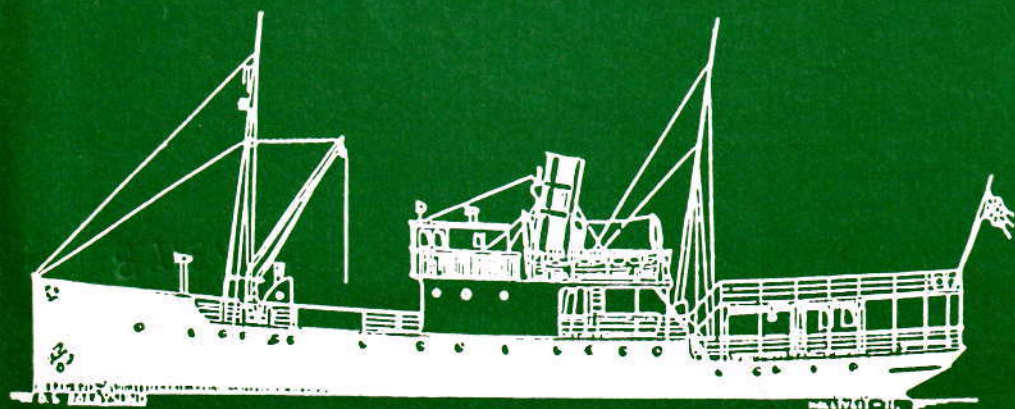
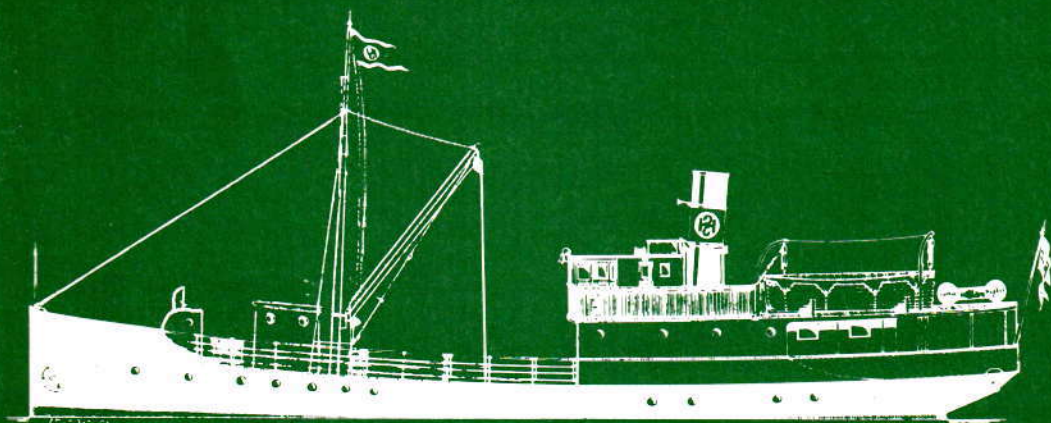


DAMPSKIBS

P O S T E N



Dampskibsposten

Dampskibsposten er medlemsblad for Norsk Veteranskibsklub, Oslo og Veteransklipslaget Fjordabåten, Bergen.

Foreningene er ideelle selskaper til bevarelse av maritim kulturhistorie. Ved å bevare helt intakte damp og motorfartøyer for ettertiden, utfyller foreningene Sjøfartsmuseene på dette området.

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

Styremedlemmer 1989

Norsk Veteranskibsklub

Formann:

Magne Hansen pr. tlf. (02) 18 33 14

Viseformann:

Rolf Nordby pr. tlf. (02) 37 27 82

Sekretær:

Torkjell Sjoner

Kasserer:

Arne Nik Rød pr. tlf. (02) 56 94 66

Styremedlemmer:

Elisabeth Carlberg pr. tlf. (02) 60 34 53

Elsa Ellila pr. tlf. (02) 68 52 52

Arnold Linder pr. tlf. (02) 24 34 77

Varamedlemmer:

Bjarne Rostad pr. tlf. (02) 84 80 72

Eivind Lande pr. tlf. (02) 56 84 66

Foreningens adresse:

Norsk Veteranskibsklub
Boks 1287 Vika,
0111 Oslo 1

Veteransklipslaget Fjordabåten

Formann:

Roar Endresen pr. tlf. (05) 18 19 38

Viseformann:

Kåre Taule pr. tlf. (05) 12 10 11

Sekretær:

Harald Sætre pr. tlf. (05) 24 33 57

Kasserer:

Ove Walle pr. tlf. (05) 10 22 56

Styremedlemmer:

Atle Vie pr. tlf. (05) 24 27 27

Jan Strand pr. tlf. (054) 10 972

Gunnar Junge pr. tlf. (054) 12 618

Nils Skulstad pr. tlf. (05) 29 71 78

Varamedlemmer:

Erik Småland pr. tlf. (05) 32 87 79

Geir Røssland pr. tlf. (05) 11 86 46

Olav Aag pr. tlf. (05) 33 02 88

Foreningens adresse:

Veteransklipslaget Fjordabåten
Boks 1740
5011 Nordnes, Bergen

ISSN 0333-0281

042.43153

I redaksjonen: Arne Drage, Boks 17, 4601 Kristiansand Tlf. (042) 27 900

Forside: «GRANVIN», «BØRØYSUND», «STYRBJØRN», «HESTMANDEN»

Krigsseilermonument

Hjemmestyrkene har fått sitt eget museum på Akershus. For all ettertid vil dette museum minne oss om det uvurderlige arbeid som denne gruppen utførte under nazistenes okkupasjon av Norge. Noen måtte bøte med livet for sin innsats. Vi står alle i takknemlighetsgjeld til disse personer.

En gruppe som gjorde en like stor innsats, ja kanskje enda større innsats, har ikke fått et slikt minnesmerke, ei heller den honnør og anerkjennelse som de virkelig fortjener, nemlig våre krigsseilere. Krigsseilernes innsats og dens betydning for hele verdens kamp for å bli kvitt tyranniet satt i verk av aksemaktene, må ikke gå i glemmeboken. Vårt moderne velferdssamfunn bygger på resultatet av deres innsats.

Under den andre verdenskrig mistet vår handelsflåte hele 3734 personer. Tar vi med det faktum at 90% av marinens personell i det vesentlige var sjøfolk fra handelsflåten, blir tapene 4500 personer. Hele 708 skip, eller 47% av hele vår handelsflåte gikk tapt. Tross disse tap fraktet våre folk totalt 145 millioner tonn last for de allierte fra 1939 til freden i mai 1945.

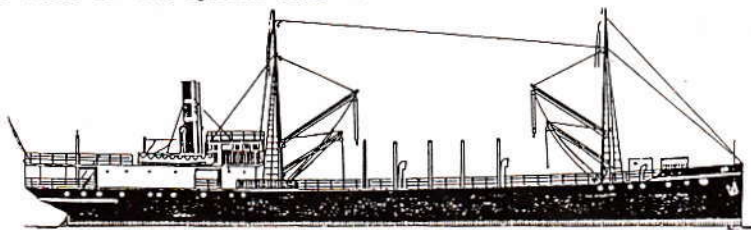
De aller fleste av våre sjøfolk som

ofret sitt liv kommer fra kyst-Norge. De har riktignok fått et minnesmerke i Oslo, utenfor Norsk Sjøfartsmuseum, men er det en oppreising som står i forhold til innsatsen?

Kan det gjøres på en annen måte?

Det finnes i Norge i dag ett skip som har overlevet hele 2 verdenskriger, nemlig D/S «Hestmanden». «Hestmanden» er det siste skip i norsk eie som tilhørte Nortraship-flåten. Etter felttoget i Norge i 1940 tok «Hestmanden» seg over til England og seilte under Nortraship helt frem til 1945. Skipet tok deretter aktivt del i oppbyggingen av landet, ikke minst ble den arbeidshesten i oppbyggingen av Finnmark.

Hva om D/S «Hestmanden» ble et levende minnesmerke over handelsflåtens og ikke minst våre krigsseilers innsats under 2 verdenskriger? Gjøres om til et levende museum som kunne dokumentere våre sjøfolks innsats og arbeidsforhold. Dette kunne i sannheten bli et nasjonalmonument som tilhørte distriktene og ikke minst virkelig ga våre sjøfolk et minnesmerke som de virkelig fortjener. Et minnesmerke som de som skal minnes ville sette pris på.



Formannen har ordet

Godt Nyttår, og en spesiell hilsen til alle de nye leserne i Veteranbåtlaget Fjordabåten som nå for første gang får tilsendt Dampskibsposten som felles blad. Det er gledelig at denne ordningen, på initiativ av redaktøren Arne Drage, er kommet i stand. En slik forbindelse mellom våre to foreninger, som har mye felles både i arbeidsform og formål, vil forhåpentligvis føre til et nærmere samarbeid som kan komme vårt maritime vernearbeid til gode.

Den 23. februar fyller klubben vår 25 år. Jubileet ble markert med en tilstelning for styret, de tidligere formennene, redaktøren og en representant fra vår avdeling i Trondheim. Tankene går til den håndfull enkeltpersoner som allerede i 1964 innså at det var på tide at noe ble gjort for å bevare fartøyer også fra dampskiptiden. Og de gjode noe med det. Men dessverre var ressursene små, og det første forsøket med den lille lokalbåten «Pelle» strandet som kjent. Heller ikke lyktes det å sikre «Spot» for bevaring. Hvordan det gikk til med «Børøysund» er nærmere beskrevet i Dampskibsposten nr. 22, 2/1988 i anledning båtens 80-års jubileum i juni 1988. Drivkraften ved stiftelsen og formann gjennom de 10 første årene var Carl Wilhelm Bordsenius som klubben æret ved hans begravelse for bare et par måneder siden. La oss ikke glem-

me vårt ansvar for å føre hans initiativ videre.

Interessant er det at Dampskibsposten, før det skulle vise seg å bli for sent, ved Bordsenius' hjelp fikk skrevet og trykket hans fyldige beskrivelse med førstehånds opplysninger om hvordan bevaringen av «Børøysund» kom i stand. Et spørsmål til våre venner i Hordaland: Eksisterer det noe lignende for «Stord I» – klar for bruk når båten engang blir klar igjen? Det er svært hvor fort glemmeslens slør legger seg over slike historiske detaljer.

Det tegner til å bli en travel seilingsseong i år også. Høydepunkter vil nok bli deltagelsen i en omfattende kortesje fra Høvikodden til Bygøyenes den 18. juni ved Norsk Sjøfartsmuseums 75 års- og Det Norske Veritas' 125 års jubileum, samt deltagelse med «Børøysund» i Gøteborg ved S/S «Bohuslän»s 75 års jubileum i begynnelsen av juli. Dette skjer i forbindelse med mannskapets årlige sommertur. Men først må vår venninne gjøres sjøklar og vakker. Jeg håper du blir med i vår. Lykke til!

Magne

Fjordabåten – ein del av kystkulturen vår

Tanken om å ta vare på dei tradisjonelle rutebåtane og berga dei frå opphogging eller sal til utlandet har vore oppe fleire gonger i etterkrigstida. Men den eine fjordbåten etter den andre vart borte frå kyst- og lokalrutene, frå tidleg på 1950-talet og frametter.

Med fjordabåtane forsvann og miljøet rundt dei. Før kom du lett i kontakt med andre, i salongen, i korridorane og på dekk. Kaien var ofte ein samlingsstad når båten kom. Slik møtte du alle slags folk – med den sosiale verdi det hadde.

Langs heile kysten har den same utviklinga gått føre seg, om enn til litt ulike tider. Men no er det berre restar att etter den tradisjonelle rutebåtfærdsla. I dag er det snøggbåtar, ferjer og bussar som med sin effektivitet rår grunnen.

Dette er ei utvikling som vi sjølv sagt ikkje har noko imot. Skil dei som bur langs kysten og inne i fjordane ha ei framtid, lyt ein satsa på moderne kommunikasjonsmiddel.

Men det er og viktig at vi tek vare på noko av minna etter den tradisjonelle rutebåtfærdsla. Ombord på fjordabåtane vil ein kunne oppleva noko av miljøet frå tidlegare tider. Gjennom arbeidet med M/S «Granvin» og D/S «Stord I» vil vi prøva å ta vare på to av dei skipstypane som kanskje best representerer dei typiske fjordabåtane på Vestlandet. Vidare vil vi prøva å

gje eit bilete av det miljøet som var ein del av dagleglivet langs kysten og inne i fjordane.

Gjennom samarbeidet med Norsk Veteranskipsklub vonar vi at informasjonen vil nå ut til eit breiare publikum. Sjølv om det fysiske miljøet rundt fartøya til dei to foreningane er ulike, arbeider dei for ei felles sak og gjennom «Dampskibsposten» vil vi få eit felles forum for utveksling av røynsler og idear.

Vi ser med glede fram til eit positivt samarbeid.

Bergen, 14. januar 1989.

Veteranskipslaget Fjordabåten
Roar Endresen Harald Sætre



Nytt fra Veteranskipslaget Fjordabåten

M/S «GRANVIN»

I løpet av februar 1989 vil «Granvin» være ferdig ombygget ved Sagvåg Båtservice A/S på Stord. Da vil 2. plass salong under bakken være klar. Salongen er noe større en den opprinnelige fra 1931. Dette er gjort mulig ved at vi ikke har satt opp igjen passasjerlugaren på babord side samt at skottet mot lasterommet er flyttet noe

lenger akterover. I tillegg er det gjort plass for en liten sters på babord side. Det vil bli 36 sitteplasser i salongen. Andre synlige tegn vil være den nye skorsteinen etter modell av den opprinnelige fra 1931, nytt dekkshus på bakken med nedgang til salongen samt nedgangstrapp til mannskapslugaren. I forbindelse med disse arbeider



M/S «Granvin» under ombygging i Sagvåg i januar 1989.

dene er lasteluken gjort mindre samt at mast og vinsj er flyttet noe akterover.

Også i maskinrommer er det skjedd en del. Den gamle Wichmann hjelpe-motoren er skiftet ut med en ny Saab på 8 hk. Det er montert vekselstrøm-saggregat på 13 kW samt et nødaggre-gat på 4 kW i lasterommet.

I forbindelse med de omfattende arbeidene er det foretatt utskifting og forsterkning av spant, skifting av plater, forsterkning av rennesteinene og utskifting av dekksp plank. Videre vil båten bli rigget på gammel måte. Den siste finpussen med maling og vasking vil skje på dugnad og vil forhåpentligvis være ferdig i god tid før sesongen starter.

D/S «STORD I»

I vinter har det vært liten aktivitet ombord. Eide Contracting A/S, som arbeider med å gjøre båten «stålklar», har mye å gjøre slik at verkstedet, etter avtale med oss, har fått forlenget fristen for ferdiggjøring av arbeidene.

Dette passer også bra for oss idet vi har kunnet bruke tid og krefter på «Granvin» for å få en funksjonell og god båt.

«Stord I» står nå plassert tørt og godt på land i den gamle byggehallen til verkstedet i Høylandsbygd. Nå når arbeidene på «Granvin» nærmer seg slutten vil vi forhåpentligvis kunne avsette tid til dugnadstimer på «Stord I», bl.a. til demontering av utstyr i maskinrommet.

Mannskap – M/S «GRANVIN»

For sesongen 1989, som strekker seg fra 1. mai til ut september, trenger vi kvalifisert, frivillig mannskap på broen, i maskinen, på dekk og i byssa. Våre oppdrag er turer i forbindelse med kulturarrangement, blåturer m.v. Vi tar primært sikte på å drive båten i helgene og på kveldstid, men er også interessert i mannskap som har anledning til å være med på dagtid i uken. Overskuddet av driften går til vedlikehold av «Granvin» og til gjenoppbygging av «Stord I».

Interessert i å være med i et aktivt lag i et trivelig miljø? Ta kontakt med Roar Endresen, tlf. privat (05) 18 19 38 mellom kl. 18–21, som kan gi nærmere opplysninger. Eller du kan skrive til oss, adressen er postboks 1740, Nordnes 5024 Bergen.

Med vennlig hilsen
Veteranskiplaget Fjordabåten

Med kultur i lasterommet

Det er to faktorar som i hovudtrekk utformar eit folks levevilkår både økonomisk og kulturelt. Det er topografi og ressursgrunnlag. Med vår forrevne kystlinje på godt og vondt og det rike ressursgrunnlaget i havet, har dette vore to dominerande faktorar for busetnad, levevilkår og kulturelt mønster i landet vårt. At båten har kome til å spela ein vesentleg rolle for norsk liv og lagnad er so-leis sjølvsagt.

I hovudsak ser me på båten som ein tenesteytande funksjon av meir pekuinær karakter. Å sjå på båten som kulturformidlar og transportør er

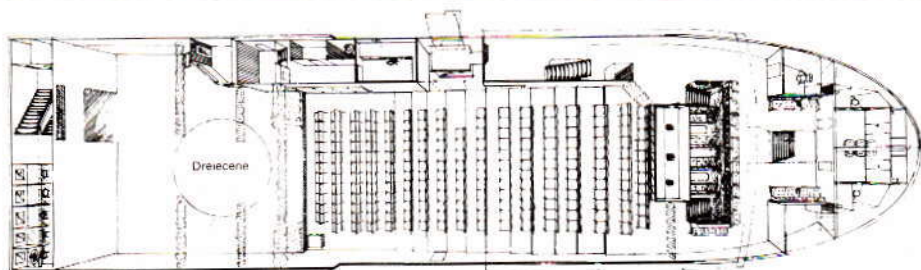
meir skjult i vår bevisstheit. Oftast blei kulturen eit biprodukt, eller som den berømte nissen på lasset.

Med våre rike båttradisjonar er det kanskje ikkje meir enn naturleg at me innimellom våre myriader av duppan-de kjølar også har båtar med kultur som hovudlast. Båtane har me, nemlig bokbåten «Epos» og Teaterbåten som i internasjonal samanheng er heilt unike.

Opphæveleg var «Epos» bygd for heilt andre føremål. I mange år gjekk den i sommarturistrute på Hardangerfjorden. I ein del år fungerte den som flytande blomebutikk på Vågen i Ber-



Teaterbåten kjem.



Teatersalen ombord

gen undr julehandelen. Likevel er det som flytande bibliotek i 25 år på vestlandskysten den har gjort sin viktigaste jobb. I tillegg har den også fungert som flytande forsamlingslokale med kulturtilbod til vaksne og born.

Kunstmålaren Arvid Pettersen og forfattaren Ingvar Moe er mellom dei mange kulturarbeidarar som har vore på turne med «Epos». Dei kan ikkje få fullrost bokbåten nok.

Siste skot på kulturfronten er Teaterbåten. Det er den tidlegare kombinerte ferje, laste- og passasjerbåten «Innvik» til Fylkesbåtane i Sogn og Fjordane som er ombygd til «rein» teaterbåt. Som kulturpolitisk tiltak er

dette ein genial ide. Eg hadde nesten sagt som teaterpolitisk nyskaping på høgde med Ibsens innføring av den retrospektive komposisjon.

Som alle andre gode kulturelle nyskapingar har også teaterbåten økonomiske vanskar. Det er å håpa at slikt må skrivast på kontoen for startsvanskar. Håpet er at denne båten skal få ei like ærefull søge i kystkulturen si teneste som bokbåten. Saman bør desse båtane bli svært viktige faktorar i kulturlivet på vestlandskysten i åra framover. Dei er begge verdige representantar for båt- og kystkulturlandet Noreg.

Håkon Drage



80-års minne for «Gamle dampen»

Sundag 29. november 1908 dampar ein ny rutebåt inn på Vågen i Bergen. Vi får tru kaptein Hordvik ikkje sparde fløyta. Den nye båten til Indre Nordhordland Dampbaatlag var ein for si tid påkosta og moderne rutebåt. Det kan vi sjå av det begeistra oppslaget i Bergens Tidende.

Då ho 55 år seinare gjekk si siste tur i juleruta 1963, var ho den siste kolfyrde dampbåten i distriktet. Låten av fløyta vert enno hugsa i heile fartsdistriktet som røyta til sjølve gamle dampen: D/S «Oster».

Fløyta står no på stas på kontoret hjå Bergen Nordhordland Rutelag, men Oster siglar vidare. I fjor haust runda ho 80, men noko oppstuss av den grunn var det ikkje. Ho var bortreist på dagen, og frakta under namnet «Vaka» sement på pallar frå Norcem i Dalen til Sør- og Vestlandet.

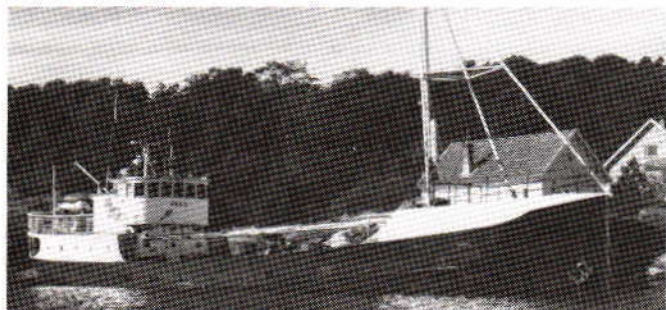
Som så mange andre fjordabåtar vart «Oster» ombygd til motordriven frakteskip, mens sjøbussane tok over ruta. No tek det òg til å minke stygt på både sjøbussane og dei gamle frakteskipane. Slik det no ser ut, vil gamle «Oster» òg oppleve å bli den siste av desse.

Ein av dei noverande eigarane, Thor Åge Kristoffersen, opplyser at «Vaka» no er den siste av sitt slag i hans fartsområde. Dei andre båtene i tilsvarende fart er dobbelt så store eller meir. Stadig meir av sementen og anna gods går med lastebilar, og det vert vanskelegare å få frakt.

«Vaka» vil likevel halde fram så lenge marknaden er der. Det er ikkje skroget det står på. Ved skipstilsynet sin kontroll sist sumar, fann dei at platene enno er tjukkare enn på mange båtar.

Kva vil hende når «Oster» har utspilt rolla si òg i denne næringa? Erfaringa syner at dei gamle dampene då har kome til veks ende. Dei gamle skroga let seg ikkje tilpasse til fleire oppgåver, og dei fleste toler heller ikkje meir. Men kva med «Oster», framleis tjukk i godset og med mange år framfor seg? Om nokon fortener å sigle inn i ein god pensjonistjobb som veteranbåt og sogeforteljar om vårt hundreårs fjord- og kystfart, må det vere gamle «Oster», som no siglar inn i sitt einogåttiande år. Det er òg ein jobb som må gjerast.

Erik Småland



M/S «Vakta»
ex. D/S «Oster».

Carl Wilhelm Bordsenius til minne

Carl Wilhelm Bordsenius døde plutselig den 5. desember 1988, 54 år gammel.

Han var en av stifterne av Norsk Veteranskibsklub i 1964, og kom til å bli drivkraften i foreningen gjennom det første tiåret. Som formann og gjennom sterk personlig innsats maktet Bordsenius i 1969 å redde D/S «Børøysund» fra opphugging – lokaldampbåten fra Vesterålen og Lofoten som nå er blitt et fast trekk i Oslofjorden. Nær kontakt med fjorden og «pappabåtene» i Oslos nærhet skapte hans store interesse for dette miljøet. Han innså allerede tidlig på 60-tallet at minst en lokaldampbåt burde reddes for ettertiden før det var for sent. Etterat det første pro-

sjektet med den lille D/S «Pelle» havarerte, falt øynene på D/S «Børøysund» fra 1908, som med sin originale, kullfyrte dampmaskin og sin overkommelige størrelse (107 fot, 180 bto), skulle vise seg å bli reddet, takket være Carl Wilhelm Bordsenius' utrettelige arbeide og pågangsmot. D/S «Børøysund» er i dag et sertifisert passasjerfartøy, men også et levende museumsdampskip, enestående i sitt slag her til lands, og av største interesse for samtiden og for de kommende slekter. Vi minnes Carl Wilhelm Bordsenius i største takknemlighet.

Norsk Veteranskibsklub
Magné J. Hansen – formann

Morgenstemning – Brønnøen

Carl Wilhelm Bordsenius på Haslum har latt seg inspirere av en bok som kom ut for noen år siden og som i særlig grad tar for seg fjordbåttrafikken gjennom våre bygders arkipelag.

«Fjordbåtens saga» heter boken, som hensatte Bordsenius i en nostalgisk stemning fra barndommen. Han kom til å tenke tilbake på tiden da rutebåten D/S «Sport» daglig pløyet Vestfjorden – og satte seg sporenstrekt ned og forfattet diktet som følger. Diktet kalte han «Morgenstemning – Brønnøen anno Dazumal».

Bård Kolltveit

Solvarm sommermorgen over speilblank sjø.

Steilene skimtes svakt i disen.

Stillhet.

Men likevel;

– liksom en anelse

av susing i sundet

– der nede bak trærne?

Akkurat.

Skjærende lyd av rekkeporter som skyves til side.

Dempende klemte av maskintelegraf utenfor synsvidde,

og brus av grønt rundt akterskib

og bryggestolper,

iblandet anstrengte knirk fra trosse

og hardt presset fenderverk

Et tørt smell fra avis-kasselokket.

Nye, dempede klemte, nytt skjærende skriik,

og energiske stempelslag bringer vår

favorittfjordbåt frem i solen,

på videre ferd mot Hareholmen og nye,

morgenavishungrende sommer-

gjester.

En ny feriedag var begynt.

På sommertur til København

29. juli – 14. august 1988

Fredag 29. juli kl. 19.00 (litt forsinket) kastet 25 dampskipsentusiaster loss fra N. Akershuskai, Oslo – med kurs for Kalvebods brygge, København og Nordsteam -88. Sommerturen var endelig begynt.

Aldersmessig hadde vi god spredning – yngstemann var 2 mnd. og den eldste nesten 75 år – og 1/3 av mannskapet tilhørte det «såkalte» svake kjønn.

Turen var vel forberdt idet Tore Fosnæs hadde laget «midlertidige» hyller i mannskapsmessa. «Pursergjengen» hadde sørget for at de var velfylte.

Båten var med enkle midler gjort så presentabel som mulig. Litt ekstra maling, nye gardiner og plastluker, midlertidig oppsatte køyer og hyller gjorde båten «levelig».

Som vanlig lå båten «godt i vannet» på tur ut fjorden. Mellomdekket var fullt av kullsekker og liggestoler og Camparien var vel ombord i påvente av frivakt, sol og sommer. Vel ankrert kl. 23.15, sluppet mannskapet av rundt spagettigryta. På vår vante plass i Hvittingbukten kom feriefølelsen.

Sommertur med Børøysund er «aktiv ferie», og i løpet av 1. kvelden var listene med byssetjeneste og oppskvær på plass på banjern. På oppslagstavla hang også liste over mannskapets fordeling på de to livbåtene, sammen med reiserute og stevneprogram i København. Vi har opplevd flere friske seilaser den første helgen av sommerturen i de senere årene – slik også i år. Deler av mannskapet flokket seg



Mannskapet på Kalvebods brygge.



Farvel – København.

rundt skorsteinen på mellomdekket (et av de roligste stedene i friluft ombord). Byssegjengen hadde tildels store problemer både med matlagingen og serveringen – stiv kuling! Wee-kendgjestene var derfor ganske fornøyd med å få fast grunn under føttene da de ble ilandsatt i Kungshavn.

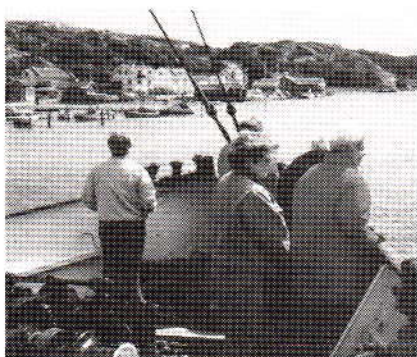
D/S Børøysund fortsatte ufortrødent videre sørover – vi hadde booket kai-plass i Marstrand den natten. Det ble en lang tur; grov sjå og vind samt groing på kjøll og propell gav oss mindre fart enn vi hadde beregnet.

Stjerneskipper Magne Hansen kjenner Børøysunds reaksjoner under de fleste værforhold – og sammen med Bjarne Rostad og 3 rorgjengere som samtidig støttet opp – kom vi trygt gjennom Eggeskär innseiling og hilste Marstrand med dampfløyta. Marstrand var som under tidligere besøk: «Mette's» kunstmaler var på plass og turveien rundt øya var like fin som sist!

Turen videre sørover gikk greit via Varberg og Helsingborg – hvor skuta ble skrubbet og spylt, messingen pusset og et siste malingsstrøk påført – inntil vi på ettermiddagen onsdag ble hilst velkommen av dampfløytene til Eisvrecher Stettin fra Lübeck og kjente Bohuslän fra Gøteborg i Tønsberg havn.

Danskenes to båter, Skjelskør og Bjørn var begge ute av drift – Skjelsør hilste vi på idet vi passerte marineverftet på vei til stevneplassen. «Bjørnen sover» var det nærliggende å tenke da vi ankom Kalvebods Brygge. Der lå Bjørn innpakket i plast under restaurering. Danskene hadde gjort det beste ut av situasjonen – Bjørn ble et populært samlingssted med sine fakler i fyrgangene og et utømmelig ølfat i byssa.

Stevnet var lite, intimt og hyggelig (Tall ship Race hadde innkomst samtidig i København). Selv om antallet båter var lite – viste de dampskips-epokens bredde og ulike bruksmåter:



I den svenske «skjærgården».

lystfartøyet, den smekre, hvite Bohuslän med sin plysj og lyse «tynne» dampfløyte. Den yngste, største og sterkeste, Eisbrecher Stettin fra 1933 med sin «bassfløyte» – og endelig vår stolthet, 80-åringen Børøysund, stevnets eldste deltafer. Helt «upartisk» mener vi å ha den fineste låten i fløyta.

Marinemusikken, den danske admiralen som åpnet stevnet og mottagelsen i Rådhuset representerte deler av det offisielle program.

I tillegg kom mer uformelle sammenkomster ombord i båten. Gamle vennskap ble gjenoppfrisket og nye etablert.

Jentene på Børøysund registrerte også at skipper Stefan på Bohuslän hadde skipperstriper på marinegenseren sin. Planene for stjerneskipper Magne's julegave var klar!

Ved avreisen fra København lørdag 6. august startet «ferien» – den offisielle delen av årets sommertur var vel i havn. Første «frikveld» tilbrakte vi på akterdekket ved kai i Helsingborg – med biff, blomster og «en lille danske en»; vi satte pris på en kveld i fred og ro.

Videre gikk turen til Grenå – med innlagt «overland»-tur til molboenes hovedstad Ebeltøft og med mulighet til å besøke fregatten «Jylland».

Tette tåkebanker på tur opp til Skagen, nødvendiggjorde flittig bruk av dampfløyta – likevel kom vi farlig nær en lyseblå dansk fiskebåt.

Oppholdet i Skagen var like trivelig som for to år siden – vi rakk ølkneipene, Skagens museum, Brøndums hotell, et besøk på Grenen, Danmarks nordligste punkt – og butikkene!

At kaiplassen vår var midt i fiskehavna kjente vi godt på lukt. Vi satte ekstra pris på å komme ut i åpen sjø torsdag middag.

I Fiskebäckkil låret vi livbåten om kvelden – og rodde i land for å inspirere det idylliske sommerstedet. (Her var det at skipperen valgte å se en annen vei da jentene plukket en blomst i hver hage for å pynte banjeren til siste helg ombord.)

I siste svenske havn, Fjällbacka, ønsket innbyggerne oss velkommen til vår «faste» kaiplass under «badis-hotellet». Selv med bare en halv dags landligge, ble det både fjelltur, shopping og et lite glass på Stora Hotellet – før kursen ble satt mot Nordre Hankø sund lørdag.

Etter ankerdrammen, biff og avslutningstaler, måtte vi innse at årets sommertur gikk mot slutten.

På søndagens tur inn Oslofjorden ble båten klargjort for høstens charterturer.

Da vi skle inn mot vår faste kaiplass, sier vi som i de gamle stilbøkene våre: Alle var enige om at vi hadde hatt en innholdsrik og vellykket tur.

Elisabeth og Else

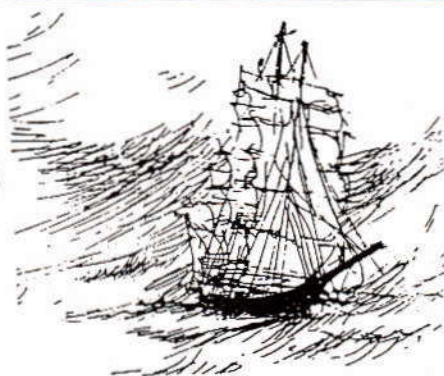
Et apropos til vår tid:

En seilskutemanns funderinger

«Å ska' han Rasmus
gjøre nå?»

Siden je' solgte jakta
å fløtte for alvor i land
har je sitte på trappa
å sett over land og strand.
Je har sitte på trappa å vakta
på alle seil som langs landet strauk,
men nå e' visst seila reint lagt a',
for nå ser jeg bare rauk.

De stygge svarte trolla
som inte er noenting likt,
de renner og brenner opp køla,
jeg spør: Er det sjøfart slikt?
Nei, med skuter er det blitt stille,
en gammel giktbrudden brigg
eller bare ei jaktfille,
e' alt det en ser a' rigg.



Dem sier at seila er ferdig,
en gammeldags, går inte an.
Slikt høres nokså merkelig
for en gammel seilskutemann.
Tør je' vere så fri å spørre:
Å skal han Rasmus gjøre nå?
Før hadde han plenty å gjøre
og gjorde det grundig å.
Det var synd inte å si at
han blåste så fillene fauk!
Ja, han blåste somme ti'er
så vannet langs skuta rauk.

Han Rasmus og je' i forening,
klarte biffen i femti år, vi!
Kan det være Skaperens mening
at alt dette nå er forbi?
Atte vinden som var sjømannens
støtte
fra jorda ble skapt og til nå
skal blåse til ingenting's nytte,
det kan je' inte forstå.

Forfatter ukjent. Antagelig skrevet i Østfold omkring 1915-20-årene.



Fra svenskegrensen til Grensejakobselv

Børøysund

Vinterens viktigste arbeidsoppgaver ombord blir å skifte ut hele det elektriske anlegget og overhaling og tetting av alle utvendige dekk. Dette er tidkrevende arbeider og vi håper på en mild vinter slik at vedlikeholdet av dekkene kan utføres på en tilfredsstillende måte.

Styrbjørn

Etter den positive uttalelsen fra Veritec, Skipskontrollen og Arbeidstilsynet, går arbeidet fremover med ny optimisme. Arbeidene med å montere de nye kjelerørene er i full gang og vil være den viktigste arbeidsoppgaven i tillegg til løpende vedlikeholdsarbeider.

Inland

Dessverre, det blir ingen restaurering av «Inland». (Ref. omtale nr. 18 1987), slik planene var. Det viste seg at skroget var i en så dårlig stand at det ikke var økonomisk forsvarlig å sette i gang arbeidet med restaureringsarbeider. «Inland» ble derfor senket i Frierfjorden 12. november 1988. Den eneste trøsten er at hun fant sitt hvilested på hjemlige trakter.

Norsk Sjøfartsmuseum

Det er i år 75 år siden Norsk Sjøfartsmuseum ble stiftet. Museet vil i løpet av året markere dette med en rekke

aktiviteter ut mot publikum. Vi vil spesielt gjøre oppmerksom på to aktiviteter:

Det vil bli åpnet en maleriutstilling den 18. februar. Tema i denne utstillingen vil være motiver med tilknytning til maritime miljøer. Museet har fått utlånt malerier fra en rekke institusjoner og en vil her få oppleve malerier av H. F. Gude, J. C. Dahl, Amaldus Nielsen, Kristian Krogh med flere.

I forbindelse med denne utstillingen vil det bli trykket en egen katalog hvor alle malerier er vist i fargetrykk. Ut over dette vil vi nevne at det vil bli en parade med veteranskip. Dette vil bli et fellesarrangement med Det Norske Veritas som i år fyller 125 år.

Norsk Veteranskibsklub sender de beste gratulasjoner.

Kranlekteren

Det går fremover med restaureringsarbeidet på kranlekteren i Skien. Kranlekteren vil bli overhaldt og restaurert ved Knardalsstrand Slip i løpet av vinteren. Det vil derfor være gode utsikter til at prosjektet er fullført i løpet av 1989. Telemarkkanalenes venner har derved tatt vare på, for oss i dag et klenodium, men i sin tid en naturlig del av Skiensvassdraget. En arbeidshest som var med på å bygge opp et næringsgrunnlag i og omkring elven.

Museumsbåten blir et faktum

Norsk Kulturråd har forlenget gitt sin «velsignelse» til restaurering av fiskefartøyet «Kjartan» av Vadsø. Det håndfaste beviset på dette kom i form av en sjekk på 50.000,- kroner for en tid tilbake. Forleden startet prosessen som skal gjøre «Kjartan» til museumsfartøy. I slep ble «Kjartan» fraktet til slippen på Bugøynes. Starten på en omfattende restaurering er et faktum.

Konservator Waling T. Gorter Grønvig legger ikke skjul på at det foreligger interessante planer for fartøyet. Gorter Grønvig utgjør, sammen med Olav Joki og Brynjulf Fermann, arbeidsutvalget som skal bidra til å gi Vadsø ytterligere en museumsattraksjon. Joki har erfaring fra tidligere når det gjelder restaurering av fartøyer som brukes i museumsøyemed på Østlandet.

Riktignok er det et stykke fram før det flytende museet er en realitet. Bevilgningen fra Kulturrådet strekker på ingen måte til. Pengene vil likevel bidra til å pusse opp selve skroget. Det er dette arbeidet som nå skal utføres på Bugøynes. Gorter Grønvig legger

likevel ikke skjul på at han regner med ytterligere støtte.

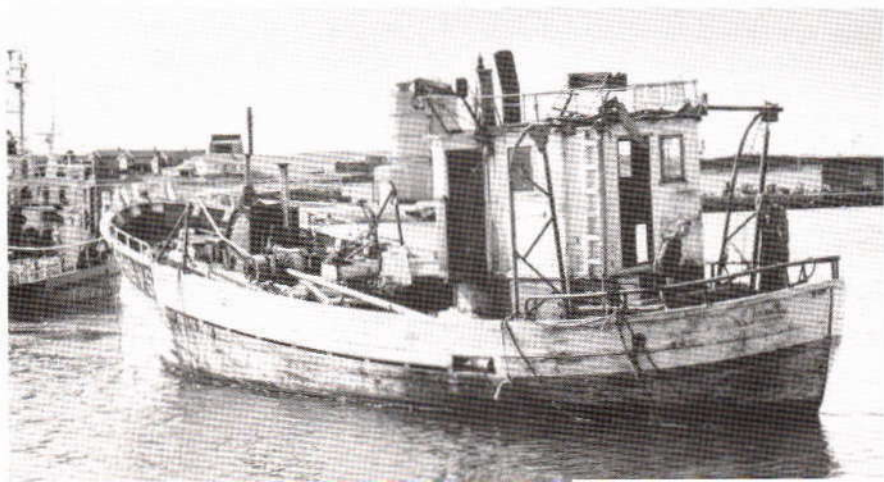
Mye av arbeidet må likevel nødvendigvis bli ren dugnad. «Kjartans venner» er blandt tankene som allerede rører seg.

Entusiasten Gorter Grønvig gjør ikke engang forsøk på å skjule fremtidige planer. Museumsbåten er bare en del av totalpakken. Fartøyet må kunne brukes også i turistsammenheng. Jeg ser allerede for meg turisttrafikk mellom Vadsø og Kjeldsenbruket på Ekkerøy. Dette fiskebruket er forøvrig nyrestaurert og inngår i de museale samlinger i kommunen.

Gorter Grønvig er utrolig realistisk når det gjelder tidsaspektet rundt museumsfartøyet. Selve restaureringen må nødvendigvis ta tid, ikke minst ettersom vi er avhengig av økonomiske støtteordninger. I tillegg vil det altså kreves betydelig innsats av de fremtidige «Kjartans venner» sier museumsbestyreren.

Basert på artikkel i bladet «Finnmarken» 23. juni 1988 av F. Oddbjørn Gundersen.

Foto: Trond Larsen.



Liten gigant og stort monster

Sir Isac Newton regnet ut at Noa's Ark var 515 fot lang og 86 fot bred. Deplasementet av dette underlige fartøyet oppgav han likeledes til 18.231 tonn.

Det var møtt frem rundt 100.000 interesserte og skuelystne for å overvære at Arkens gamle rekord ble slått. Den nye arken var fem ganger større enn noe annet flytende fartøy på den tiden. Skueplassen var The Isle of Dogs, en øy i Themsen som forbindes med fastlandet ved broer og sluser i West India Dock, London. Beddingen for kjempeskipet var lagt til området ved Millwall Dock. Sjøsettingen skulle foretas sideveis, idet Themsen rundt Deptford ikke er mer enn 1000 fot bred. Dagen var 3. november 1857.

Skipets lengde var 692 fot og bredden var 120 fot. Deplasementet var 22.500 tonn. De 12.300 tonns tyngde dette representerte, var til dato den største vekt mennesker hadde forsøkt å flytte på.

Det var gått med 30.000 jernplater av 7/8" tykkelse, og hver av disse veide gjennomsnittlig 1/3 tonn. Skroget var dobbelt opp til 6 fot over vannlinjen. Indre og ytre hud var vel avstivet 3 fot fra hverandre. Men langskips og tverrskips vannrette skott var skipet delt opp i 16 avdelinger. «The Wonder og the Sea» kunne ikke synke.

I alt 3.000.000 nagler ble brukt for å holde sammen alle jernplatene. To hundre naglegjenger arbeidet på spreng tolv timer daglig gjennom de 1.000 dagene fra mai 1854. Hver ene-

ste nagle ble håndklinket. Mannen som lå eller sto krøket inne i det 3 fots brede mellomrommet opplyst av talgelys, hadde tre gutter til hjelp. En passet varmen, en sendte naglen, mens den tredje stakk naglen inn. Med tilsammen fire hundre hammere gående tolv timer i døgnet må oppholdet for disse, som befant seg på innsiden, ha vært et daglig mareritt. Skipet hadde hele seks master og fem skorsteiner. Intet skip hadde tidligere vært rigget med så mange master. Man kom følgelig til kort når det gjaldt navn på alle. De fikk derfor navn etter ukedagene fra Mandag til Lørdag. Til sjøs hadde man så likevel ingen søndag, ble det fremholdt. Seilføringen var på 6.300 kvadratyards, som ble regner for høyt selv for en klipper-skute.

Framdriftsmaskineriet var et kapittel for seg. Skipet var utstyrt med to sett maskiner, som skulle utvikle 11.000 hestekrefter fordelt på sideskovler, og en 25 fots propeller, som i parantes bemerket ennå innehar verdensrekord i sitt slag. Den tekniske utviklingen var beklageligvis ikke nok fremskreden for dette maskineriet. Gjennom skipets levetid klarte man aldri å få mer enn 5.000 hestekrefter ut av det. Kjeletrykkeffekten pr. tomme kom aldri over 25 pund, mens man bare få år senere på andre skip oppnådde en effekt på 625 pund pr. tomme.

Formålet med dette store skipet, da planene ble lansert i 1851, var at det skulle betjene det østlige Imperium,



«Great Eastern».

Oriente og Australia. Med en bunkersbeholdning ombord på 15.000 tonn, skulle skipet kunne rekke frem til Ceylon 22.000 sjømil borte. Fyringen av de 10 kjelene i for- og akterkant ble besørget gjennom tunneller, som over og omkring var dekket av kull og atter kull.

Skipet bar beregnet til å føre 4.000 passasjerer i rommelige kahytter utstyrt med gassbelysning og kunstig ventilasjon. Det var derimot ikke tatt skritt til å varme opp alle disse kahytene på dette skipet som gjerne kalles «The Mother of the Ocean Liners». På grunn av økonomiske vanskeligheter ble skipet for øvrig aldri utstyrt for flere enn 1.500 passasjerer.

Det var et skip som lå foran sin tid. «Human intellect expanded at the sight of her», ble det fremholdt. Den geniale hjerne som hadde klekket det hele ut, kan kanskje sammenlignes med en hestekar som bykser ut av vognen og trekker hest og lass med seg etter tømmene.

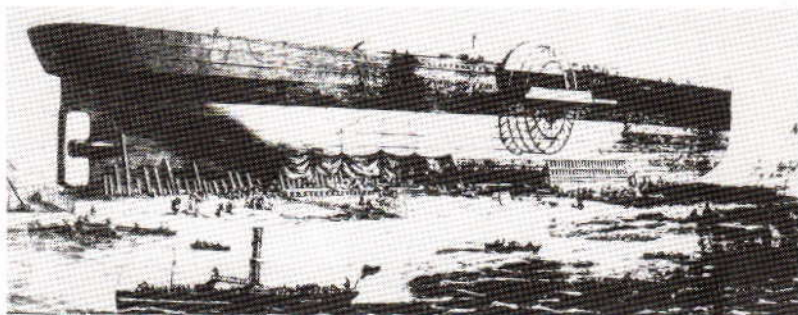
Som det overskuddsmenneske konstruktøren var, sto hver minste detalj ved dette gigantiske byggverk klinkende klart for hans indre blikk. I jernskipenes barndom var det likevel

en viss grense for hva de tilgjengelige tekniske ressurser kunne etterkomme av de mange nærmest fantastiske kravene som ble fremsatt i de 1.000 dagene da rundt 2.000 mann slet fra morgen til kveld med å bygge giganten.

Den 3. november 1857 ble bare en av flere sjøsettinger for «Leviathan», som var døpsnavnet. Først den 31. januar 1858 fløt skipet i sitt rette element, om vi da kan bruke en slik benevnelse på ellevannet i Themsens. Det var ingen tilskuere til stede som bivalet denne avsluttende historiske begivenhet. Folk hadde jevnt over gått trett av å overvære sjøsettingen av «Great Eastern», som skipet kom til å hete for resten av tiden.

Når det omsider lyktes å få sjøsatt skipet, skyldtes dette hovedsakelig de store rambukkene som firmaet Tangye Ltd. laget til dette formålet. Senere reklamerte firmaet med: «We launched the Great Eastern and Great Eastern launched us».

Hvert århundre fosterer gjerne noen få mennesker som går inn i historien som store. Størrelsen i historisk perspektiv kan være et tøyelig begrep, fordi det ikke er knesatt normer for



«Great eastern ble sjøsatt sidelengs.

hva et menneske må utrette her på jorden for at det skal få lov til å telle med blant de virkelig store. Det er derfor naturlig at det hos etterslekten hever seg røster som hevder at visse store menn eller kvinner ikke har gjort seg fortjent til denne hyldest. Isambard Kingdom Brunel var drivkraften og hjernen bar «Great Eastern» eller «The Great Monster» som skipet også iblant ble benevnet når det tillot seg å gå verden imot. Skipet fortærte «Gull og Menn», for å bruke tidens uttrykk. Uhell fulgte på uhell med tap av menneskeliv til følge. En ond ånd eller spøkelse huserte ombord og skremte folk fra vettet den første tiden. Aksjonærer som hadde satset store beløp, fikk grå hår i hodet. Heller ikke konstruktøren, Brunel, slapp fri for den forbannelse som syntes å følge skipet. Kort tid før hans fantomskip skulle legge ut på jomfruturen til Amerika, kom han nedbrutt og avfeldig ombord for å inspisere skipet. Han falt om på dekket rammet av slag, og han kom aldri opp av sengen mer. En kjeleeksplosjon som fulgte få dager etterpå, den 15. september 1859, var kårdestøtet som avsluttet denne mannens fantastiske karriere.

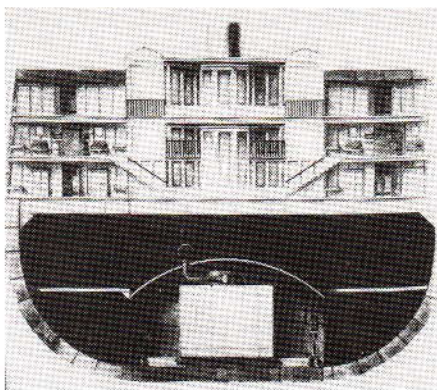
Rundt 1850 var Isambard Kingdom Brunel den mest omtalte ingeniør i hele London. Alle kjente til at benevnelsen «The Little Giant» var ensbetydende med I. K. Brunel. I sitt 53-årige liv fikk han utrettet adskillig mer enn folk flest. Vi kan bare forundre oss over at han fikk tid til å sove fire timer hvert døgn. Allerede som ganske ung mann fremkastet han i 1825 tanken om å bygge en kanal gjennom Panamæidet.

I 1839 innførte han jernbanetelegrafer. Ellers bygde han 25 jernbaner i England, Irland, Italia og India, åtte kaier og tørrdokker, fire hengebroer og 125 jernbanebroer. Under Krimkrigen fremsatte han forslag om en armert tanks for angrep på de russiske befestninger ved Kronstadt. Disse kjøretøyene skulle være jet-drevne. Brunel var 90 år foran sin tid ved denne anledning. Krigsdepartementet godtok likevel Brunel's plan om et «prefabricated» sykehus. Hver del av dette veide ikke mer enn to mann kunne løfte den. I løpet av 10 uker klarte 18 mann å sette opp sykehuset i Tyrkia. Det gav plass til 1.500 senger, som hver fikk tilført luft fra Brunel's air-condition anlegg. Samtidig med at Brunel arbeidet med det-

te, var han daglig opptatt med å bygge jernbanehotellet på Paddington Station i London.

Alle Brunel's foretagender var stor-slåtte og elegante både i stil og utførelse. Bare det aller beste var godt nok, var hans daglige leveregel. Han satte store krav til sine medarbeidere, men hans egen arbeidsinnsats ble størst, fordi han manglet evnen til å delegere bort arbeidet. Utrettelig og ukuelig gikk han fremover med dette han skulle gjennomføre. Motstand og hindringer bare egget han til å yde mer. Han så penger som et nødvendig middel til å få realisert sine mål, men utover dette hadde penger ingen stor betydning for ham. De sosiale forhold han sprang ut fra, tilsa at han verdsatte de gode tingene livet kunne by ham, og han fornektet aldri seg selv i den retning. Hans to samtidige, som sammen med ham dannet det store trekløver den gang, Robert Stephenson og Joseph Locke, arbeidet seg opp fra fattige kår. Brunel fikk alt i tilgift og inngitt med morsmelken. Sosialt sett tilhørte hans familie «the upper Class», og de fortrinn dette gav ham i liver er uomtvistelig.

Hans far, Marc Brunel, hadde et stort navn som ingeniør. Han er mest kjent som far til «The Thames Tubes». Som monarkisk flyktning fra den franske revolusjon kom han via Amerika til England, hvor han ble gift med Sophia Kingdom, hvis far igjen var en kjent Marine entreprenør. Det miljø sønnen Isambard vokste opp i, satte avgjort dype spor etter seg i alt han foretok seg. Han ble utrustet nettopp for de store tingene som han senere mestret så godt. Hans utdannelse i England og



Snitt gjennom «Great Eastern».

Frankrike var både praktisk og teoretisk den beste som kunne oppnås i de dager. Det bemerkelsesverdige er at Brunel som ingeniør klarte å fange inn hele spekteret fra jernbane til skipsbygging.

«Great Eastern» ble aldri brukt etter hensikt og formål ved byggingen. Dette er det store argument som forsvarene av Brunel forfekter. Skipet utførte med vekslende hell noen få reiser til Amerika, men de økonomiske resultatene sto på ingen måte i forhold til de investeringene som var gjort.

Etter mange nederlag fikk det prøvede skip en viss oppreising i tiden fra 1865 til 1874, da åtte transatlantiske telegrafkabler ble lagt over Atlanterhavet fra Europa til Amerika. I tillegg reparerte man også fra skipet kabelbrudd ved fire anledninger. Nok en gang fikk skipet en anledning til historisk innsats. I 1869 forlot skipet England bestemt for Bombay i første omgang. Ombord var det nedstuet en sjøkabel som var 3.800 sjø-

mil lang. Den veide 5.512 tonn. Videre hadde skipet med seg 10.323 tonn utstyr, stores og rekvisita. DeplACEMENTET ved avgang var 34.000 tonn til et dyptgående på 34 fot. Reisen fra England til Bombay tok 83 dager. Bombay var utgangspunktet for sjøkabelen til England via Suez.

Etter avsluttet bragd opphørte «Great Eastern» å fange interesse. Det fremkom svært mange forslag om anvendelse av skipet, uten at noen av disse løste den gordiske knute som hadde forfulgt skipet fra vuggen av. En radikal sosialist fremsatte forslag om å laste skipet med hele det engelske aristokrati og la det hele gå til bunns i Midt-Atlanteren. England har alltid vært et fritt land for parktalere, så ingen tok stort anstøt av denne utgydelse over den herskende klasse.

«Great Eastern» ble solgt til opphugging i 1889. Det var den eneste anledning i skipets historie da aksjonærene fikk utbytte av innsatsen. Arbeiderne som skulle brette opp skipet, hadde betaling for hvert tonn. Det ble en hard nøtt å knekke å brette opp det solide skipet, og utbyttet til arbeiderne levnet nesten ikke saltet til grøten. Det oppsto mytteri nærmest, før man omsider fant frem til et verktøy som man fikk avlivet monsteret med.

Skjelettet av en savnet naglegutt ble funnet inne i dobbeltbunnen, sammen med den kulehammeren han hadde gjort bruk av ved telling av naglene. Forklaringen på «spøkesskipet» eller den onde ånden som hadde husert ombord den første tiden, var nå endelig kommet frem i dagens lys.

«Great Eastern» betegnes som mile-

pelen i bygging av jern- og senere stålskip. Brunel's første jernskip, «Great Britain», var en forløper for «Great Eastern», som igjen må sies å være en videreutvikling av den første. Det var Brunel som viste veien her, på samme måte som jernbanetogene også i dag kjører på den skinnen som han konstruerte. Det kan anføres at hans bredsporede jernbane tapte for den smalsporede, men Brunel hadde likevel fått anledning til å bevise at den bredsporede bane hadde store fordeler både hva fart og komfort angikk.

Sagaen om Isambard Kingdom Brunel er fasinende lesning. Størrelsen og brilliansen av hans stjerne vil trolig aldri bli fastlagt helt, så lenge man blant de kriterier som teller også tar hensyn til økonomisk suksess. Brunel og mange, mange fler med ham satset på «The Great Monster» og tapte alt sammen. Hvis vi derfor i vurderingen utelukker penger som verdimål, og heller legger til grunn litt ekstra honnør til den mann som lager nye spor for etterslekten å følge – i motsetning til slike som oppnår storhet på gamle velprøvde veier – blir det vanskelig å nekte Brunel den hyldest han gjorde seg fortjent til i et kort men innholdsrikt liv i kamp for fremskrittet. Fysisk sett var han en liten mann med sine fem fot og fire tommer – noe han for øvrig hjalp på med, med en meget høy flosshatt, i hvilket han gjemte hundrevis av opptegnelser. Psykisk derimot, rager han høyt oppe blant disse som skapte og videreførte den tekniske revolusjon i det nittende århundre – frem til i dag hvor man fortsatt gjør bruk av tanker og ideer som opprinnelig var unnfanget lenge, lenge før vår tid.

Bøker av interesse

Klar til avgang

Notater fra et hurtigruteliv

Mye er skrevet om «Verdens vakreste sjøreise», og mer vil det sikkert bli. Denne boka forteller om skip og folk, om dagligliv og tradisjoner på reisen, og om overraskelser som krydrer hverdagen.

Forfatteren, Trygve Lian, som selv har vært reiseleder ombord på hurtigruta, tar for seg seilasen fra Bergen til Kirkenes og tilbake til Bergen.

En reise med hurtigruta forbinder de fleste med sommer og midnattsol som kaster sine varme stråler over trolske fjellformasjoner. Hurtigruta var og er noe helt annet. Den er en livsnerve som så vel dyr og mennesker styrer sin dagsrytme etter.

Ja, selv kattene i Torsvik vet når hurtigruta kommer. De innfinner seg på kaien og de vet også nøyaktig hvor de skal sette seg. De vet at dersom de er på nøyaktig riktig sted, vil det komme en hånd med kun det beste ut av ventilen til byssa.

Hurtigruta og folkene som bemanner den styrer et samfunn i miniatyr. Et lite flytende samfunn som igjen styrer rytmen i Kyst-Norge fra Bergen til Kirkenes. Hverdag for mange, en opplevelse for andre enten der er en stemning eller en hyrdestung i lugaren.

En hverdagsskildring fra riksvei 1.



Tittel: «Klar til avgang – Notater fra et hurtigruteliv».

Grøndahl & Søn Forlag A.s

ISBN 82-504-0936-1

Pris: kr. 138,-

Selges i bokhandelen.

Foreningens adresse:
P.O.Box 1287 Vika, 0111 Oslo 1
Tlf. (02) 41 70 41

