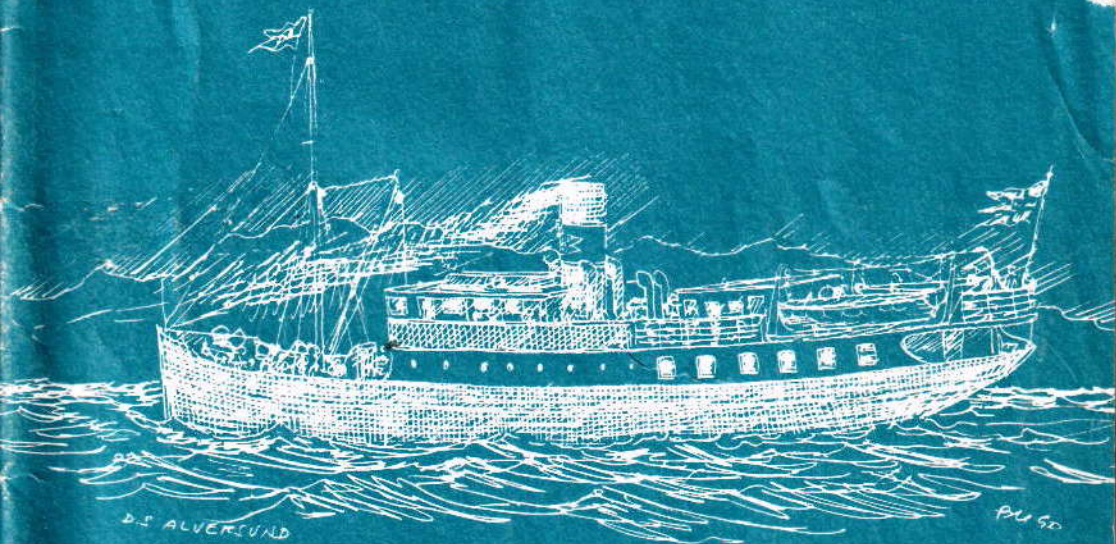


DAMPSKIBS

P O S T E N



Dampskibsposten

Dampskibsposten er medlemsblad for Norsk Veteranskibsklub, Oslo og Veteransklaget 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. Opplag 850.

Styremedlemmer 1991

Norsk Veteranskibsklub

Formann: Pr. telefon
Magne J. Hansen (02) 18 33 14

Viseformann:
Rolf Nordby (02) 71 23 28

Sekretær:
Torkel Sjøner (02) 37 37 53

Kasserer:
Trine J. Ervik (02) 23 47 97

Styremedlemmer:
Arnold Lindner (02) 24 34 77
Asmund Toften (02) 95 92 36
Elsa Ellila (02) 68 52 52

Varamedlemmer:
Hans Coll (02) 44 28 20
Bjarne Rostad (02) 84 80 72

Foreningens adresse:
Norsk Veteranskibsklub
Postboks 1287 Vika,
0111 OSLO 1

Veteransklaget Fjordabåten

Formann: Pr. telefon
Roar Endresen (05) 18 19 38

Viseformann:
Kåre Taule (05) 12 10 11

Sekretær:
Geir Røsseland (05) 91 76 46

Kasserer:
Magne Kjeilen (05) 58 76 80

Styremedlemmer:
Ole A. Toresen (054) 94 420
Erik Småland (05) 32 87 79
Atle Vie (05) 24 27 27

Varamedlemmer:
Kristian O. Bringedal (054) 86 434
Harald Sætre (05) 24 33 57
Jan Strand (054) 10 972
Jostein Eldøy (054) 13 448

Foreningens adresse:
Veteransklaget Fjordabåten
Boks 1740
5024 Nordnes, Bergen

ISSN 0333-0281

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

Dampskibsposten

Det skjer både positive og negative ting i hverdagen omkring oss. Det negative er at det er innstramminger på mange områder. Dette har desverre gitt seg utslag i at vi må slåss mer om de små midler som stilles til rådighet for fartøybevaring av våre myndigheter. Det positive er at de lokale lag som arbeider på frivillig basis for å bevare skip fra kyst- og lokalruteflåten langs kysten, har begynt å arbeide sammen. Positivt, at vi ikke lenger arbeider isolert innen hver klubb, men at vi har begynt å samarbeide, utveksle erfaringer, materiale etc.. Det begynner å bli et miljø.

Det å ta vare på en kystens sliter er nå like naturlig som å ta vare på et gammelt stabbur. Like positivt er det at skipene forsøkes bevart i sitt lokal- og opprinnelige ruteområdet. Ingen fremmedgjøring, distrikts- samfunnet viser sin styrk. Et bevis på dette er det som har skjedd omkring gamle "Alversund".

Norhordland smalet seg og fikk hånd om båten i siste øyeblikk før den forsvann ut av landet.

Ikke bare sikret, men den fikk sin hjemstavn i det ruteområde der den var en naturlig del av hverdagen for mange mennesker. Da blir fartøybevaringen satt inn i sin rette sammenheng.

Det som skjedde i forbindelse med bevaringen av "Alversund" har jeg lyst til å kommentere. Nordhordland

Vetranbåtlag utarbeidet alternative handlingsplaner. Det vil si at de var forberedt på at skipets tilstand var slik at en restaurering vanskelig lot seg gjennomføre. Etter en del forberedende arbeid ble båten satt på land og en kunne foreta en grundig undersøkelse av skipet. De bange anelser slo til. Målingene av undervannsplatene var nedslående. Enkelte steder helt ned til 1 mm. Det ville bli billigere å bygge et helt nytt skip. På ekstraordinær generalforsamling den 1. februar ble det derfor besluttet at skipet ikke skulle restaureres umiddelbart, og det er det positive, foreningen vil fortsette og de arbeider med alternativer. Inntil videre vil skroget av gamle "Alversund" bli tatt vare på, inntil en har et bedre grunnlag for å sette i gang arbeidet.

I det arbeidet som har foregått i Nordhordland vil jeg peke på en ting. Nemlig den gode informasjon som har blitt gitt til Dampskibsposten fra foreningens medlemmer og fartøy-miljøet på Vestlandet og i Nordhordland.

Det er sikkert mange som mener at Dampskibsposten på mange måter er for fjern, eller for nær. Har du som leser noe på hjertet som du vil fremme, ja så ta et utspill. Det er du som medlem som avgjør hva som kommer til å avspeile seg i bladet fremover.

Spalteplassen er åpen!

Arne Drage

Bjørvika Steamers

"Børøysund" begynner å bli et kjent trekk på Oslo havn. Norsk Veteran-skibsklub har et annet skip, nemlig slepebåten "Styrbjørn" bygget i 1910, som kanskje for mange bare er et navn som dukker opp i årsmeldingen. Faktum er at "Styrbjørn" er noe mer enn et avsnitt i årsmeldingen.

"Styrbjørn" har etter hvert fått en egen gruppe som i det stille har brukt mye av sin fritid ombord og ikke minst bygget opp et miljø omkring båten. Dette begynner etter hvert å bære frukter og vi håper at "Styrbjørn" og "Bjørvika Steamers" som gruppa kaller seg, skal få mer oppmerksomhet både i havneområdet og ellers.

Det har lenge vært knyttet spenning til kjelens tilstand, men heldigvis denne usikkerheten er nå over, alle røkrørene er på plass. Like gledelig er det at "Styrbjørn" fikk en bevilgning fra Miljødepartementet V/Riksantikvaren på kr. 25.000,-.

"Styrbjørn" gjennomførte sist sommer en dokking ved Mågerø Slipp a/s. Undervannsskroget ble rengjort, stoffet og alle zinkanodene ble skiftet da disse var tært vekk. Det ble likeledes konstatert at en del naglehoder var sterkt angrepet av tæring. I beltet, 2-3 fot i vannlinjen er det mye grop-tæring og beltet bør på sikt fornyes. Det ble foretatt ultralydmålinger på 72 punkter i skroget og det ble kon-



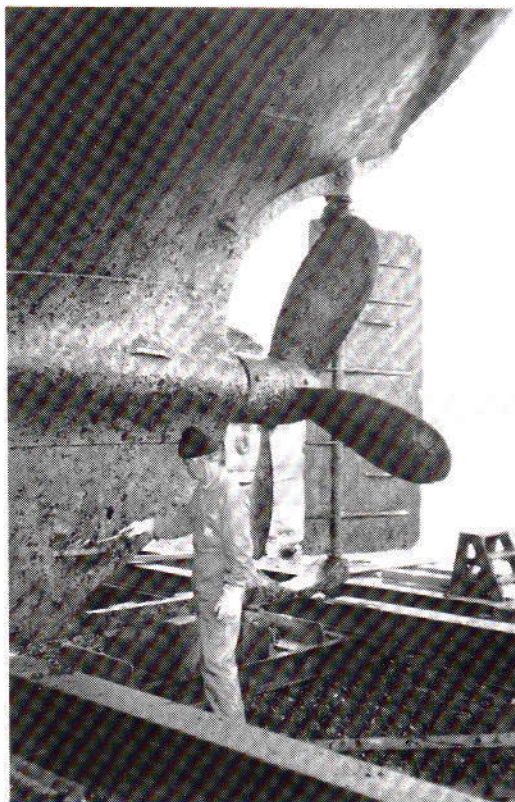
"Styrbjørn" på slippet ved Mågerø Slipp a/s 18-22 juni 1990.

statert at et parti på hver side av kjølen hadde noe større tæring enn resten av skroget. Det er ingen dramatikk i dette, men vi må forberede oss på at det må gjøres en del skrogarbeider før vi kan gå i is! Det ble forøvrig skrappt av blåskjell i slike mengder at en blåskjellfarm ville blitt misunnelig.

Et av de store arbeidene som nå må gjøres er fornyelse av røkkoptaket. Dette innebærer bl.a at hele skorsteinen og deler av båtdekket må fjernes. Planen er å få laget hele røkkoptaket som en ferdig enhet og dele dette opp i passelige "biter" som så monteres av arbeidsgjengen ombord.

En hyggelig oppmuntring var det at sist sommer kunne Erik Steen hente radiosenderen som hadde vært montert ombord i de siste 25 årene "Styrbjørn" var i tjeneste. Radiosenderen fikk "Styrbjørn" fra en radioamatør i Narvik og den ser meget bra ut.

Det er et realistisk håp at "Styrbjørn"



Det var ikke mye igjen av zinkanodene

har trykk på kjelen innen 3 år! Dette forutsetter imidlertid en jevn og stabil innsats i tiden fremover.

Ta en tur til Pipervika en tirsdag. Du er hjertlig velkommen, "Styrbjørn" er besøket verdt. "You will meet a real old steamer"

Seiler uten damp

Etter tre års venting på offentlig støtte har Stiftelsen klart å få seilene på "Hestmanden". Skipet er dermed blitt det eneste større skip i Norge som er et rent seilfartøy. Bare de tre gamle skoleskipene våre er jernskip med seil. De har en kjørbar motor i tillegg. "Hansteen" ble bygget i seilskutetiden, men med maskin i motsetning til andre fartøy på den tid.



For første gang i våre dager er "Hansteen" på ny under seil. "Hansteen" antas å være verdens eneste gjenværende seildampskip som er sjødyktig.

I høst har "Hansteen" vært på seiltokt for å teste hvordan skuta opererer under seil. Rigger er liten og lav, men samtidig ganske effektiv når det er bra vind. Med justeringer av riggeren og mer trening skal det lange smale jernskroget seile godt. Foreløpig har vi erfart at "Hansteen" er stiv og har fine seilingskvaliteter.

Utvendig var skroget ferdig i 1986. Maskin og kjel sto på plass. Innvendig manglet det meste. Den store bøygen har vært rørene i maskinrommet. Beregnet pris kr. 450.000,- og da vil skipet kunne gå for egen maskin og slippe taubåt som i dag. Dette mål har Stiftelsen jobbet mot siden skipet kom til Trondheim i 1987, men det er ikke mottatt fartøyvernmidler eller andre bidrag som har brakt restaureringen framover. Det som er gjort kommer fra arbeidsmarkedstiltak og et rotete forsøk på å nytte nyordningen før de var endelig utformet. Da reglene til sist kom ble skipet liggende åpent, mens arbeiderne ble sendt på trygd. Det er begrenset hva man kan oppnå under "arbeid for trygd" på "Hansteen". Regelverket er i høyeste grad uhensiktsmessig. Dyktige

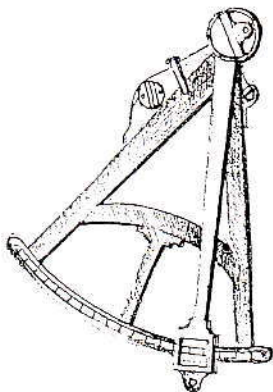
fagfolk taper inntekt ved å ta arbeid på skipet.

Gjenstående maskinromsarbeide er gammelt avansert fagarbeid som svært få behersker i dag. Vi må unngå at det gjøres feil som kan bety katastrofe for våre gjenværende dampskip. Vår fremste ekspert er langt over 70 år. De få verkstedsfolk og andre som kan noe om damp må samarbeide om resultatet.

Stiftelsen D/S "Hansteen" venter på at Riksantikvaren skal bevilge det beløp som må til for å få igang maskineriet. Det er upraktisk å måtte rekvirere taubåt hver gang skipet skal seile. Den siste seildamper er et kulturminne som er sjøfartsnasjonen verdig.

Seildampskipene forsvant fra verdenshavene etter 1880. For første gang i vår tid er "Hansteen" igjen under seil. Antagelig er det en verdensbegivenhet. Det er tvilsomt om noe nålevende menneske kan huske å ha sett en seildampbåt for fulle seil.

Olav T. Engvig



En sjøreise i desember 1990

I boken om "Innlandsbåtene på 10 Telemarksvann", omhandles Norsk Hydro's ferger på Tinnsjø. Denne trafikken synger nå på det siste verset da den skal opphøre i juni 1991. En epoke i denne trafikken vil derved være avsluttet.

Fergetrafikken på Tinnsjøen spilte en meget sentral rolle i utbyggingen og funksjonaliteten av lokal- samfunnet Rjukan. Under den siste verdenskrig ble det utført en sabotasjeaksjon som da og i ettertid står som en av de betydligste i kampen om fremstilling av atomvåpen. Vi kjenner alle sabotasjeaksjonen "Operasjon Vemork" som forhindret aksemaktene i å fremstille atombomben. Noe som sikkert sparte vår verdensdel for utrolige lidelser.

Med denne bakgrunn tok jeg kontakt med M/F "Storegut" og fikk hyggelig invitasjon til å bli med på en tur. For en "dypvannsseiler" var det et interessant møte med skip og mannskap på en innsjø med tradisjoner. Det var lite båttrafikk denne vinterdagen, men med fin natur og høye fjell i syning- om var det en fin opplevelse.

Kaptein Rye Holmboe, som også fører "Victoria" om sommeren, kunne fortelle at høye åser og fjell skapte kraftige og vanskelige vindforhold når det var uvær.

"Storegut" går nå to turer pr. dag, men tar fri i helgene. Tidligere, da aktiviteten på Rjukan var større, gikk fergen i døgndrift.

Det var en godt utstyrt bro på fergen

med to radarer, gyrokompass og ekolodd. I tillegg var det romslig. Maskineriet består av 3 hovedmotorer, hver på 750 HK, de to ytre med vibar propell og med en fast i midten. Sammenlignet med "Børøysund" var det danseplass i maskinrommet og forøvrig rent og ryddig.

D/S "Ammonia", som jeg desverre ikke har reist med, lå avstengt og avlåst ved Mæl stasjon.

Det er som kjent krefter i Telemark/Rjukan som vil prøve å bevare Mæl stasjon og jernbanemateriellet sammen med "Ammonia". Dette er et meget omfattende arbeid, men samtidig et viktig arbeid for å kunne dokumentere en industriell periode for vårt land. En periode hvor forskjellige kommunikasjonsformer måtte kombineres for å kunne skape et grunnlag for en industri som igjen ga grunnlag for fremvekst for landet og distriktet. Med en ny vei fra Mæl til Tinnoset og nedleggelse av ferjedriften har en ny tid innhentet også Rjukan.

Produksjonen ved Norsk Hydro's anlegg har gradvis blitt redusert og vil bli stoppet sommeren 1991. For de fleste som bor i området vil vel ikke denne utviklingen bli hilst med glede.



tror jeg. Rjukan blir ikke det samme selv om en Næringspark erstatter fabrikken og veien avløser fergen. La oss være med i arbeidet med å bevare Mæl jernbanestasjon og fergen på Tinnsjø som har betydd så mye for et

lokalsamfunn og for kappløpet i fremstillingen av atombomben. Før det er for sent: En tur med M/F "Storegut" kan anbefales.

Erik Steen



"ALVERSUND"

attende til heimlege trakter

I 1926 fikk Alversund og Manger Dampbaatlag levert sin andre "Alversund" fra Mjellem & Karsen i Bergen. Den forrige "Alversund" ble solgt i 1918. Den nye "Alversund" ble selskapets største skip på 178 br.t og målte 117.1 fot. I forhold til andre fjordabåter var "Alversund" meget lang og smal.

Det bør nevnes at "Alversund" i tillegg til å være den siste generasjon, sammen med "Fanaraaken", av dampdrevne lokalbåter også betydde mye for verftet som bygget den. Det var dårlige tider i skipsbyggingsindustrien da styret i Alversund & Manger Dampbaatlag vedtok å bygge "Alversund" hos Mjellem & Karlsen.

Mjellem & Karlsen var nær konkurs og hadde skjært tilbudet ned til beinet. Arbeiderne ved verftet gikk med på en ukelønn på 7 kroner, to kroner mer enn om de ble arbeidsløse og fikk understøttelse. Verftet klarte å kapre dette oppdraget. Med bakgrunn i den vanskelige situasjonen gjorde hele arbeidsstokken ved verftet en kjempeinsats. Båten ble ferdig før tiden og arbeidet som ble utført var av så god kvalitet at det var med på å sikre flere kontrakter slik at verftet kom over kneiken.

Behovet for et hurtiggående ruteskip var på denne tiden stort. Ikke minst for å ta opp konkurransen med det nyetablerte Alversund & Meland Eimbaatlag.

D/S "Alversund" ble utstyrt med en

rekke nye tekniske finesser. For å si-tere en artikkel fra den tiden: "I stedet for de almindelige klosetter, som paa smaabaatene altid meget snart blir saa tilgriset at man kvir sig at benytte dem, er det her indredet almindelige vandklosetter, hvortil der er anbragt tank paa overdæk. Skibet har elektrisk lys, saavel i alle rum som til lanternene. De sidste kan kontrolleres fra broen gjennom et apparat som varsler automatisk, dersom en eller flere av lanternene skulde slukne". Ikke nok med det, det ble montert telefoner flere steder ombord slik at en kunne ringe til kabyssen for å be om det man ønsket.

D/S "Alversund" seilte trofast i sitt trafikkområde helt til hun ble rekvi-rert av Den Kongelige Norske Marine rett før krigsutbruddet. Den 9. april 1941 lå hun i Klokkekarvik. Da tyskerne var vel forbi Lerøyosen dro skipene i området seg sørover. D/S "Alversund" kom senere til Valvatnevåg der ble hun den 25. april senket av sitt eget mannskap for ikke å falle i tyskeres hender. Noe senere under krigen ble hun imidlertid hevet av Gunvald Ottesen i Sagvåg og brakt dit. Det gikk ikke lenge før tyskerne kom



på sporet etter skipet som ble beslaglagt. "Alversund" seilte resten av krigen under tysk flagg og kommando.

Da selskapet i 1945 igjen kunne overta skipet, var den moden for en grundig overhaling, som var ferdig i 1946. D/S "Alversund" fulgte med inn i Bergen Norhordland Trafikklag og var i full drift i selskapet til opp i sekstiårene. I 1966 fikk hun kjelehavari og hennes dager var med dette talde i selskapet. Samme året ble hun solgt

til Ivar Matre i Åsane. Han tok ut maskin, kjele og passasjerinnredning og ble som mange andre av våre fjordabåter ombygget til en motordrevet lastebåt.

Under navnet "Alverstraumen" kom hun i fart som fraktesfartøy i 1967. Hun kunne tydelig kjennes igjen med sin vakre skrogform og også at hun hadde beholdt den akterste delen av overbygget og selve broen.

Soga om Nordhordland Veteranbåtlag

Sjølvsom Veteranskipslaget Fjordabåten står i arbeid til godt oppover øyrene har vi likevel likt å halda eit visst oppsyn med kvar dei gamle vestlandsdamppane vert av. Årvisst har vi sett dei gamle skroga forsvinna til opphogging, senking eller vert seld til utlandet. Hausten 1987 var vi på synfaring ombord i tidlegare D/S "Vatlestraumen" (ex D/S Alvørsund, levert 1900). Båten var då nett seld til Tyskland for omlag 50.000,- kroner. Trass i ombygging til lastebåt var framleis

2/3 av overbygget på plass. Fløyta stod framleis på plass i talerøyrret til maskina.

1. mai 1990 stod nok ein D/S "Alvørsund" fram for sal til Tyskland. Ved leveringa i 1926 markerte denne båten både høgde - og slutt punktet for bygging av dampskip for selskapa i Nordhordland. Sjølvsom Nordhordland når det gjeld tal på selskap og båtar må reknast som fjordabåten sitt kjerneområde, har det ikkje vore noko stor oppsluttnad om Veteranskiplaget



Fjordabåten derifrå. D/S "Stord" og M/S "Granvin" er H.S.D-båtar og av typar som avvik noko frå dei båtane som var vanleg der. Vi fann difor at tida no var moden for eit framstøt i Nordhordland då vi ikkje rekna med at fleire av båtane derifrå ville vera råd å få hand om.

1. juni vart det helde eit informasjonsmøte i Knarvik med Hordaland Sogelag som medarrangør. Det synte seg å vera stor vilje til å ta opp kampen med den tyske kjøparen om båten, og eit interimstyre vart danna same kvelden.

Interimstyret hadde tre hovudoppgåver; samla inn dei 70.000,- som Ølen Skipsindustri hadde uteståande i båten, overta båten og få han heim og arrangere skipningsmøte for det nye laget. Det viste seg at verftet hadde sympati for saka, slik at det lukkast å

koma forbi dei tyske interessene. Reiarlaget Sandfrakt A/S taua båten heim mot lovnad om fri bilett på jomfruturen. Frank Mohn A/S på Flatøy synte stor velvilje for prosjektet og gav fri kaiplass. Dei lånte og ut kantina si til skipningsmøte 28. september.

Det nye laget fekk navnet Norhordland Veteranbåtlag. Føremålet er å ta vare på og halda i drift båtar som har gjort teneste i utviklinga av Nordhordland og Gulen. Fyrste oppgåva til laget vert å setja i stand D/S "Alversund", som gjennom tidene har traffikert dei fleste rutene i Nord- og Midt-hordland.

Dei fyrste oppgåvene det ordinære styret starta på var utarbeiding av organisasjonsplan og igangsetjing av dugnad på båten. Etter omlag 200 dugnadstimar vart skroget reingjord innvendes og klargjord for slipping og inspeksjon fyrst i Desember 1990.

Maskin og kjele til "Alversund"

Spesifikasjon for maskin og kjele ved overdraging var:

Dampmaskin:	Trippel ekspansjon		
Høgtrykksylinder:	11,5"	300	mm
Mellomtrykksylinder	18,5"	484	mm
Lågtrykksylinder	30,0"	785	mm
Slaglengde	20,0"	520	mm
Indikerte HK	320		
Dampkjele: Røykrørskjele (Skotsk)			
Heteflate:	891 kvdr.fot	82,7	m ²
Arbeidstrykk:	180 Pund	12,5	kg.pund/cm ²
Diameter:	9,8"	300	cm
Lengde:	10,2'	310	cm
Antall Fyrganger:	2		

Organisajons- planane er ferdig med fire hovudgrupper som alle vert leia av fagfolk: Plangruppa, materialgruppa, dugnadsgruppa og marknad/økonomigruppa. Desse er no i arbeid.

Som vel kan vera med eit tomt skrog som utgangspunkt er det mykje vi treng. Vi er difor takksame om dei

som har utstyr dei trur vi kan trenge, frå maskin til ventilar tek kontakt med oss, adressa vår er:

Nordhordland Veteranbåtlag
c/o Jostein Vike
5175 VIKANES.

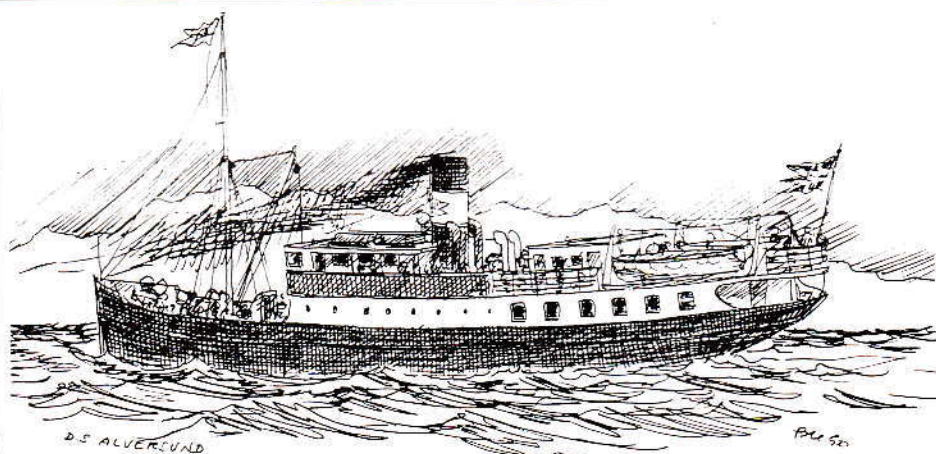
Erik Småland

Styremedlemmer i Nordhordland Veteranbåtlag :

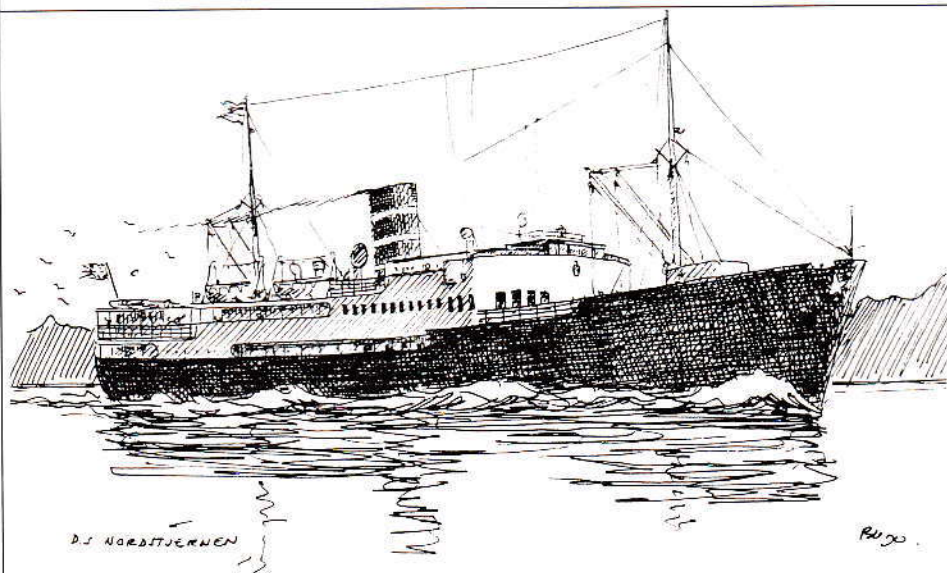
Leiar	Jostein Vike		5175 VIKANES
Nestleiar	Erik Småland	Søre Kleivsmugetl	5003 BERGEN
Kasserar	Ture Andersen	Holmeknappen	5110 FREKHAUG
Sekretær	Petter H. Fosse	Kvamsvåg	5102 ALVERSUND
Styremedl.	Ivar Fivelsdal	Duesund	5192 HOSTELAND
Styremedl.	Kasper Hansen		5113 FLATØY
Styremedl.	Jan B. Thorsheim	Vester Vassbygd	5103 SEIM
Varamedl.	Ottar Olsvoll		5123 SÆBØVÅG
Varamedl.	Nils Skjelanger		5120 MANGER
Varamedl.	Hans E. Storheim	Bruvegen 76	5100 ISDALSTØ
Varamedl.	Helleman Vetås	Vetås	5123 SÆBØVÅGEN



D/S "Alversund"



D/S "Nordstjernen"



D/S "Nordstjernen"'s forlis

Hvem skulle ant at det var siste gang man fikk se henne, da man under avnyttelse av et mindre selskap på Nordnes-siden, kunne se rett over på hurtigruteskipet D/S "Nordstjernen" som denne stille septemberkvelden lå ved Festningskaaien, klar for avgang i rute nordover. Men tre døgn og noen timer senere hadde kystens vakreste skip funnet sin evige hvile på 80-meters dyp.

D/S "Nordstjernen"

tilhørende Det Bergenske Dampskibsselskab, var "a masterpiece" hva angår både linjer og funksjonalitet. Skipet ble bygget etter selskapets design, som også dannet linjekonseptet for storesøster, englandsskipet M/S "Vega".

Nordstjernen-konseptet dannet grunnlaget for de senere hurtigruteskip, både Ancona-båtene og Aalborgerne, men ingen av dem kunne i skjønnhet og eleganse måle seg med den stolte steameren som den 15. juni 1937 ble levert fra a/s Fredrikstad Mek. Verksted.

"Nordstjernen" hadde en største lengde på 76,47 meter, målte 1919 br.reg.tonn og var sertifisert for 590 passasjerer. Skipet ble drevet av en kullfyrt Fredrikstad damp-"motor", og farten lå på 16 knop.

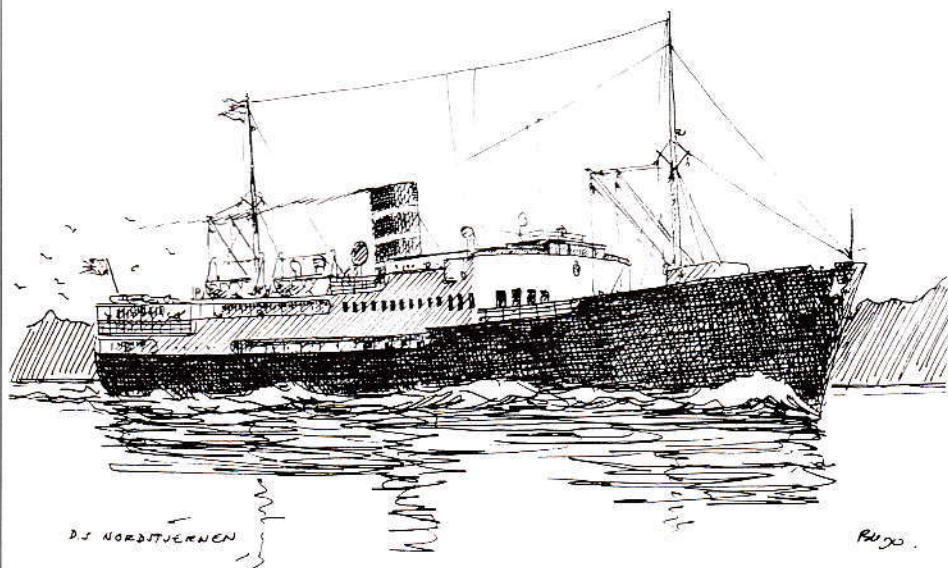
Skipet kom i likhet med kompaniskipene "Midnatsol" og "Polarlys" gjennom krigsårene uten større men. "Nordstjernen" seilte på kysten i hele krigsperioden, i Hurtigru-

ten frem til siste halvdel av september 1944, da hun ble rekvirert av Kriegsmarine, som satte ombord tysk mannskap og brukte henne som troppetransporter og lasarettskip under retretten fra Nord-Norge. Men også dette gikk bra, og i de uforglemmelige maidagene i 1945 lå hun atter i Bergen og kom til rette i rederiet igjen.

Og etter en grundig oppussing, var hun igjen tilbake i Hurtigruten, og hun var ennå ikke 10 år. D/S "Nordstjernen" var et lykkelig skip og gikk som en klokke. Etter hvert kom Ancona-båtene (1949-50) - og Aalborgerne (1951-52), men steameren fortsatte som kystens og Hurtigrutens vakreste skip - og med sin stillegående damp-"motor" var det ingen som gikk fra henne. Men nå nærmet tiden seg.

Forliset

I likhet med mennesker - så stevner også skip hele tiden mot sin skjebne. Noen blir gamle, andre ikke så



gamle. Og "Nordstjernen" ble ikke gammel, bare så vidt 17 år.

Ført av kaptein Søvik og, så vidt erindres, med Torolf Tønseth som 1.styrmann, avgikk "Nordstjernen" i rute fra Bergen om aftenen den 18. september 1954.

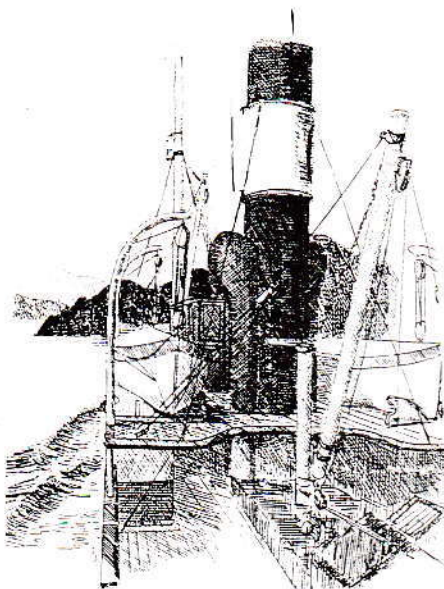
Den 21. ekspederte skipet Helgeland, Bodø og ved midnatt avgikk "Nordstjernen" Svolvær med 204 passasjerer ombord med Stokmarknes som neste anløp. Store Molla ble rundet, Digermulen passert, skipet fortsatte nordover det stille Raftsundet, som denne natten lå i dyp landskygge.

Hurtigruteskipet var nesten kommet igjennom da det skjedde. "Nordstjernen" var kommet en smule for langt til styrbord og strøk så vidt

borti den yttreste holmen som ligger på styrbord side nordover, omtrent tvers av det lille stedet Hanøy helt nord i sundet.

Og nå var hennes skjebne beseglet, hun ble revet opp i styrbord kiming og et stykke akterover, og sjøen fossset inn i underrommet og i kjelrommet. For siste gang sakket den vakre steameren opp, la seg over på styrbord og begynte å synke fort. Klokken var nå blitt 0210 den 22. september 1954. Etter en stund blåste kjelene opp, og man hadde ikke lang tid til å få folk fra borde. Klokken 0230 lukket Raftsundets kalde vann seg over mastetoppene, og det vakre skipet la ut på sin siste reis 80 meter ned til sitt siste hvilested.

Av de ombordværende omkom fem



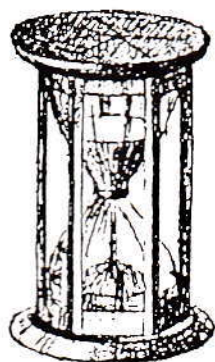
personer, og at det ikke gikk med flere liv, skyldes bl.a. en berømmelig innsats fra den gang marinekonstabel Agdestein, som den natten reddet flere. Havaristene ble i første omgang tatt hånd om i Hanøy, til bud ble brakt om ulykken og annen transport kom til for å ta hånd om havaristene og bringe dem videre.

Forliset og tapet av "Nordstjernen" kom som et sjokk på hele kystbefolkningen - og naturligvis på Det Bergenske Dampskibsselskab. Og det sies at skipets mangeårige, faste los, Stenstvedt, som hadde fri denne turen, gråt da han kom på kontoret i Bergen om morgenen og fikk vite at hans elskede "Nordstjernen" var borte for alltid.

Det kan til slutt nevnes at undertegnede ganske nøyaktig to år før "Nordstjernen"s undergang var ombord i Bergenskes M/S "Pallas" som på sydgående, etter at styremaskinen hadde låst seg, gikk på land med full fart på skjæret ved varden utenfor Hanøy havn. I motsetning til "Nordstjernen", gikk vi rett på og ble stående fast. Vi ble senere trukket av etter å ha fylt opp underrommet i treeren.

"Nordstjernen"s forlis en kabel-lengde eller så lenger sydost, gjorde derfor et ganske spesielt inntrykk, og derfor denne historie til erindring.

Steinar Oppedal



Alliert eskorteskip funnet i Norge

På Nedre Elvehavn får sildetråleren "Borgenes" rengjøring og oppussing etter mange års forfall. Skipet tilhørte under krigen den berømte Islesklassen på 145 skip som tjenestegjorde over hele kloden. Typen eskorterte utallige konvoyer, utførte patruljering, minesveiping og jaktet på ubåter. De utgjorde en viktig del av marinens hverdag gjennom den andre verdenskrig.

Trondheims gamle kriger er en av de 16 som det britiske admiralitetet lot bygge i Canada. Den fikk navnet "Cailiff" og "T-276" og var på 530 tonn, 164 fot lang. Besetning 36 mann og 4 offiserer. En 12 punds kanon, tre 20 mm luftvermkanoner, 2 kastere og 32 synkeminer. Maskineriet var en trippel ekspansjons dampmaskin på 850 IHK. En skotsk røykrørskjele med 3 fyrganger, trykk 200 psi, kullfyrt, 183 tonn bunkers. Fart 12,3 knop.

Krigstapene fra denne klassen var på 16%. Resten returnerte til England i 1945 og ble for det meste opplagt. Kort etter startet salgene. Mange ble ombygd til vanlige handels og fiskefartøy. En hel del havnet i Norge. De ble ombygd til motorskip med ett unntak. Nettopp det ene fartøyet som fikk beholde sitt originale maskineri har overlevd og havnet i Trondheim.

T-276 "Cailiff" ble bygd av Collingwood i 1942 og tjenestegjorde på den amerikanske siden av Atlanterhavet under krigen. Den var først stasjonert

i Halifax, senere i St. Johns og var så langt sør som til Bermuda. I perioder lå den vakt i uværsområdet øst for New Foundland. "Cailiff" ble opplagt i Millford Haven etter krigen. To år senere ble skipet solgt til Kristiansund og ombygd i overbygget. Med nytt navn "Borgenes" trålte skipet etter torsk og hyse i Atlanteren, opp til Svalbard og øst til Novaja Semilja. Toktene var på 3 måneder. Etter 1960 begynte skipet å levere ferskfisk til den nye frossenfiskindustrien i Hammerfest (Findus) og ble solgt dit.

Skipet gjennomgikk 30-årsklasse i 1972, men det ble stadig vanskeligere å få kvalifisert mannskap til å betjene en gammel dampbåt. Høsten 1973 gikk den i opplag, sank noen tid etter og ble berget neste vår og kondemnert.

Opphuggingen startet, men ble oppgitt. I stedet fikk båten tjene som et ikke landfast lager inntil 1988 da eieren mottok brev om å fjerne det stygge vraket.

Sommeren etter hadde ennå ikke båten blitt senket da den ble undersøkt av folk på jakt etter dampmaskindeler. De fattet interesse for hele båten.

I november 1989 klarte man å få slep til Trondheim hvor det trengs et større fartøy til treningsobjekt for ungdom i yrkesrettende programmer. Skipet så forferdelig ut med rust, tungolje, rur og ødelagte deler over det hele. Få trodde det ville være mulig å få den



Det er linjer over "Borgenes" og de er i ferd med å komme til sin rett etter at ungdommen har sandblåst og malt skuta.

forvridde rusthaugen til å se ut som et skip igjen. Arbeidene startet like før jul og pågår fortsatt. Ungdommene har utrettet det umulige og gjenskapt mye av den storhet skipet representerer. Her har ungdommer uten tilbud klart å skape et bevis på at de kan påta seg de verste oppgaver og samtidig sikre oss minner om bestefarsgenerasjonens innsats i krig på havet.

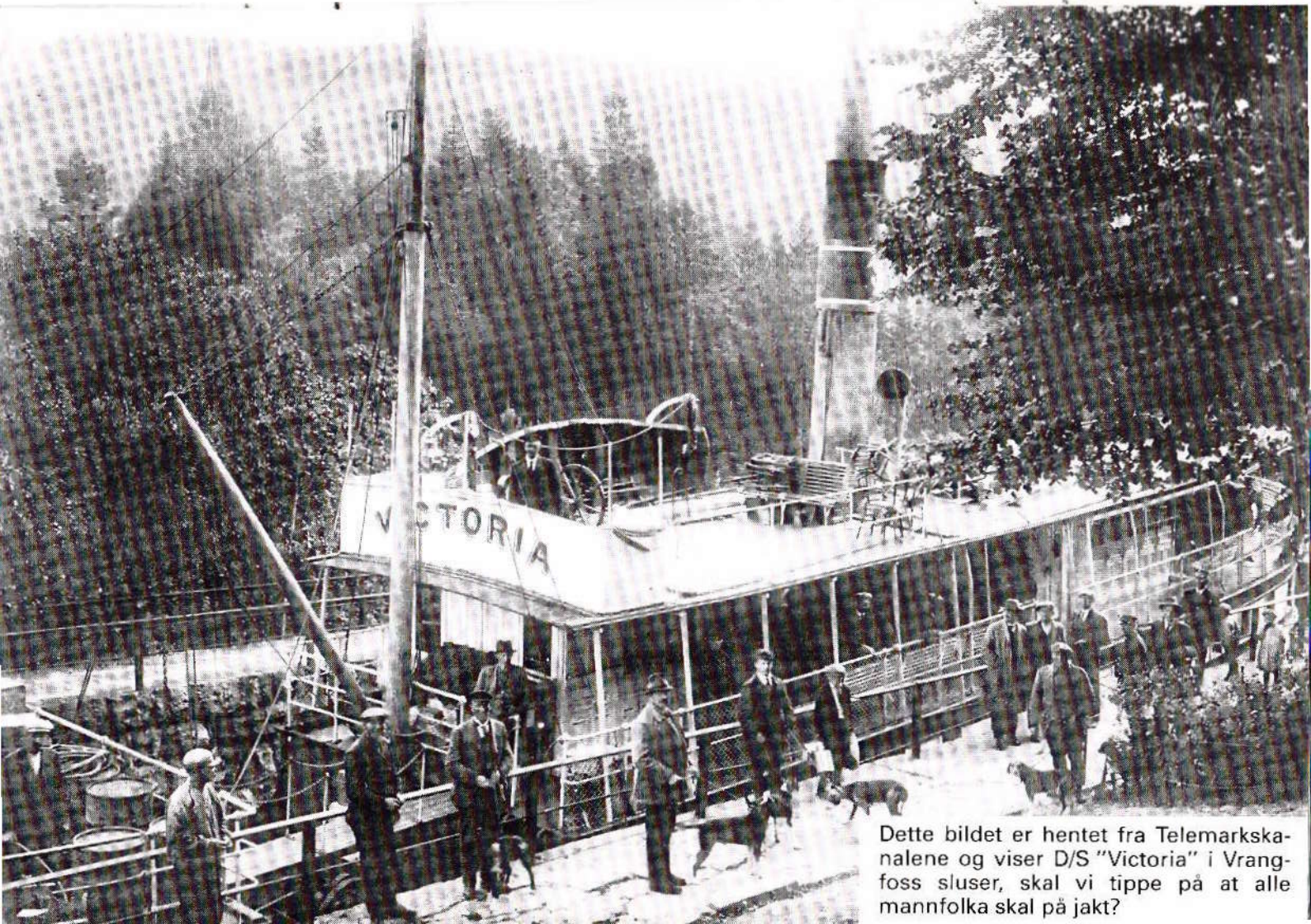
De er samtidig med på å bevare en spesiell del av vår maritime historie. "Borgenes" er en av de siste 7 skip med original dampmaskin tilbake på Norskekysten, og eneste damptråler.

Skipet har internasjonal interesse som representant for en type som var i tjeneste hos flere allierte sjøstridskrefter. Både Canada, Norge, Portugal og New Zealand nyttet denne britiske fartøytypen under krigen. De norske var med på frigjøringen av Finnmark i 1944-45.

Maskineriet ombord må være en av de aller siste serieproduserte og kullfyrte dampstempelmaskiner. Den er en relativt liten og kompakt maskin med mange hestekrefter, utviklet da dampen kjempet sin siste kamp mot dieselmotorene. Typen representerer slutten på en æra som startet med de første kraftmaskiner og den industrielle revolusjonen.

Veteranene som tjenestegjorde på denne klassen under krigen er enig med ungdommene ombord at målet må være å få båten kjørbær igjen for Normandi i 1994.

Olaf T. Engvik



Dette bildet er hentet fra Telemarkskanalene og viser D/S "Victoria" i Vrangfoss sluser, skal vi tippe på at alle mannfolka skal på jakt?

Bok om Telemarkskysten

Når Flora Forlag i Bamble kommer med sin nye bok "Telemarkskysten", vår levende kyst", kan vi trygt si at forlaget har lagt ut på dypt, ramsalt vann.

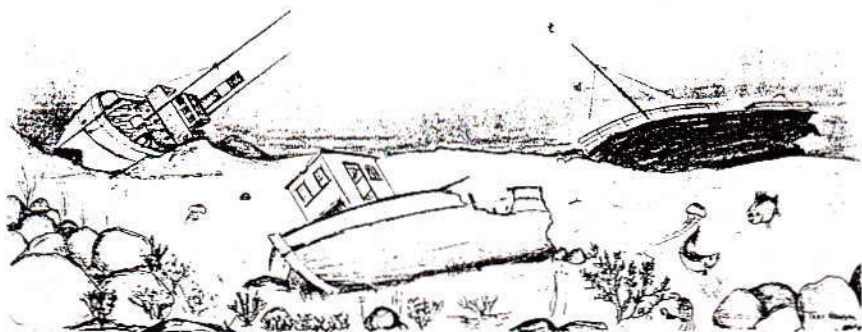
I løpet av seilasen mellom to permer, flyter da også skuta trygt mellom holmer og skjær, i storm og stille. Ja, ikke bare er det snakk om å flyte; vi blir faktisk løftet til fjells. I alle fall går turen gjennom de rundt hundre år gamle gigantiske sluseanleggene våre, for så å havne -fremdeles lett flytende- mellom de ruvende telemarksfjell.

At vi meget godt føler at vi er med på turen, sørger fotografen Halvor Tve-raaen for. Godt hjulpet av journalist Herman Henriksveen, som i velvalgte ord guider oss på kanalturen.

Spennende beretninger om dramatis-

ke forlis og hverdagsskildringer fra seilskutenes og dampskipenes tid lar Thor Hansen oss få del i. Delvis illustrert med egne tegninger.

Bokens hovedforfatter, Henry Hågen Hansen, er debutant i boksammenheng. At han gjennom sine sekstio leveår har gjort sine iakttagelser, får vi et bestemt inntrykk av. Også tiden før 1928 har fått sin velfortjente oppmerksomhet i flere artikler. For eksempel den om historiens første rotur over Atlanteren, der en kar fra Brevik utgjorde halvparten av mannskapet. Eller historien om da engelskmenne-ne fikk kanonene på Gunnarsholmen i tale. Lenge før flukten fra Gestapo fant sted i skjærgården. Naturligvis er også byenes historie med; også de gamle småbyene. Likesom trelast- og isfarten får sin oppmerksomhet.



Spennende beretninger om dramatiske forlis og hverdagsskildringer fra seilskutene og dampskipenes tid er ting man kan lese om i boken "Telemarkskysten".

Innledningsvis tar han oss med på en tur fra Rakke-båene i øst til Gjerne-stangen i vest. Denne gang inkluderer turen det blide farvann og de mange idyller i de fire-fem fjordene innenfor Langøy-tangen. Der helårs effektiv nyttetraffikk deler plassen med en sommerlig yrende lystbåtraffikk, og der ære og makt fremdeles synes å ha en viss tilknytning til hvite seil. Som i dag mest innbringer sølvpokaler og andre æresbevisninger. At Bamble- og Kragerø-skjergården sommerstid er en av landets mest besøkte skjergårder, visste vel de fleste av oss. At Telemarks kystbefolkning utgjør et svært båtentusiastisk folkeferd, visste vel noen av oss fra før. Men nå står det uomtvistelig på trykk for all verden. Ja, for boken om Telemarkskysten er visselig oversatt til engelsk. Det har engelskfødte Ruth Nordholm, nå bosatt i Lange-sund, sørget for. Til og med flere dikt har hun gjendiktet. Med stor dyktighet. Praktboken om Telemarkskysten vil nok gå rett til hjertet ikke bare på alle skjergårdselskende Telemarkinger, men også andre som elsker den levende kyststripa vår og hungrer etter historier og fakta fra fortid og nåtid.



Var levende kyst.

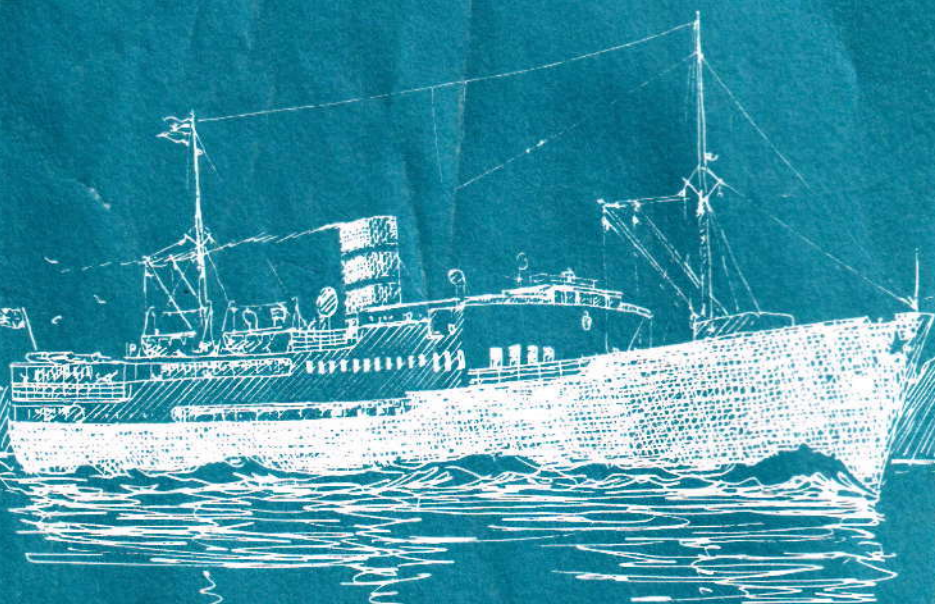
"Telemarkskysten - vår levende kyst" er en bok med 192 velredigerte sider, der vi finner godt over 250 bilder, i alt vesentlige flotte fargefoto. Ispedd enkelte interessante sort-hvitt.bilder av gammel dato.

Boken er til salgs hos bokhandlere.

Returadresse:

P.O.Box 1287 Vika, 0111 Oslo 1

Tlf. (02) 41 70 41



D.S. NORDSTJERNEN

RUGO