalen 100 år tidlegare vart bygd ut, vart han på midten av 1900-talet også lagt ned.



«Bjoren» ved Byglandsfjord stasjon 1960, to år før også banen vart nedlagt. Foto: ukjent. Fotografi utlånt av Carl Fredrik Thorsager.

Mot nytt liv for «Bjoren»

Framtida til «Bjoren» vart stadig meir uviss, og då fartøyet dei siste åra av 1970-talet låg delvis under vatn, tok forfallet overhand. Samstundes vart vegen attende til nye seglingar på fjorden stadig lengre, og kostnadane større.

Etter nedlegginga av Setesdalsbanen hadde mange lært at dei måtte ta ansvar om ikkje dei fysiske minna etter samferdsla i dalen skulle forsvinne inn i historiebøkene. Arbeidet med å redde «Bjoren» starta; ein arrangerte møte, satt ned arbeidsgrupper og søkte pengar. Og smått, men senn kunne ein sjå resultata, men enno tok det lang tid før fartøyet var sett i stand.

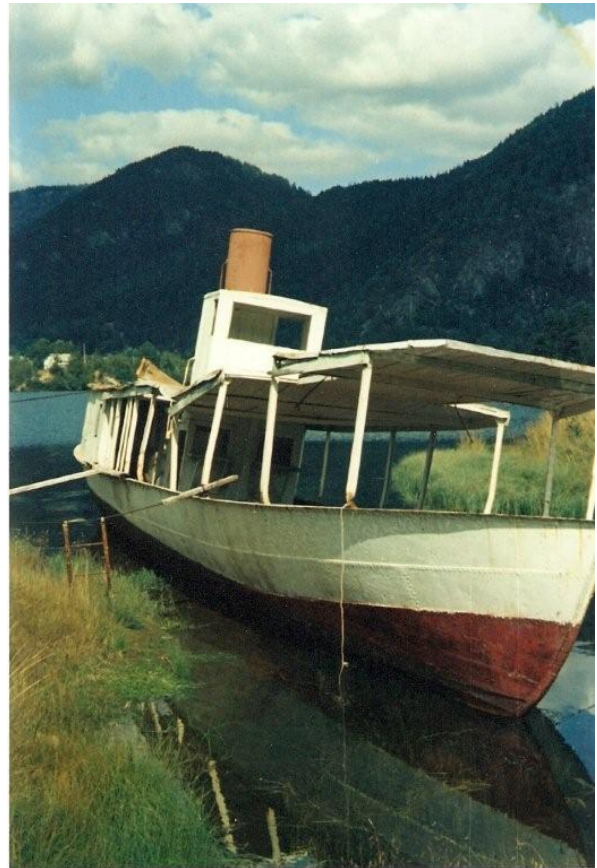
Øvst: «Bjoren» ved Ose i 1972. Foto: Ukjent, utlånt av Carl Fredrik Thorsager. Nedst: Truleg tatt nokre år seinare, då man kan sjå at styrhuset er vekk. Foto: Ukjent, utlånt av Carl Fredrik Thorsager.





I 1978 tok Bygland kommune over eigarskapen, og dei neste åra fekk ein tilskot som sikra fartøyet. Med midlar frå mellom anna Miljøverndepartementet vart «Bjoren» frakta til ein ny lagringsplass på Grovane stasjon, medan maskina vart sendt til Kristiansand Yrkesskole. Tiltaket bidrog til å stoppe forfallet på fartøyet.

23. august 1980 foretok P. Høivolds Mek. Verksted A/S ei synfaring av fartøyet, og i rapporten kan vi lese: *«Båten har i løpet av dei disse drøye 3 år vært utsatt for et betydelig forfall.»*



«Bjoren» ved Ose 1980. Foto: Ukjent, utlånt av Carl Fredrik Thorsager



«Bjoren» under transport på Grovane stasjon i 1981. Foto: Ukjent, utlånt av Carl Fredrik Thorsager





«Bjoren» 1981. Foto: Carl Fredrik Thorsager



«Bjoren» på Grovane, 1981. Foto: Carl Fredrik Thorsager

Alle måtte innsjå at det var eit omfattande arbeid som måtte til for å få «Bjoren» attende i trafikk på fjorden. Ikkje før ni år seinare, i

1989, gav dåverande kommunalminister Kjell Borgen klårsignal til restaurering av D/S «Bjoren». Til fyrste etappe løyvde ministaren

kroner 1.017.120,-. Deretter kom det fleire midlar i 1991, og «Bjoren» vart delt i to og frakta til Drammen Skipsreparasjon A/S. Her gjennomgjekk fartøyet ei gjennomgripande restaurering, etter antikvariske retningslinjer. Både eksteriør og interiør vart sett tilbake til slik ein hadde kunnskap om at det var etter den store ombygginga i 1914. Under restaureringa vart den opphavlege skipsklokka, saman med ankerspelet og ankeret frå «Bjoren» funne att. I tillegg hadde ein salongbordet og maskintelegrafan frå «Dølen», og desse vart nytta om bord i «Bjoren». Vindauga i salongen er ein rekonstruksjon av dei som stod i «Bjoren».

Kjeldetilfanget under restaureringa var ulikt for dei ulike delane av fartøyet. Og i ettertid har det kome fram ny informasjon som syner at einskilte val ikkje var rette: Taket over hovuddekket er for kort. Dette skulle ha vore minst eitt spantrum lenger. Lukene på framdekket står for nært opp til styrhuset.

Baugen har fleire feil i oppbygginga og konstruksjonen. Til sist, og i tillegg til det som reknast for misstak, kan ein nemne at døra til salongen opphavleg slo innover. Av omsyn til tryggleiken vart dette endra, slik at døra i dag slår utover.

«Dølen» vart sakte, men sikkert hoggen opp. Det vart funne restar etter henne liggjande på bryggja ved Byglandsfjorden då dei starta restaureringsarbeidet på «Bjoren». Sakte, men sikkert forsvann fartøyet etter kvart som folk plukka delar, og tidens tann gjorde sitt.

I 1994 vart «Bjoren» endeleg sjøsett på Byglandsfjorden att, og der ligg den enda! Saman med «Ammonia» på Tinnsjøen og «Skibladner» på Mjøsa var fartøyet eit av tre dampfartøy i drift i innlandet på denne tida. Av desse var «Bjoren» det einaste som vart fyra med ved. Sidan den gong har fartøyet kvar sumar sigla med turistar på Byglandsfjord.



«Bjoren» ved Storstraum sluse i 2007. Foto. Carl Fredrik Thorsager

Oversyn over passasjerfarty i innlandet

Storegut

Ammonia

Mår

Brandbu

Skibladner

Turisten

Pasop

Engebret Soot

Mette Meng

Ara

Bitihorn

Fyresdølen

Suldal

Nytta litteratur

Frislid, Ragnar (2000). *Med båt bak alle blåner*. Landbruksforslaget

«Bjoren» og «Dølen» 1866-1916 *Sætersdalen Et femtiaars-jubilæum*, Dreyer grafiske anstalt, 1916, Stavanger

Brev frå Gunnar Lande til Thomas Hauge datert 10. august 1945

Torleiv Bø, Mikkjel Skjevra og Aasulv Lande (1939). *Byglands soger*. Christianssands Tidenes Trykkeri.

Prinsippet for dokumentasjonen

Ein fredingsdokumentasjon skal etablere eit historisk «fastpunkt» gjennom å dokumentere fredingsobjektet ved fredingstidspunktet. Dokumentasjonen skal vere utført på en slik måte at eventuelle endringar etter fredingstidspunktet skal kunne påvisast og eventuelt tilbakeførast med utgangspunkt i fredingsdokumentasjonen.

I motsetnad til ein bygning på land er eit skip en sjølvberande flytande konstruksjon der all tilgjengeleg plass i utgangspunktet er disponert med omsyn til maksimal funksjon og stabilitet. Endring som vedkjem konstruktive delar eller skiljeskott vil difor kunne forplante seg gjennom store delar av skipet og dermed lett kunne påvisast ut frå foto og teikningar. Også mindre endringar av møblering, fargeval og materialbruk vil lett kunne påvisast med utgangspunkt i eit godt fotomateriale.

Tidlegare var fotografering ein forholdsvis kostbar og kompetansekreivjande metode som medførte vurderingar av apparatet si blendaropning og lukkartid ut frå dei varierende lystilhøva, samt ein tidkrevjande kjemisk prosess til slutt. For å sikre eit tilfredsstillande resultat måtte både fotografering, framkalling og kopiering utførast av fagfolk. Samstundes tilsa tradisjonen at den skriftlege skildringa var hovudsaka, og eit eventuelt biletmateriale skulle stø oppunder den skriftlege framstillinga.

Den teknologiske utviklinga har ført med seg at det i dag både er enkelt og rimelig å gjere omfattande avbildingar av areal og gjenstandar utan annan førehandskunnskap enn ein enkel instruksjon. Kvaliteten på resultatet kan vere langt betre, samt at digital kan gje bleiking, forskyving av fargar eller andre kjemiske nedbrytingsprosessar.

Riksantikvaren finn det difor ikkje føremålstenleg å gjennomføre ei restlaus oppmåling og skriftleg skildring av alle rom og areal om bord i «Bjoren», samt å gjennomføre ein full teknisk analyse for å slå fast kva for material som er nytta. Ved å leggje bildematerialet til grunn unngår ein også at det oppstår utilsikta divergensar mellom fotoregistrering og skriftleg skildringar.

Som fredingsdokumentasjon for «Bjoren» er det difor i hovudsak nytta digitale avbildingar. Dei einskilte bildefilane er nummererte i etter romnummeret på dei vedlagde teikningane samt gjeve ei fortløpande nummerering innafor kvart rom. Bildematerialet er brent på CD og lagt ved dette heftet.

Den skriftlege framstillinga som følgjer vil difor berre gje eit ganske kortfatta oversyn over dei mest sentrale delane av skipet. Unntaket frå dette gjeld laust interiør og utstyr som vert freda som del av skipet. Slike gjenstandar står oppførte på eiga liste.

Døme frå fotodokumentasjon

Dei følgjande sidene inneheld eit utval av foto frå skipet. Se vedlagte CD for full dokumentasjonsfoto.

Skipet frå utsida







Maskinrom



Fyrrom



Salong



Hoveddekk

