

DAMPSKIBS

P O S T E N



Velkommen til Nordsteam 1990

Det er en glede å kunne ønske alle deltagerne velkommen til Nordisk Veteranskipsmøte 1990. Norsk Veteranskipsklub arrangerer det denne gangen i Tønsberg i samarbeid med D/S "Kysten I" og dens venneforening. Spesielt hilser jeg de langveisfarende fartøyene fra Gjøteborg og Bergen som har prioritert denne deltagelsen fremfor seilingsinntekter på hjemstedet. Hyggelig er det også å kunne ta imot entusiastiske kolleger som av forståelige grunner ikke har kunnet møte med sine fartøyer.

Å treffe likesinnede under festlige omstendigheter med mange fartøyer i samme havn, er utvilsomt en stor inspirasjon til videre innsats for oss som er opptatt av bevaring på dagnadsbasis. Men utover dette har arrangementet en videre hensikt.

Det er en kjent sak at fartøybevaring i alle år har ligget langt tilbake i forhold til landbaserte objekter. Jeg tror ikke dette skyldes en bevisst diskriminering av det maritime fra det offentliges side, men snarere har det sin bakgrunn i at gamle bygninger, festninger, damanlegg etc. i langt større grad har vært

synlige for enhver, og bevaringstanken har langsomt vokst frem med stigende alder og originalitet. Man var blitt glad i og vant til å ha objektet i sitt lokalmiljø og kunne ikke tenke seg å miste det. Med fartøyene var det annerledes. De var flyktige og rotløse i sin aktive tjeneste, og i høy alder ble de gjerne sett på som "holker" og solgt ut av landet eller gjemt bort i opplag i en øde bukt og var oftere til ergrelse enn til aktelse for omgivelsene.

Imidlertid vet vi at en svært stor del av vår befolkning opp gjennom tidene, direkte eller indirekte, har vært avhengig av og også har livnært seg av skipsfart i nærmiljøet eller på verdenshavene. Interessen for de maritime røttene er stigende blant folk flest, og et veteranskipsmøte som vårt bringer de bevaringsverdige fartøyene i fokus og knytter kontakter til et stort publikum. På sikt vil dette bedre restaureringsvilkårene for våre levende museer til vanns. Det er på høy tid.

Magne J. Hansen
Formann Norsk Veteranskipsklub

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

Opplag 2000

ISSN 0333-0281

I redaksjonen: Arne Drage, Korsvikhaven 37, 4638 Kristiansand. Tlf. (042) 43 153

Forsiden: "Veteraner"

Tønsberg, byen med historie

Tønsberg er byen hvor nesten ingen tør stikke spaden i jorda på grunn av faren for å treffe på oldsakssamlinger. Ja, dette er et utsagn som ofte blir brukt. Området i og omkring Tønsberg har en sentral plass i Norgeshistorien. Nabolikommunen er første gang nevnt i Harald Hårfagres Saga. Der heter det at Erik Blodøks, som kom hjem fra austerveg, drog ut av byen og opp til Sem. Der hersatte han huset hvor hans bror Bjørn holdt til. Erik Blodøks drepte sin bror og tok skattene som skulle leveres til Harald Hårfagre. Bjørn skal ligge begravet i Farmannshaugen.

Tønsberg, eller Tunsberg som ladestedet opprinnelig het, er første gang nevnt i 871 som et kjøpested. Årstallet er noe usikkert, men i hvert fall er det nevnt for slaget ved Hafrsfjord.

Byen var opprinnelig anlagt like nord for det 63 meter høye Slottsfjellet og ned mot fjorden. Slottsfjellet er blitt et symbol over de mange slag som ble kjempet for å samle Norge til en nasjon. Det sies at to av sønnene til Harald Hårfagre skal ligge begravet her.

I området på og omkring Slottsfjellet finner man ruiner av flere kirker, St. Olavs klosteret og en kongsgård fra 1200-tallet. I 1970 fant den første kongehyllingen sted på Haugating. I alt ble 16 norske konger hyllet til konge av Norge på denne tingplassen.

Utover i middelalderen mistet byen noe av sin storhet og i 1671 ble byen foreslått nedlagt av Norges Statsholder Ulrik Fredrik Gyldenløve. Befolkningen skulle overføres til byen Larvik. Byens borgere protesterte og dette ble heldigvis ikke noe av.

I midten av 1800-tallet fikk byen sin nye storhetstid. Tønsberg ble et senter for shipping og ikke minst hvalfangst. Svend Foyn, mannen som konstruerte harpukanonen, ble på mange måter grunnleggeren for moderne hvalfangst. En næringsvei som holdt seg helt opp til 1950-årene og som ga ringvirkninger i mange industrier i området.

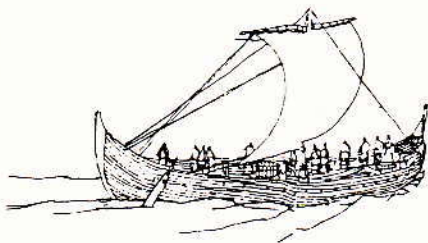
Ikke langt fra Tønsberg, på Oseberg-haugen i Slagen, ble ett av våre riksklenodier funnet i 1904, nemlig Osebergskipet. Skipet er anslått å være fra begynnelse av 800-tallet og er hele 22 meter langt. Omregnet til moderne begreper har skipet et deplasement på hele 11 tonn.

Skipet er en god dokumentasjon av norsk båtbyggerkunst for over 1190 år siden. Likheten med nyere tids trebåter er ikke til å ta feil av. Det har en linjeføring som moderne båtdesignere kan misunne.

Tønsberg, møtested i 1990 for våre "moderne" veteranskip. Men de virkelige veteraner ligger kanskje under beina dine.

Trø sakte, trø stilt, trø varsomt...

Arne Drage



Program for Nordsteamstevne, Tønsberg 6.-8. juli 1990



Fredag 6. juli

- kl. 15.00 Fartøyene samles utenfor Vallø for felles innseiling til Tønsberg.
Salutt fra Prinds Christians Batteri.
- kl. 18.00 Ankomst Tønsberg hvor ordføreren ønsker velkommen.
- kl. 20.00 Sammenkomst med enkel bevertning for stevnedeltagerne.

Lørdag 7. juli

- kl. 10.00 Åpningssermoni.
- kl. 10.00-15.00 Omvisning på båtene, stands og arrangementer på kaia. Veteranbilene ankommer.
- kl. 13.00-17.00 Utflukt for stevnedeltagerne til Sandefjord med besøk på Hval-fangstmuseet og hvalbåten "Pingvin". Reisen skjer med veteranbiler og veterantog.
- kl. 20.00 Festmiddag for stevnedeltagerne i Frimurerlosjen.

Søndag 8. juli

- kl. 12.00-16.00 Åpne turer med båtene i Tønsbergs skjærgård og kombinert tur med veterantog/biler til Horten.
- Kl. 17.00 Stevnet avsluttes.

Nordsteamstevner

Göteborg 1976

Nordic Veteran Steamships Association, eller til daglig omtalt som Nordsteam, hadde sitt første møte i Göteborg 23.-25. juli 1976. Opptakten til denne uformelle interessegruppen ble tatt i Tønsberg noe tidligere da en del fartøyer var samlet. Selskapet "Ångebåten" som eier D/S "Bohuslän" og S/S "Ferien 4" var arrangør for dette første stevnet.

Publikumsinteressen for arrangementet viste seg å være meget stor og mannskapene hadde det travelt med å orientere publikum. Grunnlaget for å ha et felles forum for kontaktskapende virksomhet ut mot publikum og ikke minst utveksling av erfaringer og skape et felles nordisk veteranskipsmiljø var til stede.

København 1978

Dansk Veteranskipsklub med S/S "Skjelskør" var vert for Veteranskipsarrangefet i København 14.-16. juli 1978. Skipene seilte i prosesjon inn på Københavns red opp til Islands Brygge. Det ble hilst med dampfløyter og "Børøysund" avga saluttt med sin lille kanon. For spesielt interesserte var det ekskursjon til den polske kullfyrte skipet "Soldek", bygget i 1949. "Soldek" var det første polsk-bygde skip etter den 2. verdenskrig. Dette møtet ga god anledning til en bedre kontakt mellom de nordiske foreninger.

Oslo 1980

Norsk Veteranskipsklub var arrangør for det 3. veteranskipsstevnet som ble arrangert i Oslo 11.-12. juli 1980. På lik linje med de tidligere arrangementene viste publikum også her stor interesse for arrangementet og publikumsturene på Oslofjorden i strålende sol ga god publisitet om båtene og det arbeid som legges ned på frivillig basis for å ta vare på skipene.

Stevnet var med på å underbygge miljøene omkring de forskjellige fartøyene enda bedre sammen både faglig og miljømessig.

Mariestad 1983

Etter et 6 års langt opphold, ble stevnet denne gangen arrangert i Mariestad på Venaren. Skipenes seilas opp Gøta kanal og på Venaren var en opplevelse og ikke minst skapte den noe av den gamle stemningen fra gangne tider. Det var stor oppslutning fra publikum og fartøyene og foreningene fikk stor oppmerksomhet.

København 1988

Arrangementet falt denne gangen sammen med "The Tall Ship Race" og både seilskipene og dampskipene satte sitt preg på Kongens By, København. Selv om antall deltagende skip denne gangen var noe lite, viste det stor bredde i skipstyper. Det ga en god inspirasjon til videre arbeid med fartøybevaring.

Nordsteam-deltager - velkommen til Tønsberg!



Erik Carlsen
ordfører

Det er med glede jeg kan ønske dere velkommen til Nordens eldste by. Skip og skipsfart har alltid vært sentrale elementer i byens og distriktets gjøren og laden.

Fra vikingtiden har vi rike minner, i det Osebergskipet ble funnet og gravd frem her i 1904. Opp gjennom tidene har Tønsberg også senere vært med og skrevet skipsfartshistorie. Skipsfarten har også gitt grunnlaget for annen virk-

somhet som på enkelte områder har vært banebrytende.

Det er her nok å nevne Svend Foyn som var en foregangsmann innenfor hvalfangst, Even Tollefsen som hadde ideene til hvordan olje kunne fraktes på skip, og en skal heller ikke glemme at et av Norges største rederier, Wilh. Wilhelmsen, ble startet i Tønsberg.

Tønsbergs eldste bedrift, Tønsberg Reperbane, som i dag heter Scanrope, og Kaldnes-konsernet har sine bedriftsområder inntil Kanalen og havnen. For begge bedriftene er skipsfarten viktige kunder også i dag.

Vi i Tønsberg er stolte over våre historiske tradisjoner, være seg sagatiden eller den moderne tid. Jeg håper derfor at også dere veteranstevnedeltagere vil trives med oss i Tønsberg i de dagene stevnet varer, og at dere også ved senere anledninger tar turen innom vår by.

Et hjertelig velkommen til de stolte skuter og deres mannskaper.

Veteranbiler



Tønsberg Automobilklub

Tønsberg Automobilklub, som angivelig er Europas nest eldste bilklubb, ble startet i Tønsberg i 1924.

I hine hårde dager var det 2 typer folk på veiene, hestefolk og bilfolk. "Noblessen" i Tønsberg, som i stor grad besto av advokater og fabrikk-eiere, satt med pengene og kjøpte fine biler. Stort sett alle var medlem av TAK, selv om de ikke kunne kjøre og derfor måtte ha egen sjåfør.

Klubben startet på eget initiativ og den tok initiativ og kostnadene ved å starte en privat bilfagskole. Denne gikk senere inn under yrkesskolen. Klubben arrangerte mange forskjellige billøp, fra israce på byfjorden til hastighetsrace på Jarlsberg Travbane. En kvinnelig medlem var deltager i Rally Monte Carlo. Fra 1950 og utover gikk klubben inn i en passiv periode som varte til august 1989.

Tønsberg Automobilklub ble på rett vis stiftet i august 1989, for å videreføre TAK, og ble innkorporert i "Landsrådet for Motorhistoriske Kjøretøyer".

Foreningen teller i dag ca. 70 medlemmer og har et forbausende stort antall kjøretøyer blant sine medlemmer.

Tønsberg Automobilklub,
Postboks 110, 3140 Borgheim



Norsk Veteranvogn Klubb

Norsk Veteranvogn Klubb ble startet i 1952 på en "ekspedisjon" til Gjøvik, da en Rover ble reddet fra en ellers uviss skjebne. Klubben har i dag 1000 medlemmer og er i dag Norges ledende klubb for kjøretøyer av motor-teknisk/historisk interesse. Klubbens formål er å oppspore, restaurere og ta vare på slike kjøretøyer.

Klubben arrangerer en rekke løp og bil/motorsykel-arrangementer i sommerhalvåret med høydepunkt i "Automobilløbet Sandvigen - Sundsvolden" som arrangeres hvert år. Her samles opp til 150 motorhistoriske kjøretøyer - alle mer enn 30 år gamle og i førsteklasses stand.

Klubben er landsdekkende, men medlemsmøtene holdes normalt i Oslo-området. Norsk Veteranskibsklub og Norsk Veteranvogn Klubb har gjennom tidene hatt mange felles arrangementer. Ikke minst er de kombinerte turene til Son blitt en attraksjon.

Norsk Veteranvogn Klubb,
Postboks 5379 Majorstuen,
0304 Oslo 3

Norsk Jernbaneklubb

Norsk Jernbaneklubb (NJK) er en landsomfattende, upolitisk forening for alle jernbaneinteresserte. Den ble stiftet i 1969 med det formål å utbre interesse for jernbaner og jernbanedrift i alle former, og å søke å ta vare på gammelt jernbanemateriell til glede for kommende generasjoner. NJK samarbeider blant annet med NSB Jernbanemuseet og Norsk Teknisk Museum.

Siden starten har klubben vokst til en forening med over 1800 medlemmer i inn- og utland. NJK har hovedsete i Oslo, men aktivitetene foregår også i lokalavdelinger og aktivitetsgrupper rundt om i landet. Av aktiviteter kan kort nevnes Toggruppen som er ansvarlig for utflukts- og chartertogmateriellet. Lokomotivene og vognene de har hånd om benyttes blant annet til medlemsutflukter, filmopptak og festlige anledninger på NSB's linjenett. NJK har i øyeblikket flere damplokomotiver i drift, blant annet hurtigløperen nr. 271 fra 1914 og den kraftige nr. 411 fra 1922. Disse er våre to kraftigste damplokk. Krøderbanen er en 26 km lang museumsbane i Buskerud fylke. Krøderbanegruppen sørger for drift og vedlikehold av banen og materiellet som brukes i togene. Veterantog med damplokk og gamle trevogner kjøres for publikum hver søndag fra juli til september.

For historisk interesserte vil Forsk-

ningsgruppen være midt i blinken. Forskningsgruppen arbeider med å dokumentere norsk jernbanehistorie, og å sikre arkivalia og gjenstander. Bokutgivelser har det blitt flere av gjennom åre-

ne, deriblant boken "Damplokomotiver i Norge".

Medlemsbladet "På Sporet" utgis kvartalsvis. I tillegg til jernbanehistoriske artikler inneholder bladet beretninger om klub-

bens drift. En egen spalte forteller nytt om hendelser som finner sted på jernbanenettet.

For tiden har NJK syv lokale foreninger spredt over hele landet. Blant lokalavdelingene er NJK Vestfold som har medlemslokaler i den nedlagte Barkåker stasjon, ca. 9 km fra Tønsberg. En ting har ikke forandret seg siden 1969. Det er fremdeles medlemmenes frivillige innsatsvilje som er drivkraften bak det hele.

Jernbaneinteresse kan være så mangt. Noen medlemmer er fornøyd med å se rutetogene fare forbi utenfor stuevinduet sitt og medlemsbladet som regelmessig dumper ned i postkassen. Andre stiller gjerne i kjeledress og tar i et tak når et av damplokomotivene skal ut og røre på seg. Uansett, i NJK er det rom for de fleste interessefelt.

Norsk Jernbaneklubb,
Postboks 1492 Vika, 0116 Oslo 1



Kystens Venner

har til formål: "Å yde støtte til drift og vedlikehold av "KYSTEN I", tilhørende A/S Jubileumskibet, - ved pengebidrag, gaver, dugnadsinnsats eller på annen måte"

I 1972, ett år etter anskaffelsen av "Kysten I", tok noen andre ildsjeler initiativ til stiftelsen av "Kystens Venner" med ovenstående formålsparagraf. De første årene bidro medlemmene vesentlig med dugnadsinnsats. Senere fikk skipet eget vedlikeholdsmannskap også om vinteren, og etter dette har venneforeningen konsentrert seg om å yte økonomisk støtte til skipet. Inntektene til dette har bl.a. kommet fra tom-bolasalg, utlodninger på medlemstilstelninger, samt fra en medlemskontingent på kr. 50,- pr. person og kr. 100,- pr. firma.

Denne kontingenten ble i 1989 hevet til henholdsvis kr. 75,- og kr. 150,-. F.o.m. 1985 har foreningen dessuten deltatt som medarrangør i et profesjonelt bingoselskap, hvorfra det hvert år har blitt tilført ca. kr. 30.000,- netto.

Støttemidlene har alt vesentlig gått til formål som har økt bekvemmeligheten ombord, formål det ellers ikke har vært rom for under skipets ellers altfor trange budsjett.

Foreningen har de siste årene hatt et stabile medlemstall på ca. 700 med et styre på 8 personer. Foreningens medlemmer har hvert år tilbud på to lukkede gratisturer med skipet, en dagstur i juni og en kveldstur i august, begge med stopp underveis og landgang på "vår" spesielle øy i Tønsbergfjorden, hvor foreningen har vært med å forsterke en gammel skipskai. Noen år ar-

rangerer dessuten foreningen i november en "erter, salt kjøtt og flesk"-aften med etterfølgende dans.

Foreningen har fast sekretariat med adresse: Kystens Venner

Postboks 21

3101 Tønsberg

Ad. støtteforeningen "Kystens Venner"

I de 11 år undertegnede direkte har vært engasjert på veteranskippet D/S "Kysten I", registrert i Tønsberg, som kaptein i fartssesongen, og som altnuligmann i opplagstiden, har jeg følgende kommentarer vedrørende skipets støtteforening:

Opp til og med sesongen 1987 da jeg offisielt takket av, bestod foreningen av noe slikt som ca. 700 betalende medlemmer. Noen få av disse var i min tjenestetid ombord iherdige og hjelpsomme ildsjeler om jeg så skal si det, som ikke sparte seg for å være med når de ble spurt om å støtte opp om skipets ve og vel av økonomisk art.

Det var særlig de som stod på både titt og ofte i utlodningsbransjen av ymse slag langs gater og på torv. De tok jeg i sannhet min hatt av for. Det var ikke noe småbeløp de innkasserte summa summarum. Noen spesielle navn i den anledning vil jeg ikke nevne. Men ære være de for det som blir gjort til gode for skipets økonomiske status og videre eksistens i fremtiden.

Det er av stor betydning at vi har en aktiv venneforening som er med om vern av våre veteranskip.

Helge Yndestad.

F.h.v. sjøkaptein, D/S "Kysten I"

D/S Børøysund



D/S "Børøysund", LDBP, bygget 1908, ombygget i 1925 og 1935. Kjenningssmål 179 BRT, lengde 108'8", bredde 18'3", dyptgående ca. 12'. Maskin: Trippleexpansion, cylinderdimensjon: 10", 16" og 26", slaglengde 18". Kullfyrt skotsk røkrørskjele. Båten eies av Norsk Veteranskibsklub og restaureres og drives av klubbens medlemmer på frivillig basis.

Skipet ble bygget ved Trondhjems mek. Verksted i 1908 for Trondhjem Lægterkompagni. I Lægterkompagniets eie het båten "Odin" og ble brukt som kombinert slepe- og passasjerbåt. Under første verdenskrig ble fartøyet rekvirert av myndighetene og tjenestegjorde som bevoktningsfartøy.

Hjelm & Herlø D/S (nå Sotra og Øygarden Rutelag) overtok båten i 1923 og satte henne i trafikk mellom Bergen og øydistriktet utenfor under navnet "Skjærgar".

I 1925 ble skipet overtatt av Vesteraalens Dampskibsselskap og sendt til Bergen mek. Verksted for ombygging.

Båten ble omdøpt til "Børøysund" og i november 1925 ble hun satt i fart i lokalruten på indre Vesterålen og Lofoten. I 1935 ble skipet ombygget på nytt, denne gang ved Tromsø mek. Verksted og Skipsbyggeri, og fikk det eksteriør hun har i dag.

Eier: Norsk Veteranskibsklub,
Postboks 1287 Vika, Oslo 1.

D/S Kysten I



“Kysten” - det var skip det”, het det om Namsos Damskibsselskaps flaggskip. Fra 1909 til 1964 med få avbrudd trafikkerte den ruta mellom Trondheim og Namsos. Nå er skipet hjemmehørende i Tønsberg og går hygeturer i skjærgården.

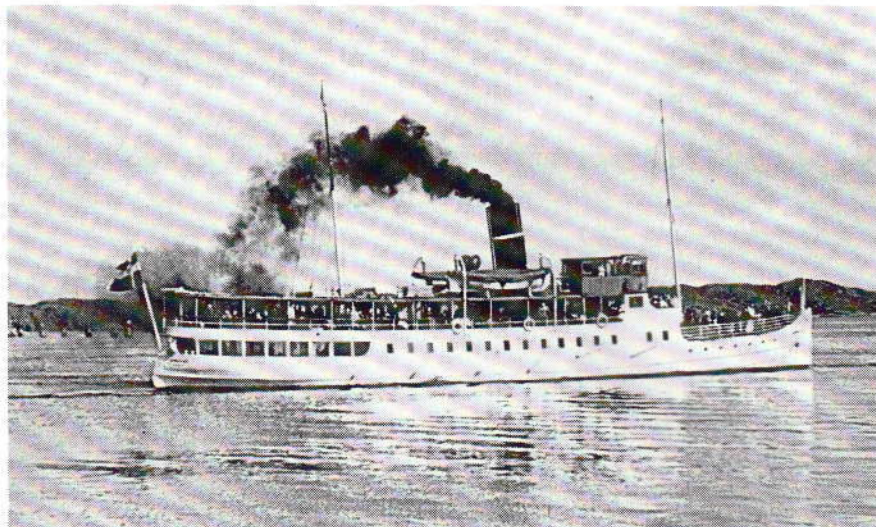
D/S “Kysten”, ble bygget ved Trondhjem mek. Verksted i 1909. Den har i dag målene: 383 brt, 140 fot lang, 21 fot bred og 15,4 fot dyp. Maskinen er en trippel på 383 IHK med cylinderdimensjoner: 12”, 20” og 33” og slaglengde på 21”. “Kysten I” har sertifikat for 150 passasjerer. “Kysten” ble satt inn i ruta mellom Trondheim og Namsos med mellomliggende stoppesteder. Med 45 anløp brukte båten nesten to døgn på turen. I 1926 var den utsatt for et havari og da båten lå i dokk ble den kaset av blokkene av sterk vind og ble skadet.

Under krigen ble båten rekvirert av tyskerne, første gang i 1940 og senere i 1944. Etter krigen ble båten liggende i opplag en stund før den ble sendt på

verksted for reparasjon og modernisering. I 1950 var arbeidet utført og et nesten nytt fartøy tok fatt på sin gamle rute. “Kysten” var blitt forlenget med 14 fot og fått nytt overbygg. I maskinen var det satt inn oljefyr. I 1964 var det slutt på “Kystens” arbeidsdag som kystrutebåt. Båten ble solgt og havnet i Tvedestrand med navnet “Askaas”. Under Tønsbergs 1100 års jubileum i 1971 trommet ildsjeler sammen til innsats og stiftet “A/S Jubileumsskipet”. Penger ble samlet og “Kysten” innkjøpt og istandsatt. Under navnet “Kysten I” seiler den nå passasjerturer på Sørlandskysten.

Adr. “Kysten I”, c/o A/S Jubileumsskipet, 3100 Tønsberg

S/S Bohuslän



S/S “Bohuslän” ble bygget i 1914 for Marstrands Nye Ångfartygs A/B for trafikk på Gøteborg-Gravarne-Smøgen og mellomliggende steder. Fortsatt trafikkerer fartøyet den samme ruten, men nå som veteranskip med frivillig besetning.

S/S “Bohuslän” ble bygget ved Eriksbergs mek. Verksted i Gøteborg.

Dimensjoner: 330 brt, lengde 140,7 fot, bredde 23,8 fot dyptgående 9 fot. Trippe-maskin på 700 IHK, sylinderdiameter: 13’8”, 22’4”, 32’6”, slaglengde 24”. Skotsk røkrørskjele, oljefyrt. “Bohuslän” har sertifikat for 300 passasjerer og gjør 12 knops fart.

“Bohuslän” var den største av Marstrandsbolagets 5 dampskip og det eneste som ble beholdt etter hvert som bilene overtok trafikken i Västskusten. I 1954-57 var båten utleid til Øresund. Senere gikk båten i rute mellom Strømstad og Sandefjord. I 1962 ble båten overtatt av rederiet som drev nor-

gestrafikken. Siste tur til Norge var i august 1963, deretter ble det opplag i påvente av hogging.

S/S “Bohuslän” var nå det siste og eneste dampskip igjen på Västskusten. Damskipsentusiastene samlet seg, “Sällskapet Ångbåten” ble stiftet og i 1966 ble “Bohuslän” overtatt av foreningen.

“Bohuslän” har beholdt sitt utseende bortsett fra at akterdekket ble bygget inn og omgjort til kafeteria i 1954. Oljefyr ble installert i 1951.

Eier: Sällskapet Ångbåten,
Boks 2072, 40312 Gøteborg.

M/S Granvin



M/S "Granvin" ble bygget ved A/S Mjellem & Karlsen, Bergen i 1931 for Hardanger Sunnhordlandske Dampskipsselskap. Båten var 89,9 fot og tonnasjen var 115 BRT. Maskinen, en to-sylindret enkeltvirkende dieselmotor kom fra Bolinders Motorfabrikk i Stockholm.

"Granvin" ble satt i rutebart i Indre Hardanger. Den kunne ta tre biler på dekk og var således en av forløperne til dagens moderne bilferger.

I årene som fulgte kom "Granvin" til å betjene de fleste lokalrutene i Hardanger. I februar 1933 kom "Granvin" ut av kurs og gikk på en holme mellom fastlandet og Kvamsøy like utenfor Øystese. Halve forskipet ble liggende under vann, men ingen omkom og båten ble berget uten større dramatikk.

I 1968 overtok P/R Olav Linga båten. Den ble noe ombygget, bl.a. fikk den

ny motor, en Wichman 3 ACA på 300 BHP. 2. plass salongen ble revet for å gi plass til større lasterom og den fikk en ny oval skorstein. "Granvin" fortsatte i sitt gamle ruteområde frem til 1987 da det definitivt var slutt på lokalrutene. I 1988 overtok Veteransklaget Fjordabåten "Granvin". I 1988/89 ble den ombygget og fikk tilbake 2. plass salong og den gamle skorsteinen. "Granvin" går nå turist- og charterturer fra Bergen i sommersesongen.

Eier: Veteransklaget Fjordabåten
Postboks 1740 Nordnes, 5024 Bergen

D/S Forlandet



“Forlandet” ble bygget ved Bokerøens Skibsbyggeri i Svelvik i 1921 for Compania Argentina de Pesca i Buenos Aires og fikk navnet “Albatross”. Båten var 113 fot og tonnasjen var 72 BRT. Maskinen, en trippel ekspansjon, ga skipet en fart på 10 knop.

“Albatross” og “Foca” var de to siste skipene som dette verftet leverte før de stengte portene. Begge skipene gikk direkte inn i hvalfangstsesongen 1921/22 med stasjon på Syd-Georgia.

“Foca” ble i 1929 solgt til Hvalfangst-selskapet Atlas i Larvik som siden ble slått sammen med A/S Odd. Under de nye eiere ble skipet omdøpt til “Femeren”.

“Femeren” ble i 1931 overtatt av A/S Framnæs mek. Verksted i Sandefjord og videresolgt til A/S Ishavet for hvalfangst i Nordishavet. Båten fikk navnet “Forlandet” trolig etter Prins Karls Forland på Svalbard. Ingen dokumentasjon viser at skipet deltok i hvalfangst i Nordishavet og ble kort tid etter solgt til A/S Fangstskipene (A/S Thor Dahl) og

kjøpt tilbake av A/S Framnæs mek. Verksted i 1934.

Skipet ble ombygget til slepebåt i 1935 og brukt ved verkstedet som slepebåt, isbryter og hjelpefartøy helt frem til 1983. Kjøpt av private med bevaring som formål og eies i dag av Stiftelsen Norske Fartøyer.

Eier:
Stiftelsen Norsk Fartøyvern
Postboks 27
1349 Rykkin

Støtteforening:
Foreningen “Forlandet”s Venner
v/Kirstin Marie Tufte
Hylleveien 2
3150 Tolvsrød

D/S Styrbjørn



D/S "Styrbjørn" ble bygget i 1910 ved Gøteborgs mek. Verksted. Slepebåten er på 167 brt. og er 93,3' lang, 22,4' bred og har et dyptgående på 12,6'. Maskinen har cylinderdiameter 18" og 33,5" og slaglengde 24". Kjelen er en skotsk røkrørskjele med 2 fyrganger.

"Styrbjørn" er bygget for å betjene oversjøisk fart, og er svært representativ for internasjonal skipsfart. "Styrbjørn" ble levert 1911 til Trafikatiebolaget Grängesberg-Oxelösund, Stockholm. Den opererte de første årene i Østersjøen og Bottenviken bl.a. i tilknytning til gruvedriften i Kiruna, som selskapet den gang eide. Først senere ble den overført til Narvik der den opererte frem til 1963. Hele denne tiden var den

hjemmehørende i Stockholm og gikk under svensk flagg. I 1963 skiftet den nasjonalitet idet den ble solgt til Høvding Skipsoppugging, Sandnessjøen, og skiftet navn til "Atlet". Den var i fart frem til 1965 da den ble tatt ut for ombygging til dieseldrift. Planene ble senere skrinlagt og båten ble lagt i opplag med tanke på senere opphogging.

"Styrbjørn" ble overtatt av Norsk Veteranskibsklub i 1979 og er nå under restaurering.

Eier: Norsk Veteranskibsklub
Postboks 1287 Vika
Oslo 1

M/S Bilfergen



M/S "Bilfergen", LFOU, er bygd i 1921 av Johan T. Nerhus, Ølve i Hardanger. Båten ble opprinnelig bygd som vanlig fiskekutter, men allerede på beddingen ble båten omkontrahert for Ålesund fergeselskap A/S.

M/S "Bilfergen" ble satt i drift mellom Åndalsnes og Remmemsvik i Vestnes, men driften ble ikke slik de dristige pionerer håpet. I 1923 ble båten solgt til Møre og Romsdal fylkesbåtar. "Bilfergen" ble i distriktet helt fram til 1960. Da ble den solgt til Sund kommune i Hordaland, og året etter overtatt av Øygarden og Sotra Rutelag.

Fram til båten ble kondemnert i 1972 trafikkerte den Austefjorden, Steinsland - Tofterøy. Navnet har alltid vært det samme - M/S "Bilfergen".

"Bilfergen" er blitt ombygget flere ganger. Opprinnelig ble bilene plassert på tvers på fordekket med plass til 4 biler. I 1934 ble den ombygget til

innkjøring for og akter, samtidig fikk båten nye dekkshus. (Ombyggingen økte kapasiteten til 5 biler.)

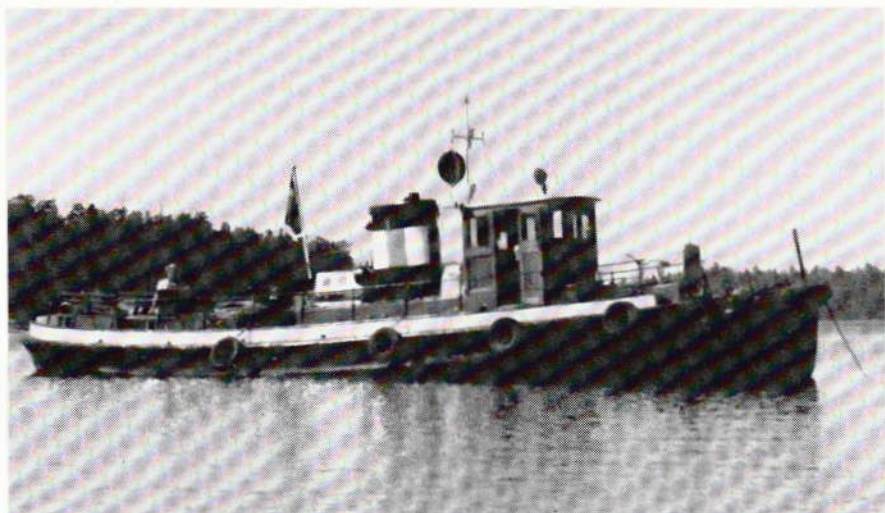
M/S "Bilfergen" ble overtatt av Søndeled Veteranskibsklub i 1975.

Båten er restaurert tilbake til det utseende den hadde i perioden 1934.

M/S "Bilfergen" er en av de få båter som har "krympet" under ombygging. Opprinnelig var den 63'6", etter ombyggingen i 1834 ble den 56'1" lang. Maskinen ble ombygd i 1960.

Eier: Søndeled Veteranskibsklub
4990 Søndeled

M/B Stormprincess



Byggeår: 1908. Längd: 16,20 m, bredd: 4,22 m, djupg.: 2,05 m.
Maskin: Skandia Motor 210 HK.

“Stormprincess” är en typisk representant för de små bogserare som fanns hos de olika boserbolagen i Göteborgs Hamn. Hon byggdes 1908 på Wilhelmsbergs Mek. Verkstad för Bogser AB Stormking. “Stormprincess” var från början utrustad med en compoundångmaskin på 100 HK, den byttes 1956 ut mot en semidiesel (Skandia Motor) på 210 HK. Vid samma tillfälle

fick styrhytt och skorsten sitt nuvarande utseende.

1982 skänktes “Stormprincess” till Sällskapet Ångbåten för att bevaras som ett levande musefartyg.

Eier: Sällskapet Ångbåten.
Boks 2072
40312 Göteborg

S/S Skjelskør

S/S "Skjelskør" bygget i 1915 ble reddet fra hogging i 1963 og i 1954 åpnet båten verdens første veteranskipsrute som gikk mellom Sakskøbing og Bandholm i den såkalte veteranrekanrute.

S/S "Skjelskør" ble bygget på J. Ring Andersens Skibsværft i Fredriksø, for trafikk på Onø og Agersø i Storebelt. Båten måler 49,2 brt., er 20,5 m lang, 4,3 m bred og stikker 1,75 m lastet. Den har underløpende forstevn og er spesielt isforsterket. Maskinen er en compounder på 75 IHK, sylinderdiametre: 185 og 345 mm, slaglengde 230 mm, bygget av Stan & Kaufmann Maschinenfabrik & Eisengieserei, Elmshorn bei Hamburg. Kjelen er en skotsk marinekjel bygget av Carl Axelssens Jernstøperi og Maskinfabrik, Svendborg, Kullfyrt. Fart: 9 knop. Opprinnelig hadde båten sertifikat for 125 passasjerer.

I 1962 ble båten solgt til hogging, men året etter ble den overtatt av Foreningen til Gamle Skibs Bevarelse, Dansk Veteranskibsklub for 13.500 kr.

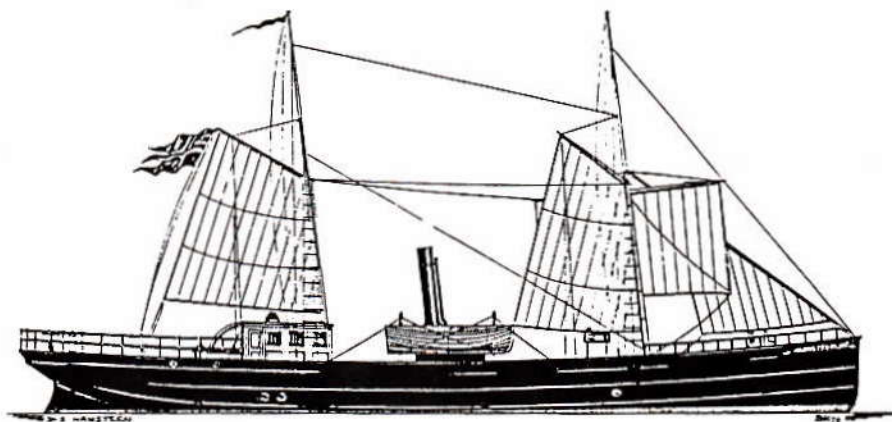
Foruten trafikk i veteranskipsruten mellom Sakskøbing og Bandholm blir hun chartret ut til rutefart for kortere eller lengre tid i en del danske byer.

Eier:

Dansk Veteranskibsklub,
Høilundshusene 11,
3500 Værløse,
Danmark



D/S Hansteen



Seil-dampskipet "Hansteen" ble besluttet bygget av det 18. ordentlige Storting for utarbeidelse av sjøkart og undersøkelse av fiskeriforekomster utenfor kysten.

D/S "Hansteen" ble bygget i 1866 ved Nyland mek. Verksted i Oslo for Norges Geografiske Opmåling. Som ny målte "Hansteen" 114 brt, var 101,6 fot lang, 16,4 fot bred og 7,5 fot dyp. I 30 år drev "Hansteen" dyplodding og kartlegging av norskekysten og ble brukt som forskningsfartøy for vitenskapelige undersøkelser.

Neste eier var Innherad Forenede Dampskibsselskab, Steinkjer, som beholdt båten i 2 år. I 1900 overtok Det Helgelandske Dampskibsselskab, Sandnessjøen fartøyet, dømte den til "Haarek" og satte den i rute på Helgelandskysten der den trafikkerte frem til 1949.

Deretter ble båten losjiskip i Florø i 12 år for så å havne i Oslo igjen i 1962 som herberge for Oslo Indremisjon. "Hansteen" er ombygget flere ganger. I 1899 ble den ombygget til brønnbåt med passasjerbekvemmeligheter, i 1915 ble det påbygd stormdekk og ny overbygning og i 1957 ble overbygget fjernet og erstattet med en brakke. Den har hatt to maskiner og tre kjeler.

Båten er under restaurering og vil bli restaurert til det utseende den hadde som ny med dampmaskin og skonnertrigg.

Båten ligger nå i Trondheim.

Tegning: Bård Kolltveit.

D/S Stord I



D/S "Stord" ble levert fra Laxevaag Maskin og Jernskibsbyggeri i 1913 til Hardanger Søndhordlandske Dampskibsselskap. Båten målte 376 BRT og var 144,7 fot lang og en trippelmaskin på 470 IHK. "Stord" ble satt i rutefart mellom Bergen og Hardanger/-Sunnhordland.

I 1931 ble "Stord" forlenget med 10,5 fot og brønnen i forskipet ble bygget inn. Tonnasjen økte med dette til 465 BRT. I 1947 ble båten igjen satt på land for ombygging. Denne gangen ble dampmaskinen skiftet ut med 2 Paxman Ricardo dieselmaskiner, hver på 12 sylindre. Det gamle interiøret måtte vike plass for moderne innredning. I 1949 ble skipet satt i drift som M/S "Stord".

"Stord" gikk i ordinær rutefart frem til 1959, og etter ytterligere 10 år som reserveskip ble "Stord" i 1969 solgt til Oslo Krets av det Blaa Kors og benyttet som losjiskip under navnet "O.T. Moe". Med god hjelp fra Norsk Veteranskipsklub i Oslo overtok Veteranskipslaget Fjordabåten "Stord" i 1981. Et omfat-

tende restaureringsarbeid startet på båten som nå var tauet til Bergen. Skroget krevde omfattende reparasjoner, dampmaskin ble innkjøpt fra England. Med stor dugnadsinnsats og god støtte fra bedrifter og enkeltpersoner kunne "Stord I", som den nå het, gå sin føste tur i mai 1987. To uker etter teknisk prøvetur inntraff det brann ombord og båten ble totalskadd. Skadene på skrog og maskin er ikke større enn at båten lar seg gjennoppbygge. Arbeidet er så smått kommet i gang og målet er D/S "Stord" slik den var i 1931.

Eier: Veteranskipslaget Fjordabåten
Postboks 1740 Nordnes
5024 Bergen

Helten fra “Kings County”

Når vi i sommer møtes for å hedre våre veteraner, skip som vi på frivillig basis har klart å bevare for ettertiden, synes jeg det er riktig å trekke frem personene som hadde sin hverdag på godt og vondt ombord på våre handelsfartøyer. De la grunnlaget for Norge som skipsnasjon og ikke minst det moderne Norge. Men, det var ikke uten fare for sitt eget og sine kameraters liv. De hadde ofte en “farlig” arbeidsplass. Jeg ønsker at historien om Harald J. Hansens heldedåd for å redde sine kamerater, blir en like naturlig del av vårt Norsteam stevne, som våre båter.

D/S “Bjørnstjerne Bjørnson” ble bygget i 1910 ved W. Hartlepool, W. Gray & Co. Ltd. for V. Torkildsen. Skipet ble samme år overtatt av Olav Ørvig. Skipet skiftet navn i 1929 til “Kings County”.

Skipet gikk i den vel kjente Lake-traden. Det vil si mellom Europa og The Great Lakes i Nord Amerika. Mange av skipene som gikk i denne traden var spesialbygget for å kunne passere slusene opp til innsjøene.

Høsten og ikke minst vinteren 1936-37 er gått over i historien som en av de mest stormfulle i Nordsjøen og Nord-Atlanteren. Denne vinteren omkom ikke mindre enn 300 sjøfolk i dette området. Noen kjenner vi lagnaden til. Noen skip ble bare borte. Hva som hendte, hvilken lidelser de gjennomgikk før bølgene og havet tok dem må vi bare gjette oss til.

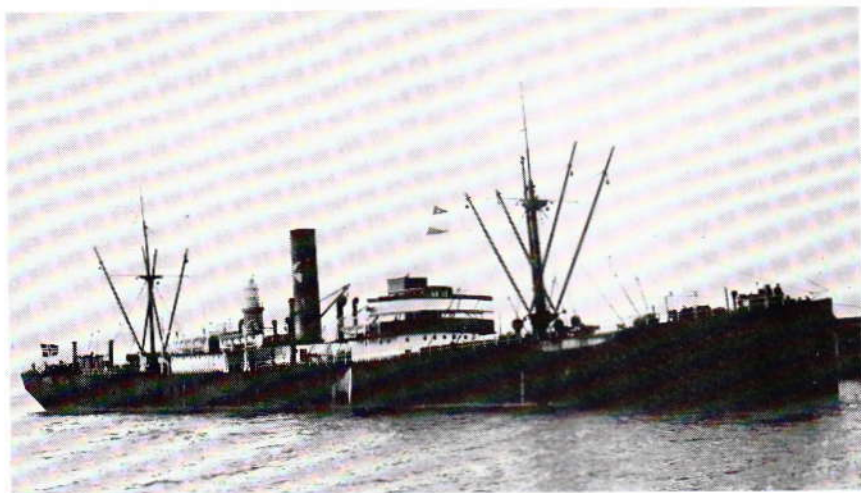
Sommeren 1936 satt det en fullbefaren lettmatros med navn Harald J. Hansen i Antwerpen. Han hadde seilt i utenriksskip i hele 12 år. Det å bli lettmatros og matros krevde en langt bredere erfaring den gangen enn det vi er vant til i dag. Harald hadde egentlig mest lyst til å rei-

se hjem så snart det var en skipsleilighet til Norge. Det var ikke bare å sette seg inn i første og beste fly for å reise hjem den gangen. Han ville helst hjem og var det mulig så ville han få seg en jobb i land. Dessuten ville han unne seg en lang og god ferie, noe han ikke hadde hatt siden han reiste ut som første-reisgutt for 12 år siden. Han var egentlig lei av sjøen.

Mens han ventet på skipsleilighet fikk han tilbud om å mønstre ombord på Bergensdamperen “Kings County”, som lå å lastet kull for Montreal. Harald slo like godt til, for det var uvisst når han kunne få skipsleilighet hjem og kanskje litt av grunnen var at i Canada hadde han ikke vært. Et par turer over “Dammen” passet i grunnen godt, da kunne han komme seg hjem akkurat til jul.

Den første turen gikk greit til tross for usedvanlig stygt vær til å være så tidlig på høsten. “Kings County” var på ingen måte noen god sjøbåt, skal en gi en beskrivelse måtte det heller bli det motsatte.

På den andre turen ble været heller enda dårligere. De kom til Montreal i slutten av november, svært forsinket.



Kullasten ble losset og rommene ble gjort rene for en kornlast til Antwerpen. Det er ikke alle som tenker på slikt i dag, men tenk for et arbeid, først kullast, deretter kornlast! For et rengjøringsarbeid!

En uke i desember, da de hadde lastet 4000 tonn, fikk kapteinen plutselig beskjed om å avslutte lastingen og komme seg ut så fort som mulig. Isen hadde allerede lagt seg tykk utover, så det var stor fare for at skipet kunne fryse inne for vinteren. Ved god hjelp av to kraftige taubåter kom de seg ut av isen. I åpen sjø ble de møtt av en kraftig storm.

Planen var at de skulle gå til St. John, en liten by på New Foundland, for å ta inn resten av lasten.

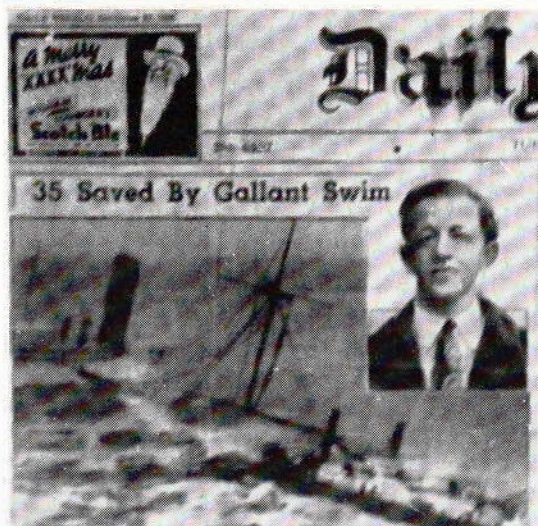
Den 10. desember om natten var de kommet velberget gjennom stormen og var nesten fremme ved innløpet til St. John. Hansen gikk av vakt ved midnatt og tømte inn. Det var kaldt og ufyselig vær med høy sjø og kraftig vind. Hansen var trøtt og sliten etter vakten og han sovnet nesten før han fikk lagt seg i ruffen.

Mens Hansen sov på sitt grønne øre, arbeidet "Kings County" seg stadig nærmere land. I sjøforklaringen som ble holdt etterpå kom det frem at fjellene langs skipsleden var sterkt magnetiske og påvirket kompassene ombord. Mens offiserene trodde de var i åpent farvann, arbeidet skipet seg stadig nærmere den forblåste og farlige kysten.

Her lar vi Haralds ord fortelle hva som videre hendte:

"Nøyaktig klokken to våknet jeg av et forferdelig brak. Vi som lå i køyene, ble kastet ut på døken og den gamle kakkelovnen som var vår varmekilde, røk overende i et regn av gnister og skyer av sot."

Alle forsto at noe svært galt hadde skjedd, noen nevnte isfjell, men ingen visste sikkert hva det var. Vi kom oss på beina og opp på båtdekket hvor vaktene allerede hadde samlet seg ved styrbord livbåt. Det viste seg at skuta hadde gått rett på en fjellvegg, og nå seg skuta tilbake i sjøen og lå på tvers av dønningene. Den ble liggende og rulle mens den sakte sank under bena våre. Det var slått et stort hull i baugen og vannet



strømmet inn. Sjøen begynte snart å bryte over dekket og etter en kort tid lå skroget helt under vann.

Mannskapet forsøkte å sette en livbåt på vannet, men det var helt håpløst, minnes Harald. Livbåten var bare så vidt kommet ned på vannet da den ble tatt av et kjempebrott og knust til pinneved mot skutesiden.

Det hele så helt håpløst ut. Umulig å sette livbåt på vannet og skipet ble sakte men sikkert brutt ned av den kraftige sjøen. Harald forsto at noe måtte gjøres. Han kastet av seg trøya og sparket av skoene. Ved siden en av livbåtene fant han en taukveil.

"Jeg skal prøve å svømme i land med denne linen", sa han til kapteinen.

Kapteinen stod lenge og så på den unge sjomannen, til slutt sa han: "Jeg kan ikke beordre det til noe slikt. Om du gjør det blir det på egen risiko."

"Om vi ikke gjør noe må vi uti alle sammen. Dessuten kan dere bare trekke meg ombord igjen om jeg ikke skulle klare det," var Harald's svar.

Harald slo en løkke om livet og mannskapet rigget opp lyskastere ved rekka.

Han ble langsomt firt ned i den mørke, frådende sjøen.

Ombord på "Kings County" sto mannskapet og fulgte intenst med på Haralds svømmetur innover mot land. Hodet hans var som en liten svart prikk som til tider var helt borte i den frådende sjøen. Mer enn en gang var alle ombord sikker på at Harald måtte gi opp, men fra taukveilen gled linen sakte men sikkert ut.

"Jeg bare svømte og svømte, hvor langt det var og hvor lang tid jeg brukte, har jeg ingen formening om, det var som en evighet, men likevel bare et øyeblikk. Selve svømmingen gikk greit, de store problemene oppstod da jeg skulle ta meg opp på land. To ganger ble jeg tatt av dragsuget ut i sjøen igjen. Det var meget vanskelig å få feste i de glatte steinene. Den eneste muligheten var å holde seg fast i en stein på bunnen mens ett brott kom, og så forsøke å komme seg opp på tørt land før den neste bølgen brøt innover meg."

Det gikk bra. Harald kom seg opp på land og begynte å klatre oppover. Det var en steinur og det var ikke ett tre



han kunne feste linen i, men han klarte å feste linen.

Førstemann som kom seg i land var båtsmannen. Han gikk i armgang på linen helt fra skipet og inn til land. Han hadde med seg en ny line som var festet i en redningsstol. Dermed gikk resten greit. Alle ble berget i land i løpet av et kvarters tid. Men det var ikke for tidlig, for det var ikke mye av "Kings County" som var over vann. Skipet hadde hele tiden sunket dypere og det var bare broen som var synlig i brottene.

De hadde noen forferdelige timer i steinura. Det var så mørkt at det var umulig å ta seg videre. Vinden og sjødrevet gjorde det vanskelig å holde varmen, så til slutt krøp de tett sammen i en klynge hvor de skiftet om å stå ytterst.

Da dagslyset kom, var det bare skorsteinen og mastetoppene som var synlig av båten. De klatret oppover og snart var de inne i skogen som ga et litt bedre ly for uværet. Heldigvis, de traff på en vei og vei fører til folk. Etter en stund kom de frem til en liten grend. På en av bondegårdene ble de tatt godt imot og

de fikk mat og ikke minst varme. "Det var som en drøm", sier Harald.

Det hører med tilhistorien at Harald virkelig klarte å komme seg hjem til jul, slik han hadde planlagt da han mønstret på. Sent på selveste julaften kom han hjem til Skien med en koffert som han bare hadde et belte i. Det var alt han hadde igjen etter 12 år på sjøen, alt var gått tapt i forliset.

Harald J. Hansen ble senere tildelt Lloyds medalje, Kongens gullmedalje for edel dåd, den Kanadiske borgerdådsmedaljen, Det Engelske Livredningsselskaps medalje i gull.

Men medaljer kan ikke sammenlignes med livet. Mannskapet på "Kings County" klarte det, takket være Haralds innsats.

Red. takker slektninger av Harald J. Hansen for bistand til denne artikkelen. Harald J. Hansen døde dessverre i 1983 etter å ha vært delvis syk de siste 15 årene.

La oss minnes de av våre skipskammerater som ikke klarte det.

Arne Drage

Ei reise i tid

Ei reise med veteranskipet "Granvin" er ei reise i tid. Tilbake til mellomkrigstida sin reisemåte. Tilbake til mellomkrigstida sin bu- og leve-måte. Tilbake til forrige hundreår sine gjestgjevarstader. Tilbake til forrige tusenårs vikingar, kongar, kampar og kristningsferder.

Langs grønne lauvtrelier inst i øyriket. I kryss og krakje forbi øyar og skjer som Vårherre har strødd i havet utanfor Fitjar.

Dønningduvande utanfor dei havpolerte knausane på utsida av Bømlo.

Gjennom trange Kulleseidkanalen til kristningsstaden Moster.

Det er sus over reiseruta. Historisk sus. Landskapet er det same. Menneska vonleg annleis.

Lat att augo og det er lett å sjå Fitjardramaet i 960 for seg. Håkon den gode Adelsteinfostre fekk sitt banesår.

I den gamle halvrestaurerte handels- og gjestgjevarstaden Færøysund kan du liksom sjå dei reisande, svartkledde som er innom for ei kvil. Færingane var framkomstmidlet, fjordane ferdsselsåra-ne, musklane og årer eller segl framkomstmåten.

Ikkje rart dei henta seg kone/mann på nabogarden når samferdsla var så elendig som for 1000 år sidan!

Sjå husa på øyane. Måten dei er gøymt nede i bergskortene. Svart myrjord i små fjellommer gav poteter til folka og gras til nokre få dyr. Havet gav resten. Ofte tok det alt tilbake.

Gråstein er gråstein. Eller er det det? Sjølv gråstein har nyansar ute ved havet. Eit varsamt fargespel i grått.

Forgjengarane våre valde øyane. På godt og vondt. Lett å finna ly for den evige vinden. Lett å gøyma seg bort i ufredstider. Men og tungvindt å føra

fram veg og elektrisk kraft i. Først no krokar ein anleggsveg seg fram mot Brandasund over haug og hammar, skjer og bruer.

Kort veg til havet. Til silda. Til laksen. Det vart slutt på dei begge. Først silda. Så laksen. No dyrkar me dei sjølve i nett - som kaninen i bur.

Utsida av Bømlo. Nedslipt av vind og bylgjer. Vindfull knaus og stille våg. Ikkje skjøner eg korleis motstandsmenn kunne landa båt her ei stormfull vinter-natt utan lys på land, utan tente fyr. Men lommekjende fiskarar tok Shetlandsbussen inn til haldeplassen. Lossa last hos Lauritz. Kunstig kanal gjennom smalaste Bømlo fører inn i smult farvatn. Til grønne furulier og stavstill fjord. Børøya sig sakte forbi. Moster nærmar seg. Moster med all si soge. Der du sjølv i dag kan verta teken med tusen år tilbake til den tid då gamal overtru laut vika for kristendommen. Den som ikkje vil, han skal!

Mangslugne Moster med Mostraspel og Mostrakyrkje og Mostrahus med kunst og kultur og kabaret.

Godt å gå i land der. Frå gamle dampen. Overgangen til snøggbåten er brå. Frå 10 til 40 knop. Susar over fjorden med fartsstriper og moterette fargar i salongen. Tek deg tusen år fram i tid på 20 minuttar.

Godt å væra heime att. Både i tid og rom.

Alf Terje Myklebust, Haugesund Avis

Hvalfangst

Moderne pelagisk fangst

Den moderne storhvalfangsten fikk en levetid på ca. 100 år. Epoken startet i 1860-årene med Svend Foyns lansering av en hvalkannon med granatharpen og bruken av spesialbygde dampbåter, og sluttet i 1960-årene da næringen hadde ødelagt seg selv gjennom total overbeskatning av hvalbestanden. Den moderne kommersielle hvalfangsten kan betraktes som et intermesso i vår lange fangsthistorie. Det er historien om en nærings hurtige vekst og fall i jakten på olje som bestandig har vært den viktigste årsaken til at mennesket har fanget hval. Da etterspørselen etter olje og andre råstoffer steg i takt med utviklingen av det moderne samfunn, økte også behovet for et stadig mer effektivt fangstsystem. Men dette ble også næringens bane. Ressursene var ikke uendelige. De negative aspektene ved moderne hvalfangst er ikke vanskelig å få øye på. Historien fortøner seg som et hektisk og ukontrollert jag over hele kloden til stadig nye felter etter hvert som de gamle ble overbeskattet.

Næringen hadde imidlertid også flere positive sider, ikke minst for Vestfolds del. Den sysselsatte mange tusen personer, ofte i harde tider, da det var vanskelig å få arbeid i land.

Hvalfangst har gjennom store deler av vårt århundre vært en basisnæring for fylket. Dets velstand hvilte i stor grad på fangstresultater og oljepriser. Overrøslingseffekten til andre deler av fylkets næringsliv var dessuten betydelig.

Fangsten etter storhval la dessuten grunnlaget for en kapitaldannelse som muliggjorde ny aktivitet da nedleggelsen av næringen etter hvert ble uungåelig. Det er derfor grunnlag for å hevde at hvalfangstnæringen har vært den viktigste faktoren for utviklingen av næringsstrukturen i Vestfold gjennom flere generasjoner.

Kommandør Chr. Christensens Hvalfangstmuseum i Sandefjord

Den kulturhistoriske avdelingen i museets nybygg rommer utstillinger som viser hval-

fangst fra de eldste tider og fram til i dag. Hovedvekten er lagt på moderne norsk storhvalfangst fra 1860- til 1960-årene med en rekonstruert hvalbåtsbaug i full størrelse som det naturlige midtpunkt.

Men museet har også viet andre fangstkulturer oppmerksomhet, f.eks. eldre kysthvalfangst i Norden, eskimoenes fangst fra umiak og kajak, japansk garnhvalfangst, engelsk og nederlandsk hvalfangst på 1600- og 1700-tallet og amerikansk hvalfangst på 1800-tallet.

I tillegg har museet tatt opp temaer som utforskningen av Antarktis rundt århundreskiftet, fangst og forskning og litt om vern av hvalen.

I den gamle bygningen finner man den naturhistoriske avdelingen som viser dyrelivet i Arktis og Antarktis.

Hvalbåten "Southern Actor"

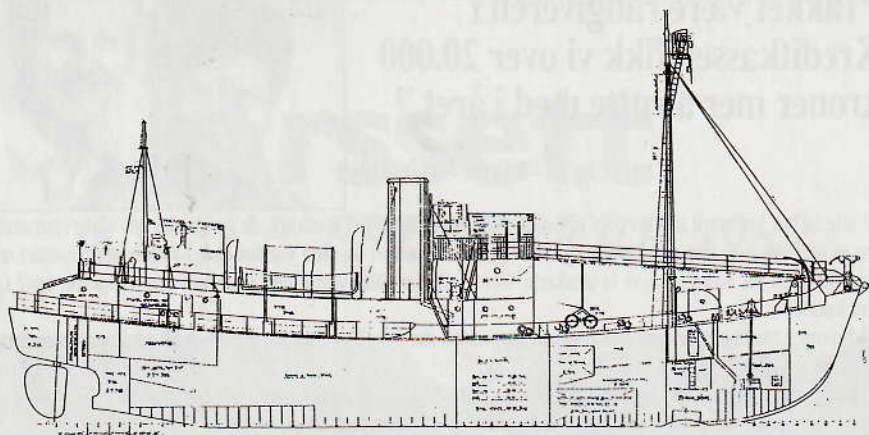
Hvalfangstmuseet har også en moderne hvalbåt som før tiden er under restaurering. Den ble innkjøpt i Spania og ankom Sandefjord 25. oktober i fjor.

"Southern Actor" er bygd ved Smith's Dock Ltd. i England. Den var en av seks hvalbåter som ble levert til Chr. Salvesen fra dette verftet i 1950 og hadde sin første fangstsesong i 1950/51.

"Southern Actor" fanget i tidsrommet 1950/51 til 1959/60 for Fl.k. "Southern Harvester" som var bygd i 1946. Sesongen 1960/61 var båten i fangst fra landstasjonen Leith Harbour, Syd Georgia og i 61/62 var den med Fl.k. "Southern Venturer" i kokeriets siste sesong før det ble solgt til Japan. "Southern Actor" hadde sin hovedbase i Leith Harbour der den hvert år gikk i sommeropplag.

I 1964 ble også "Southern Actor" solgt. Den skulle fortsatt drive hvalfangst, men nå på norskekysten for Elling Aarseth & Co A/S. Den 2. juni tok den sin første spermhval, nå under det nye navnet "Polarbris 8".

"Polarbris 8" fanget for flere forskjellige selskaper. I 1969 ble den overtatt av Skjellan Kvalstasjon A/S & Co i Tromsø og i 1975 av R/A Bjørkhaug (E. Aarseth & Co



A/S). Det synes imidlertid som det er de samme interessentene som sto bak og "Polaris 8" hadde trolig hele tiden Skjelnan Kvalstasjon som sin base.

I slutten av 1970-årene ble båten solgt til Spania og fikk navnet "Ibsa dos".

I 1980 ble den utsatt for et attentat, men ble reparert og satt inn i fangst for selskapet Industria Ballenera S.A. Båten fanget bl.a. fra landstasjon i Cee i Nord-Spania, trolig til 1985/86.

På et eller annet tidspunkt skiftet den navn til S/S "Ixtas Uno". Kanskje kom det nye eierinteressene inn i bildet. De siste årene har båten ligget i opplag og ble til slutt solgt til opphugging.

"Southern Actor" har oljefyrte kjeler og dampmaskin, noe som plasserer den innenfor den norsk/britiske tradisjonen der dieselmotoren aldri fikk noe gjennomslag. Båten er 148,5 fot lang og 27,6 fot bred og blir drevet av en trippel steam maskin (tresylindret) på 1.800 IHK. Ifølge Ole Christensen, som var skytter ombord i 11 sesonger, var dette en typisk standardbåt på denne tiden.

Den plasserer seg som en typisk representant for den fullt utviklede fangsbåten i alle henseende. Dette betyr at den er konstruert med krysshekk og fritthengende ror. Fra overbygningen til den godt hevede baugen går hagerbrua der skytteren hurtig og sikkert kunne ta seg fram til lemmene hvor kanoenen står.

I operativ stand hadde "Southern Actor" et mannskap på i alt 17 mann. Den alt overveidende del av mannskapet besto inntil salget til Spania av nordmenn.

Hvalbåten er lite forandret siden den var ny og egner seg følgelig godt som verneobjekt. Vi kan trygt konkludere med at Norge her har skaffet seg et fartøy som kan stå som en typisk representant for etterkrigstidens norsk/britiske hvalbåter. I kulturminnevernsammenheng vil representativitet alltid øke den kulturhistoriske verdien knyttet til objektet. "Southern Actor" er i så henseende et verdifullt kulturminne.

Hvalbåten skal ferdig restaurert oppbevares flytende ved kai i Sandefjord med muligheter for bruk og forflytting for egen maskin. Formålet med anskaffelsen er å bevare og vise en fullt utrustet hvalbåt som er representativ for moderne norsk pelagisk hvalfangst i Sydishavet i den siste storhetsperioden frem til miden av 1950-årene, da hvalfangsten ennå var et markant særtrekk ved Vestfoldbyene.

Ønsket om å bevare en hvalbåt henger nøye sammen med ønsket om å kunne vise en viktig del av Vestfolds nære historie for et bredt publikum.

Hovedmålsettingen for restaureringen er derfor å føre båten tilbake i et og alt til slik den var først i 1950-årene.

Førstekonservator Einar Wexelsen

“Takket være rådgiveren i Kreditkassen fikk vi over 20.000 kroner mer å rutte med i året.”

Britt og Jan Nordli



- I alle år har vi drømt om en peis til kalde vinterkvelder. Men mellom oss og peisen sto både spørsmålet om et nytt lån - og om refinansiering av de gamle, som rett og slett var for dyre. Vi har god kontakt med Kreditkassen på Årvoll, så vi la ønskene våre frem for rådgiveren der. Om hun kunne hjelpe oss? Om hun kunne?

Rådgiveren tastet opplysningene fra selvangivelsen inn i et PC-program, og på et blunk kunne hun fortelle oss hva skatten vår ville bli.

Så tok hun for seg lånene og hun satte sammen en helt ny lånepakke som ville gi oss over 20.000 kroner mer å rutte med i året! Dessuten ville vi få råd til å kjøpe en pensjonsforsikring til 10.000 kroner.

Som gode kunder i banken kan vi nå henvende oss direkte til vår rådgiver når vi har noe å spørre om. Er det noe vi lurar på som bankens spesialister best kan svare på, så ordner hun den kontakten også. Etter at vi begynte å bruke Privatøkonomisk Rådgivning, er det nesten som om familien har fått sin egen økonomisjef.

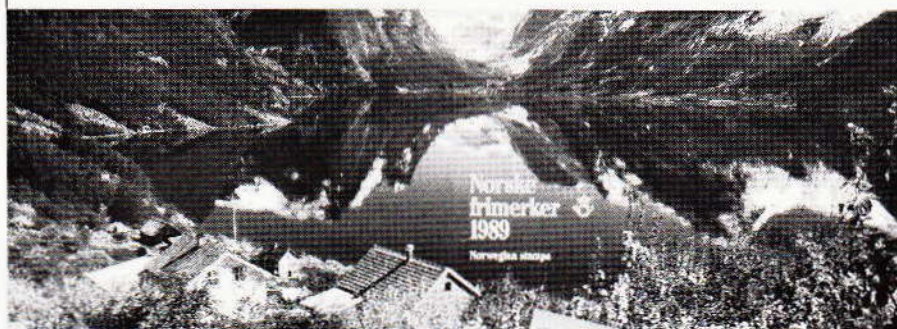
 **KREDITKASSEN**
CHRISTIANIA BANK OG KREDITKASSE



INTER NOR
Hotel Klubben
Tønsberg

Årssett

NORSKE FRIMERKER 1989

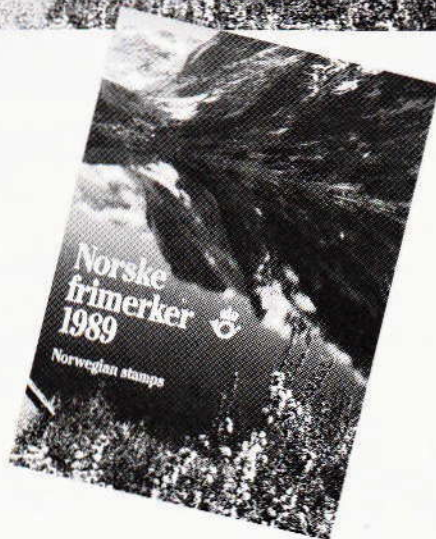


På postkontoret får
du kjøpt alle årets
frimerker montert
i elegant gave-
pakning.

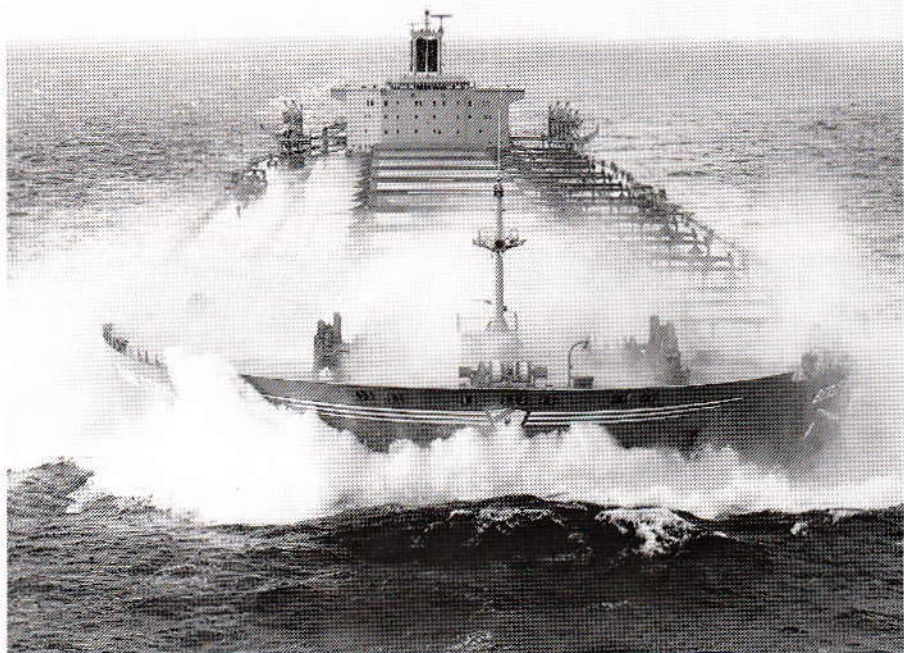
Pris kr 130,-.

Gi noen et årssett!

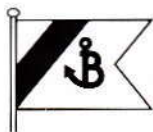
Det er en gave som
blir tatt vare på.



posten



Bergesen d.y. A/S disponerer en flåte på 47 skip og nybygninger på tilsammen 8,8 mill. tdw. Flåten er idag variert og omfatter tank-, gass- og bulk-skip. Foruten shipping har vi betydelige engasjementer i industri, handel og fast eiendom i Norge og utlandet.



BERGESEN & AS

BERGEHUS
Drammensveien 106
Postboks 7600 Skillebekk
0205 OSLO 2

Telefon: (02) 55 56 00
Telefax: (02) 44 94 54
Telex: 71172

- VI SKAL VIDERE -

Du finner oss:



STORT UTVALG

i SKF kulelager, kileremmer, verktøy, arbeidsklær m.m.

Alt til båt skaffes

Avd. Brygga Sandefjord, tlf. (034) 62 220



**Vestfold Skips
& Industriservice a.s.**
MASKIN OG REKVISITA
ENGROS OG DETALJ

Tønsberg. Tlf. sentralbord 14 794. Direkte 14 007.



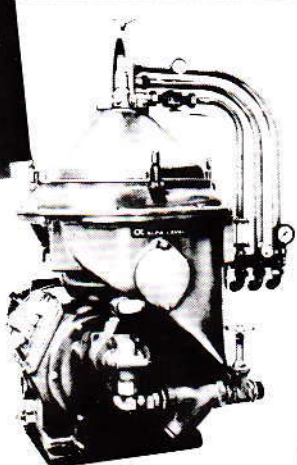
WILH. WILHELMSSEN

ALFA-LAVAL separatorer.

Stort sett kan alle oljer renses i en sentrifugal-separator: ● Brennolje ● Smøreolje ● Turbinolje ● Hydraulikkolje ● Kjøleolje ● Valseolje ● Oljeemulsjoner — Enheter eller aggregater leveres for stasjonært eller mobilt bruk.

**ALFA-LAVAL
INDUSTRI**

P.O. Box 7553 Skillebekk - 0205 Oslo 2 Norway



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

