



Stiftelsen

Ytterøy Bygdetun



**Åpning av
Jørstadsjøen Dampskibskai
lørdag 30. juli 2011**

Jørstadsjøen Dampskibskai ferdig restaurert 10. juli 2011



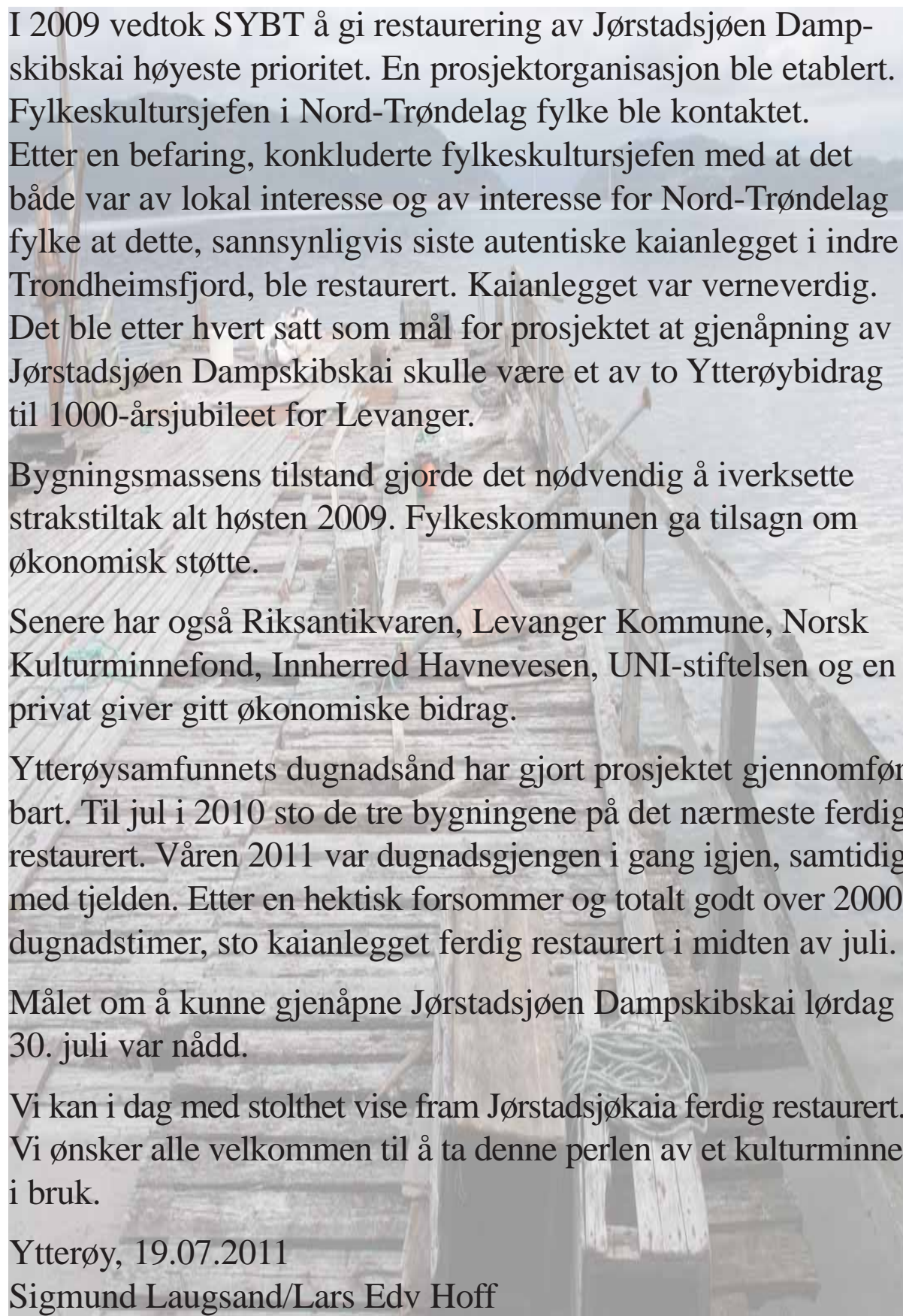
Jørstadsjøkaia - fra ord til handling!



Stiftelsen Ytterøy Bygdetun (SYBT) har tre satsningsområder innenfor temaet - «Bevaring av kulturminner av historisk verdi på Ytterøy» – del av formålsprgf. Ett av satsningsområdene er og har vært Jørstadsjøen Dampskibskai. Tidlig i stiftelsens historie ble Jørstadsjøkaia et tema. Kaia var åpenbart under sterkt forfall. Restaureringsoppgaven syntes imidlertid å være så omfattende og ressurskrevende at styret i noen grad var i tvil om stiftelsen ville makte oppgaven.

I 2005 tok lokale entusiastiske interesserte initiativ til å komme i gang med restaureringsarbeidet. SYBT ble kontaktet med spørsmål om stiftelsen kunne overta eierforhold og ansvar for å gjennomføre et restaureringsprosjekt. Eierne av kaianlegget, Lydia og Steinar Pettersen, som selv var en del av de lokale interesserte, ga tilsagn om at kaianlegget ville bli overdratt vederlagsfritt til SYBT om et restaureringsprosjekt kom i gang.

I 2007 fikk SYBT utarbeidet en fagrapport som konkluderte med at forfallet på Jørstadsjøen ikke var kommet lengre enn at det var godt mulig å restaurere kaia.



I 2009 vedtok SYBT å gi restaurering av Jørstadsjøen Dampskibskai høyeste prioritet. En prosjektorganisasjon ble etablert. Fylkeskultursjefen i Nord-Trøndelag fylke ble kontaktet. Etter en befaring, konkluderte fylkeskultursjefen med at det både var av lokal interesse og av interesse for Nord-Trøndelag fylke at dette, sannsynligvis siste autentiske kaianlegget i indre Trondheimsfjord, ble restaurert. Kaianlegget var verneverdig. Det ble etter hvert satt som mål for prosjektet at gjenåpning av Jørstadsjøen Dampskibskai skulle være et av to Ytterøybidrag til 1000-årsjubileet for Levanger.

Bygningsmassens tilstand gjorde det nødvendig å iverksette strakstiltak alt høsten 2009. Fylkeskommunen ga tilsagn om økonomisk støtte.

Senere har også Riksantikvaren, Levanger Kommune, Norsk Kulturminnefond, Innherred Havnevesen, UNI-stiftelsen og en privat giver gitt økonomiske bidrag.

Ytterøysamfunnets dugnadsånd har gjort prosjektet gjennomførbart. Til jul i 2010 sto de tre bygningene på det nærmeste ferdig restaurert. Våren 2011 var dugnadsgjengen i gang igjen, samtidig med tjelden. Etter en hektisk forsommer og totalt godt over 2000 dugnadstimer, sto kaianlegget ferdig restaurert i midten av juli.

Målet om å kunne gjenåpne Jørstadsjøen Dampskibskai lørdag 30. juli var nådd.

Vi kan i dag med stolthet vise fram Jørstadsjøkaia ferdig restaurert. Vi ønsker alle velkommen til å ta denne perlen av et kulturminne i bruk.

Ytterøy, 19.07.2011

Sigmund Laugsand/Lars Edv Hoff

Dampskip på Trondhjemsfjorden

Det første dampskipet som ble sett på Trondhjemsfjorden var det engelske «Georg Canning» i 1837. Under et opphold i Trondhjem ble skipet leid til en lysttur til Steinkjer. Overalt vakte dampskipet stor oppsikt og til dels skrekk og gru. I Mosvik nektet mannfolkene bestemt å ro ut til «røykbåten» som gikk imot vind og strøm.

Så i november 1850 ble «Nidelven» satt i rute på Trondhjemsfjorden. «Innherred 1» erstattet denne i 1856.

Allerede sist på 1850 tallet er Jørstad i rutetabellene oppført som anløpssted på nord sida av øya. Det ble da benyttet utroing for å hente og bringe post, varer og reisende. På sør sida av Ytterøy var Hogstad og etter hvert Naust anløpssteder. Trafikken på fjorden var stor og vare- og persontrafikken økte, noe som gjorde at behovet for kai etter hvert ble stort. I 1930 bygde Indherreds Aktie - Dampskibsselskab kaia ved Jørstadsjøen.



Sangkor ved Jørstadsjøkaia ca. 1938

Jørstadsjøkaia

I 1930 ble kaia og «Litjpakket» bygd. Den første ekspeditøren var Kristian Jørstad, og Konrad Skauge var medhjelper. Senere var Ola Norvik jr. ekspeditør, noe han var så lenge kaia hadde rutegående trafikk. I perioder var han avløst av Johan Norvik og Ola Norvik sr.

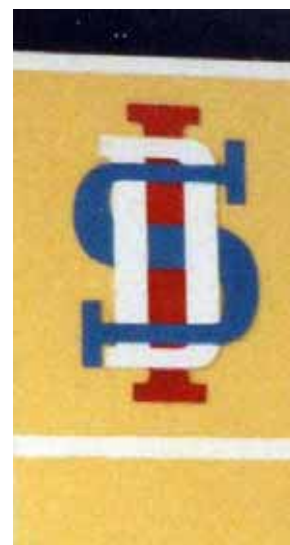
Det vi i dag kjenner som venterommet er ei stue som ble flyttet fra husmannsplassen «Krika» ved Fredheim. Først var venterommet plassert noe ovenfor kaia, men da vegen ble lagt om i 1938 ble venterommet flyttet dit det ligger i dag. Det var i starten utstyrt med en kvarting og en åtting (tønner) til bord og stol. Det store pakkhuset ble bygd i 1942 og brukt til leveranse-lager av landbruksprodukter til den tyske okkupasjonsmakten under krigen.



D/S Innherred ved Jørstadsjøkaia omkring 1940-1945

Indherreds Aktie - Dampskibsselskap

Indherreds Aktie – Dampskibsselskap ble etablert 7. desember 1900 som en fusjon mellom de eksisterende Indtrøndelagens Dampbaad-samlag, Levanger Dampskibsinteressentskab og Stenkjær Dampskibsselskab. Selskapet ble avviklet 19. juni 1980.



Skipene

På slutten av 1920-tallet bestilte Indherreds Aktie-Dampskibsselskab et nytt skip. Det fikk navnet «**Innherred**», hadde plass til 245 passasjerer, og gikk i rute på fjorden fra 1929 og fram til 1956.

Etter at «Innherred» gikk ut av rute ble «**Bjørnør**» innleid for å besørge passasjertrafikken. I 1958 ble den chartrede gods-båten «**Aalfjord**» ombygd til passasjerbåt, og besørget passasjertrafikken fram til desember 1968. Fra 1864 til 1949 gikk «**Kong Oscar**» trofast i ulike ruter på Innherred.

Den siste rutebåten

Den siste båten som gikk i rute mellom Trondheim og Steinkjer var motorskipet «**Steinkjer**». Båten ble innkjøpt av Indherreds Aktie-Dampskibsselskab i 1968, og satt i rute i desember samme år. Den 12. september 1974 gikk «Steinkjer» den siste turen i passasjer- og godsfart mellom Trondheim og Steinkjer. Etter 118 år var det definitivt slutten på den sammenhengende personrutetrafikken med båt til og fra Steinkjer. Varetransporten fortsatte noen år fram til 1978, men da var den også slutt.

Kaia ble så solgt til Steinar Pettersen som har drevet fiske med nytte av kaia siden da.

Rutene og varene

Hver tirsdag gikk «Innherred» fra Jørstadsjøen kl. 6 om morgenen, skulle man være med måtte man opp tidlig. Returen tilbake fra Trondheim gikk kl. 16. Dette var en populær rute hvor mange fikk gjort sine «ærend» i Trondheim, som da på den tiden naturligvis var «byen» for Ytterøyningene. Turen mellom Ytterøy og Trondheim tok ca. 4 timer.

Godset som ble levert fra kaia var bl.a. landbruksprodukter som poteter, høy, halm og levende dyr som hester og kyr. På tidligsommeren ble det levert liljekonvall som spesialvare, de skulle leveres i buketter med 40 blomster pakket i fuktet mose. Til kaia kom kraftfôr, kunstgjødsel og andre driftsmidler, og øyas butikker fikk også sine varer med båtene.

Etter at de første bilene kom til øya ble de heist om bord i båtene om eierne skulle på biltur på fastlandet.

Fra kaia ble det i mange år levert materialer og kassematerialer som var saget opp ved Knut Sandstads sagbruk ved kaia.

Møtested

Jørstadsjøen var i lang tid et møtested, spesielt for ungdommen. Både lørdagskvelden når «Innherred» kom fra Trondheim og søndag kveld på tur tilbake til Trondheim var det folksomt på kaia.

Skyssbåter

Jørstadsjøkaia ble også mye benyttet av «Skyssbåter». Ytterøy hadde jo både lensmann, prest og jordmor felles med Mosvik. Posten ble også i mange år levert over Vangshylla og videre med båt.

(foran) prest Olaf Rasmussen og datter Anne Berit, (bak) båteier Olderbakk



Under restaureringen er **malingen** av husene på kaia gjort etter råd for kulturminner. Venterommet og det lille pakkhuset er malt i den opprinnelige okerfargen. Okerfargen har lang tradisjon i Trøndelag og var ofte benyttet. Det store pakkhuset har aldri vært malt. Treverket er først behandlet med rå kokt linolje. Så er det påført 2 strøk linoljemaling, etter 5 år males 3. strøk. Frem til midten av 1900-tallet var linoljemaling den mest benyttede malingstypen for utvendig behandling av bygninger. Malingen hadde lang holdbarhet og beskyttet husene godt.

Seksringen som er rigget og står utstilt i «Storpakkhuset» eies av Annar Eines. Båten har tilhørt hans bestefar Hans Eines. Båten har vært på Lofotfiske to ganger før 1915. Seksringen er en åpen båt med tre par årer og segl. Før 1920 var dette en meget brukt båt. Tre roere i en seksring ble regnet som nærmest ustoppelig, nesten uansett vind og sjø, og ble derfor ofte benyttet til f. eks. jordmorskyss. I Nord-Norge finnes munnhellet: «Vårherre er sterk, men tre mann i en seksæring er óg nokka!» Båten har stått godt lagret i naustet på gården siden 1920 og kunne på tross av den lange lagringstiden settes på sjøen og roes uten å ta inn vann.



Bilde av seksringen på vannet

DS Hansteen ble bygd av Nyland Verksted i 1866, den var statens første forskningsfartøy og kongeskip for Oscar II. Båten gikk i perioden 1898-1900 i rute på Trondheimsfjorden. Båten ble solgt, bygd om og omdøpt flere ganger. Den ble i 1978 berget fra kondemnering og restaurert tilbake til slik den var i 1866. Den eies i dag av Stiftelsen DS Hansteen.