

DAMPSKIBS

P O S T E N



Dampskibsposten

Dampskibsposten er medlemsblad for Norsk Veteranskibsklub, Oslo og Veteransklaget Fjordabåten, Bergen og Veteranskibslaget «Stavenes», Kaupanger.

Foreningene er idelle 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 1.000

Styremedlemmer 1992

Norsk Veteranskibsklub

Postboks 1287 Vika, 0111 OSLO

Tlf.: (02) 41 70 41

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

Viseformann:	
Hans Borti Salvesen	(02) 29 12 05

Kasserer:	
Rolf Norby	(02) 71 23 28

Sekretær:	
Erling H. Wang	(02) 80 82 81

Veteransklaget Fjordabåten

Postboks 1740 Nordnes

5024 BERGEN

Styreformann:	Pr. telefon
Harald Sætre	(05) 24 33 57

Nestformann:	
Kåre Taule	(05) 12 10 11

Kasserer:	
Magne Kjeilen	(05) 58 76 88

Sekretær:	
Atle Vie	(05) 24 27 27

Veteranskibslaget «Stavenes»

De Heibergske Samlinger/Sogn folkemuseum

5880 KAUPANGER

Tlf.: (056) 78 206

Formann:	Pr. telefon
Per Anders Hove	(056) 78 316

Viseformann:	
Halstein Ese	(056) 71 349

Kasserer:	
Øystein Høyheim	(056) 86 484

Sekretær:	
Arne Wathne jr.	(056) 72 475

Alte Raubotn	(05) 19 46 54
--------------	---------------

Innholdsfortegnelse

Side

- 3 Det flaut nokre båtar ...
- 5 «Hestmanden»
- 6 Bredalsholmen
- 6 Med M/S «Granvin» til Hardanger
- 8 «Titanic»
- 10 Dampskipet «Lerken»
- 11 Årsmøte i fartøyvernforeningen
- 12 Bergen Tekniske Museum
- 13 Slepebåten «Styrbjørn»
- 16 Britisk Cunard Linjen
- 20 Skipsfunnet ved Sælør
- 21 Historisk skipsbesøk
- 22 Brev til Dampskibsposten
- 23 Ny bok

Stofffrist neste nr.: 15. januar 1993

ISSN 0333-0281

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

Thor Hansen, Åfossmoen 11, 3731 SKIEN. Tlf.: (03) 54 53 96

Det flaut nokre båtar . . .



«Frøy» (Vørterkako)

Det flaut nokre båtar på fjorden då vi var små. «Vørterkako» var ein, «Torsnespurko» var ein annan og sjølv sagt «Bakarmotoren».

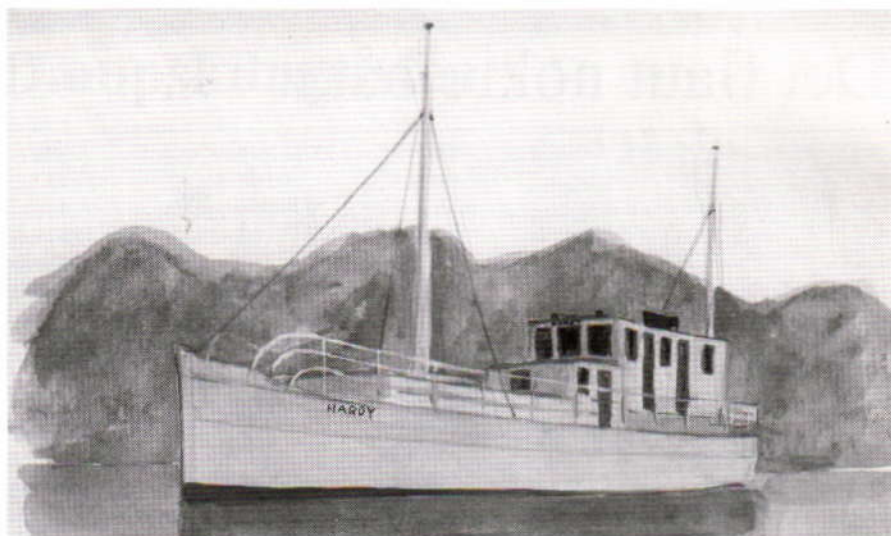
«Vørterkako» var ein av kvardagssli-tarane, «Vøringen» var ein av dei store og vene. Dessutan hadde «Vøringen» gallionsfigur og var kvit. Men alle båtane, store og små, var naturlege ting i vår kvardag og helg. Kva var meir naturleg enn å gå ned på kaien etter at dansen var ferdig i ungdoms-uset, for å møte dampen klokka 3 om natta.

Men so vart dei borte! Mange var sikkert glad for det. Utvikling! Det var berre å setja seg i bilen, vips, so var ein i Solesnes, Svåsand eller Herand. Ja, ein kunne reisa dit ein ville so ofte ein hadde lyst. Ein slepp å venta på «Vørterkako» eller «Hardingen» som

kunne ta deg til dei samme plassane to eller tre ganger i veka. Ein ting var å koma seg dit, men attende! Ein kunne venta til neste dag eller gå over nuten, ein tur i vill natur som var strevsam.

Men sjølv om ein i dag kan setja seg i bilen når ein vil, reisa dit ein vil, so synest noko av det medmenneskelege å vera borte.

No set vi i fergekøar i kvar vår bil, tek seg ein sigarett, et noko so smaklaust som ei pylse i eit brød eller lompa er det visst det heiter i det nyare norske språk. Det finnest ikkje smak i det heile. Ja, no veit eg kvifor ein vert spurd om eller oppmoda om å ta på sennep og ketshup i store lag. Det er for å gje den smakause maten eit snev av smak, eller trua på at det er smak.



«Hardy» (Bakarmotoren)

Ein kan sei at mange ting er smaklause kring oss i dag. Det blinkar nokre tal på ein skjerm som seier at frekvensen er 96,2 eller at kursen er 192,7 grader. Var det ikkje ein tanke at øyrene og augene dine avgjer det heile om båten går sikkert gjennom sundet. Det er viktigare enn om kursen var 192,6 eller 192,7 grader.

Eg vil påstå at våre veteranbåtar vil få større og større betydning i åra som kjem. Ikkje berre for å dokumentera ein epoke i vår samferdsle, men også for å fremja nærkontakt. Samlinga på kaien, var ei sosial samkoma der ein kunne tala andlet til andlet. Idag kan ein sjølv sagt sjå den ein talar med på ein upersonleg skjerm.

Våre veteranbåtar vil få like stor menneskelig verdi som det å dokumentera ein tidsepoke i skipskonstruksjon som tok seg av vare- og persontrafikk, post og det som ellers måtte flyttast på. Ombord vil ein møte kverandre, ta del i funksjonar på dekk og i maskin.

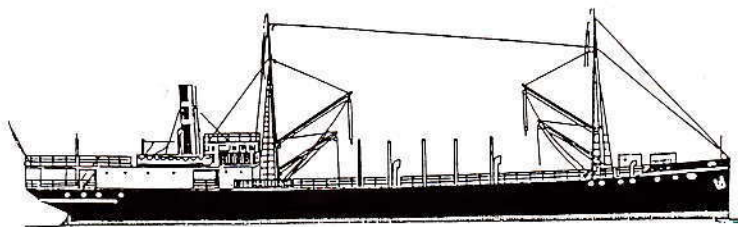
Vi må spela saman for å få båten i drift. Likeeins må ein handla når det ryk ein pakning, ikkje berre pressa ned ein blinkande knapp som lyser raudt eller grønt. Knappen fortel ikkje og visar ikkje kva som skjedde. Det får nokre servicefolk ta seg av når dei kjem i neste veke!

Det er derfor med stor glede å sjå at stadig fleire båtar kjem heim til sine strender der dei ein gong var kvar-dagsslitarane mellom grender. Båtar som ein gong utveksla varer og nyheiter mellom folk og grendelag. Bærer av nærleik og kontakt. Det er noko vi treng i vårt digitale samfunn og det vert meir og meir naudsynt. Eg har lyst til å omskrive ein setning i songen om «Oster» til: «I rommet ligg nærleik i mange tjukke lag».

«Granvin», «Børøysund», «Stavenes» og «Styrbjørn» har nærleik i lugarar og lasterom.

Arne Drage

«Hestmanden»



De som så «Norge rundt» i fjernsynet like eller St. Hans kunne glede seg over å se Veteransklubbens største båt i fart. Den gikk riktignok ikke for egen maskin, men likevel, det smakte av sjø og albatross.

Etter at planene for et fartøyvernssenter på Bredalsholmen utenfor Kristiansand tok fastere form, begynte vi i fjor høst å arbeide for å flytte båten dit. At vi ble sagt opp fra kai-plassen i Trondheim satte også forgang i arbeidet. Utgifter til dokking og andre nødvendige forberedelser, samt sleping, ble kalkulert og søknad om midler sendt Riksantikvaren.

Med innvilget søknad kunne vi sette planene i verk. Båten ble dokket inn ved Trondheim Contracting i Doraanlegget, i en dokk som opprinnelig ble bygget for å utruste tyske undervannsbåter for jakt på «Hestmanden» og kolleger i Nortraskipflåten. Det ble utført vanlige dokkarbeider, det vil si rengjøring og bunnsmøring. På svake partier ble det lagt doblinger. Over åpninger for overbordsventiler ble det også sveiset plater. Våre folk ved dette arbeidet var Hallvard Johansen og Svein Gulljord. De har vært båtens trofaste «mannskap» de siste årene i Trondheim.

Via Norsk Fartøyvernforening ble

Kystvakten forespurt om slep. Som for 10 år siden, da de slepte «Hestmanden» fra Sandnessjøen, svarte de ja. «Voldstad jr.» utført slepet i løpet av fire dager i siste halvdel av juni. Vår mann ombord var Einar Kilvik. Slepningen gikk greit. Eneste nevneverdige uhell var en skade på sleperen, som sammen med kuling førte til en natt til ankers ved Averøya ved Kristiansund. På St. Hans aften var de fremme, og «Hestmanden» ble fortøyd utenfor dokkporten på Bredalsholmen. Neste etappe må være å få laget en prosjektbeskrivelse. Dette er en oversikt over båtens historie og nåværende tilstand, samt beskrivelse av de påtenkte restaureringsarbeider. Et prisanslag bør også inngå. Hvor omfattende og detaljert en slik beskrivelse bør være, og hvem som kan lage den, må avklares med riksantikvaren.

Vi må nok se i øynene at det ennå vil gå mange år før vi kan se «Hestmanden» i fart. Foreløpig må vi glede oss over at den er i gode hender ved fartøyvernssenteret ved Bredalsholmen. En kan si det slik: «Hestmanden» har foretatt en seilas fra Trondheim til Kristiansand, en seilas som har brakt den nærmere målet.

Georg Jensen.

Bredalsholmen

En gledens melding fra Kristiansand. Tirsdag 29. septemer bevilget kommuneutvalget i Kristiansand 600.000,- kroner til Bredalsholmen veteranskipsverft.

Beløpet fra Kristiansand kommune er et engangstilbud og fordeles over to år. Den ene halvparten er øremerket til driften av fartøyvernsenteret og den andre går til nødvendige investeringer. Disse pengene kommer i tillegg til de 600.000 kroner som er bevilget av Norsk kulturråd til innkjøp

av maskinutstyr til de planlagte plateverksted.

Selve driften av verftet er allerede sikret gjennom avtaler med Riksantikvaren og restaureringsoppdrag for Riksantikvarens antikvariske fartøyvern.

Det første praktiske skritt vil være å ansett en prosjektleder slik at aktiviteten kan starte så snart som mulig.

Arne Drage

Med M/S «Granvin» til Hardanger

Helgetorsdag morgon, 28. mai, la «Granvin» frå kai i Bergen med kurs for sitt gamle fartsområde, Indre Hardanger. Ombord var ein del av



Linga fløyter for Granvin.

medlemmene i Veteranskipslaget Fjordabåten, men også andre, som hadde sett turen annonsert i avisa. Sør gjennom Vattestraumen nytte ferdafolket godveret på dekk, medan praten gjekk, berre avbroten av kokken som baud på frukost i salongen. Bordet var dekket i beste fjordabåttradisjon og pyntet med norsk flagg. Her let ikkje den gode stemninga venta på seg. Ei opplevingsreis, som truleg står som eit høgdepunkt denne sesongen, var godt i gang.

Ein viktig grunn for denne turen var at Rutebilhistorisk Forening heldt landsmøte i Eidfjord denne langhelga i mai. Sidan eit slikt landsmøte er ei kommunikasjonshistorisk markering, med eit stort frammøte av gamle rutebilar, vart det frå arrangøren retta ei sterk oppmoding om at også distriktet

sin gamle lokalrutebåt måtte vera på plass.

Etter å ha kryssa Bjørnefjorden og gått gjennom Lukksund, var vi oppom Nymark, før turen gjekk vidare over Kvinnheradfjorden og nord gjennom Storsundet. Vi gav oss god tid i Rosendal, og var også innom Jondal, Norheimsund og Utne på ferda innover fjorden. Ved midnattstider kunne vi fortøya ved den gamle rutebåtkaien i Eidfjord.

Fredagen kom med strålende sol. Eit halvt hundre rutebilar i alle fargar var eit syn. Det er verkeleg oppmuntrande å sjå korleis interessa for samferdslehistorie dei siste åra for alvor har teke til å slå ut i praktisk handling. På føremiddagen kunne folk følgja dei gamle bussane til Måbødalen, der kulturlandskapsmuseet vart opna denne dagen. Seinare vart det arrangert tur til Simadalen, der «Granvin» var sett opp i kombinasjon med rutebilar. I Simadalen var det omvisning i kraftverket, og det var høve til å ta turen med buss til den kjende fjellgarden Kjeåsen. Der ein før måtte ta seg fram til fots i den stupbratte fjellsida, kan ein i dag køyra til gards.

Laurdag føremiddag forlet vi Eidfjord og eit arrangement Rutebilhistorisk Forening fortener stor ære for. Vårt neste mål var Granvin, men også nokre av dei gamle stoggestadene undervegs. På Djonno var mykje folk møtt fram, og mange tok turen med båten som var Oksenhalvøya sin livsnerve heilt fram til 1987.

Då vi gjekk til kai i Folkedal, var det Olav Linga som tok mot trossa. Linga overtok M/S «Granvin» frå HSD i 1968 og var skipper til ruta vart lagd med. Saman med kona og frammøtte sambygdingar og andre steig han om bord. Med røynd hand tok Linga roret



Fra dampskipskaia i Eidfjord, der M/S «Granvin» ligger ved siden av en 1942 mod. Dodge rutebil.

og førde båten innover Granvin-fjorden. Det var ei stor stund for folk på kaien i Eide på «Granvin» bakka opp med «gamleskipperen» på brua.

I Granvin var det marknadsdagar med markering av den første bilruta mellom Granvin og Voss, som kom i gang alt i 1902. Ei mengd veteranbilar var på plass og kasta glans over 90-årsmarkeringa.

Vi setter kursen mot Norheimsund, og gjekk derfrå til Jondal. Her gjekk den tradisjonelle handverksmessa, som også vart arrangert den helga, mot slutten for denne gongen. Før vi reiste vidare søndagen, fekk vi sjå ein nybygd kyrkjebåt av gammalt godt merke verta sjøsett og rodd jomfruturen. «Granvin» var innom Rosendal også på returen, og kl. 22 søndag kveld kunne passasjerande vår stiga i land i Bergen. Ei stor helg for fjordabåtfolket var til ende.

Geir Røssland

RMS «Titanic»

la ut 10. april 1912. Sank 15. april 1912

Det største skip på jorden, som pløyet
bølgen blå,
i syden som i norden man ei dets
make så.
Og skipet dette stolte fikk navnet
«Titanic»,
men stoltheten forvoldet at skipet under
gikk.

Fra England ut det seilte med damp
og fulle seil,
det høyt på himmlen kruste, på havets
glatte speil.
Og fullt av passasjerer fra ringe mann
til stor,
det hadde millionærer og småkarsfolk
ombord.

»Titanic» med sin skare drog på
Atlantern ut,
man tenkte ei på fare og dødens nære
bud.
Man kunne ikke ane at reisen skulle
bli
»Titanic»'s triste bane at snart det var
forbi.

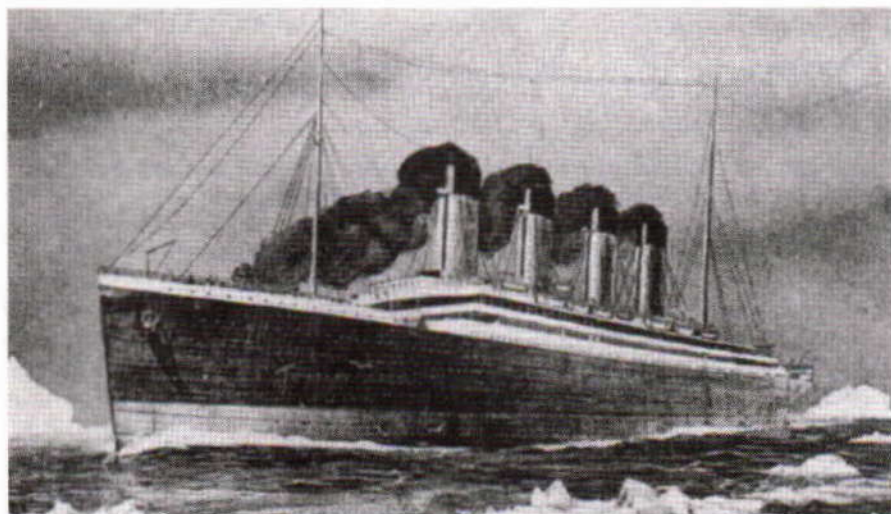
Det var ved midnattstiden i mellom
tolv og to,
på dekk og nedenunder er alt full-
kommen ro.
De fleste stille sover og andre spiller
kort,
men ingen tenker over at skipet går
for fort.

Da blir man plutselig vekket av et
forferdelig brak,
man styrter opp på dekket, er det blitt
«dommedag»!
Da foran seg man skuer et redsomt
berg av is.
O've O've man gruer, det blir nok vårt
forlis.

Den tiden som nu følger den ei be-
skrives kan,
helt overfylt av bølger står «Titanic» i
vann.
Og ingen mere håper, men skriker
høyt til Gud,
og kaptein Smith nu roper: «Med alle
båter ut.»

Men redd først barn og kvinner «ti så
er lov på sjø».
I menn må deri finne en bitter modig
død.
Dog flere frem seg trengte, og ville
være med,
kapteinen veien stengte, skjøt dem i
bølgen ned.

Å være millionær og eie kisten full,
døden ei graderer
hva hjelper alt ditt gull.
Se Astor Straums og andre, hva nytter
rikdom nu?
De alle måtte vandre i dødens bitre
gru.



Denne sangen er om hendelsen som skaket en hel verden. Verdens største passasjerskip kolliderer med et isberg og synker. Av 2.227 mennesker ombord reddes kun 704.

Til bunns gikk alle stormenn, og kap-
ten Smith med dem,
og også flere nordmenn gikk neden-
om og hjem.
Av dragsug og av malstrøm, de alle
droges med,
og unge Arne Fahlstrøm sank og i
bølgen ned.

Så døde der de kjære! Men akk, de
fryktet ei,
de sang til Herrens ære: «Nærmere
Gud til deg».
O'kan vi synge salmen når vi i døden
går,
da reisens skjønnne palmer vi hilst i
himmelen får.



Fra «Cafe Paris» på 1. klasse.

Dampskipet «Lerken»

Et av de mest bortgjemte og lite omtalte dampskip i Norge ligger på Børtevann i Enebakk kommune.

Dampskipet «Lerken» er ikke mindre enn Norges eldste propelldrevne innsjødampskip i drift.

Dampskipet «Lerken» ble bygget hos det engelske verkstedet Yarrow & Hedley Builder Popular - London. Båten må være bygget mellom 1865 og 1875 da verkstedet bare i denne perioden bar dette navnet. Verkstedet bygget ca. 150 dampbarkasser i dette tidsrommet, og «Lerken» er en av disse.

Den kjente Børtergården, hvor familien Oppegård i mange generasjoner har holdt hus, kjøpte «Lerken» i 1906. Båten skal ha dampet rundt på Øyeren noen år, men da familien kjøpte den ble den flyttet opp i Børtevann. Historien er imidlertid alltid ispedd spekulasjoner om hvorle-

des historien var tidligere. Sagnet sier imidlertid at «Lerken» var bygget for den Russiske Marine for levering i St. Petersburg. Imidlertid skulle båten som fraktet den ha forlist og etter en tid skulle «Lerken» ha kommet til Pelly & co som eiet Borregaard. Disse eierne hadde store skogseiendommer og i forbindelse med dette flyttet båten opp til Øyeren.

Hvis man kjenner litt til sjøfartshistorien vet man at dette er den samme historie som går vedrørende hjulbåten «Colibri». Historien om «Colibri» kan imidlertid dokumenteres i datidens aviser fra 1851. I Enebakk historie står det imidlertid at Kjær i Fredrikstad i 1907 kjøpte Rauskjøskogen og begynte å fløte tømmer over Børtevann, muligens var det han som skaffet familien Oppegård dampbåten «Lerken».

Ifølge eieren skal den originale dampmaskinen sitte i båten, mens kjelen skal være kjøpt fra et dampskip som gikk i rute mellom Drøbak og festningen Oscarsborg i sin tid.

Dampbarkassen «Lerken» er hvert år å se under full steam oppe på Børtevann, mens den om vinteren ligger godt innpakket i et båthus ved vannet.

Harald Lorentzen



D/S «Lerken». Foto: tatt i 1990.

Årsmøte i fartøyvernforeningen

Norsk Forening for Fartøyvern holdt sitt årsmøte i Hareid ved Ålesund siste helg i september. De lokale arrangørene hadde lagt ned et stort arbeid før møtet, og deltagerne følte seg virkelig velkomne til bygda. Det startet med båtkortesje fra Ålesund, 6 gamle og noen nyere fartøyer deltok. Det var mannskor ombord, hornmusikk på kaia i Hareid og velkomsthilsen ved ordføreren. Kommunen ga også middag for årsmøtedeltagerne. Siste dagen var det omvisning i Skips-byggermuseet i Ulsteinvik, Ishavsmuseet i Braudal og Sunnmøre museum i Ålesund. Størst inntrykk gjorde nok det lille Ishavsmuseet, hvor bestyrelsen, Henrik Saudmark, var en entusiastisk omviser.

Fagseminaret på årsmøte hadde først en praktisk rettet del. Her fortalte Jon Godal om trematerialer til båtbygging, mens Kai Jensen fortsatte om vinteropplag og tørkeaggregat på skonnerten «Svanen». Til slutt orienterte Paul Klingenberg om stålkaliteten og arbeidsmetoden ved reparasjoner på jern- og stålfartøyer.

Den andre delen av seminaret tok for seg den mer administrative delen av fartøyvernet. Gøthe Gøthesen, engasjert av Riksantikvaren, fortalte om sitt arbeid med registrering av tilstanden på de verneverdige fartøyene.

Dette skal være grunnlag for en skjøtselsplan for disse fartøyene. Jo van der Eynden fortalte om fartøyvernssentrene. Disse skal skaffe seg kunnskap i gamle arbeidsteknikker og

legge seg opp lagre av antikvarisk skipsutstyr. Konkurransforholdet mellom fartøyvernssentrene og lokale slipp- og båtbyggerier må vises oppmerksomhet, slik at vi kan beholde begge kategorier.

Selve årsmøtedelen gikk greit for seg. Foreningen har 58 medlemsfartøyer. Dette vil øke til 67 etter opptak av nye. Et av de nye medlemsskipene som kan ønskes velkommen er D/S «Stavenes». Etter en vedtekstendring kan også fartøyer som bevares på land bli tatt opp som medlemsskip. Fra flere hold fikk styret ros for det faglige nivå på møtet og den tyngde foreningen nå har.

Georg Jensen



Bergen Tekniske Museum -

Avdeling for lystbåter og lystbåtmotorer

En gruppe entusiastene har på Bergen Tekniske Museum bygget opp en avdeling med lystbåtmotorer i et antall av ca. 50 forskjellige merker bensinmotorer. I tillegg har de også tatt inn noen lystbåter.

En av disse som er kommet lengst i restaureringen, er en 7 m x 1,7 m motorbåt fra 1931. Båten ble kjøpt etter et havari, og da den kom inn på museet var motoren frosset fast i veivhuset og i bunnvannet. Heldigvis lyktes det å redde motoren som nå går i beste velgående. Og den er utrolig også i andre henseender. Motoren er saltvannskjølt og bygget i 1907 av en smed i Nøstegaten i Bergen. Den er en to-takt glødehodemotor og er såvidt vi vet den eldste helt originale motoren av denne typen som står i en norsk lystbåt i dag.

I bauen er det to tanker; en for diesel-

olje og en for vann. Når motoren er kjørt varm på diesellole, slipper vi inn på vann og luft som så fordampes til steam og dermed får vi mer HK ut av motoren. I dagens miljødebatt må vel dette kalles en «Grønn motor», som representerer overgangen mellom damp og semidiesel.

Det er fast propell, men som det vil fremgå av bildet, er det en genial reversering med mellomaksling. Roret er i messing.

Skulle noen av leserne vite om en 2 HK og en 6 HK Wiechmann, eventuelt en 3 HK Sabb, vil vi gjerne høre fra dere. Eventuelt andre motorer er også interessante.

Til slutt ønsker vi alle velkommen til en motorprat i Trikkehallen tirsdags kvelder mellom kl. 18.00 og 21.00.

Gunnar Mikkelsen



Motorbåt 7 m x 1,7 m fra 1931 under restaurering i Trikkehallen i Bergen.

Slepebåten «Styrbjørn»

Et dampskipsprosjekt i modellskala. Av Ole-Wiggo Haakstad, Drøbak

Som jeg sa i min tidligere artikkel om byggingen av D/S «Børøysund» tar modellbygging lang tid, og mange blir kanskje skremt av dette. Det er på mange måter som å spise en elefant, man må dele den opp i utallige små porjoner. Jeg prøver å se på hver del jeg lager som en ferdig modell. En modell av et ankerspill, en ventil, et ratt osv. At de så, fiks ferdige, kan plasseres ombord i modellbåten er jo en virkelig tilleggsglede, og man kan se prosjektet vokse frem sakte, men sikkert.

En av de fine tingene med modellbygging er at mens man er i gang med ett prosjekt får man stadige impulser om at «dette er moro» og man tenker at med den erfaringen jeg nå har skal jeg «neste gang» involvere enda flere detaljer eller funksjoner og gjøre det enda mer spennende og morsommere.

Og for de aller fleste som begynner å bygge modellbåter er det alltid «en neste gang». I mitt tilfelle skjedde det mens jeg var i gang med D/S «Børøysund».

Som jeg har sagt før har jeg alltid ønsket å bygge en virkelig dampbåt, med dampmaskin, men tvilt på min egen kompetanse og kunnskap. Imidlertid ga «Børøysund» meg verdifull erfaring i installasjon og praktisk bruk av radiostyring. Tanken på en ny båt konkretiserte seg da jeg en dag for noen år siden så «Styrbjørn» ligge fortøyd ved siden av «Børøysund» ved Akershuskaia. Samtidig hadde jeg førtårsdag og da min mor spurte hva jeg ønsket meg til bursdagen slo jeg til og sa: «Dampmaskin, mor». «Skal du aldri bli voksen du da» var hennes oppgitte kommentar. Vel, vel. Jeg tror det er viktig å bevare

noe av det barnslige i sin sjel for å ha et godt liv.

Dessuten koster en skikkelig to-sylindret, dobbelt virkende dampmaskin forberedt for radiostyring minst like mye som noe gullsmykke, kvalitetsklokke eller hva man nå måtte finne på å kjøpe til en godt brukt førtiåring.

Rett type maskin ble bestilt og på «dagen» fikk jeg den overlevert av familien. Med stjerner i øynene ble vidunderet pakket opp. Et virkelig smykke av en modellmaskin. Velformet, skinnende og inspirerende sexy ble den montert på en mahognyplate og brukt som blikkfangende dekorasjon i stua i flere år mens «Styrbjørn»-prosjektet tok form. Jeg oppfordrer alltid modellbyggere å bygge modeller av lokale, eller i hvertfall norske båter, da de er endel av vår kulturhistorie som vi må ta vare på. Det finnes minst tusen modeller av teklipperen «Cutty Sark», så selv om det er en vakker skute har den ingen som helst tilknytning til Norge. Det var jo derfor en skjebnens ironi at «Styrbjørn» som har seilt på Narvik havn i hele sin aktive periode var registrert i Sverige. Men dette oppdaget jeg ikke før modellen var nesten ferdig så da så.

Problemet med å få startet et prosjekt er å få tak i tegninger. Sjøfartsmuseet hadde ingen, men veteranbåtklubben hjalp meg igjen. Dessverre hadde de kun en dårlig, og nesten uleselig plastic-fiche, så det første jeg måtte gjøre var å lage linjetegning basert på denne fichen. En lampe ble lagt nedi en pappeske, en glassplate over esken og fichen ble tapet fast oppå denne. Møysommelig ble mål for mål plukket opp og overført til papir til skala 1 : 25.

På denne måten ble en komplett linjetegning bygget opp. Skroget ble bygget

på spant av 10 mm kryssfinér for å få det lett og sterkt. Skalaen 1 : 25 ble valgt for å gi nok bæreevne til dampmaskin, kjele, brenner, radio og alle de småting et komplett dampanlegg består av. Skroget ble bygd opp av 3 x 10 mm furulister som ble limt og naglet til spantene (med trenagler). Innsiden ble kledd med stoff som ble lakket fast til skroget for å få det vanntett. I ettertid lærte jeg at det hadde vært mye bedre å kle den med glassfiber, men man gjør alltid små tabber som man lærer av. Utsiden av skroget ble kledd med samme aluminiumsplater som jeg har brukt til «Børøysund», og samme doktorsprøyte til utvendig «nagling». Modellbygging av skalamodeller er ofte en oppvisning i illusjonenes kunst.

Overbygningen ble bygd opp av 1,5 mm kryssfinér og arbeidet med alle de små detaljerte som utgjør «stemningen» ombord ble påbegynt. En særlig inspirerende utforming var slepekrokene. En hel del besøk ombord for fotografering og oppmåling var nødvendig. Krokene ble saget av 2 mm kobber og filt til. Krokens fjærsystem ble laget av en fjær fra en ødelagt lekebil, og utløsermekanismene konstruert av forskjellige dimensjoner kobber og messingtråd, og etter en del prøving og feiling virker de som planlagt. Med litt «spølete» maling ser de tilforlatelig slitte ut.

En annen bit som var litt av en utfordring var den merkelige «maskin» som står på overbygningsdekket på babord side. Bildet av dette hadde jeg med meg i lommeboken i over et år og spurte alle jeg traff, som jeg kunne tenke meg hadde peiling på dampbåter, om de visste hva det var. Til slutt lyktes det. En gammel chief så det med en gang. En brann-manifold. Selve manifold-huset ble laget av en trekloss og ventiler og ratt tilvirket i dreiebenken og/eller av ren håndkraft. Hele uniten består av 270 deler og er nærmest en modell i seg selv.



Skorsteinen var litt av et problem. Uansett hva jeg prøvde på fikk jeg ikke til en brukbar sylinder. Jeg visste at den skulle være 62 mm i diameter. En lørdag gikk jeg rundt i kolonial-forretninger og målte opp forskjellige hermetikk-bokser.

Jeg må innrømme at jeg fikk endel merkelige blikk fra butikksjefer der jeg listet meg rundt med tommestokk og notisblokk. Aspargesbokser passet i størrelsen, men var for korte. Familien hadde asparges til middag noen ganger og så hadde jeg tre, fire stykker, men samme hvordan jeg prøvde å lodde disse sammen ble det ikke noe skikk på det. Til slutt måtte jeg innrømme mitt nederlag og jeg fikk en lokal blikkenslager jeg kjenner til å lage en halvmeters tynnvegget kobberrør med riktig diameter. Dette ble klappet til i riktig lengde og kledd med samme «stålplater» som skroget og tok seg etterhvert ganske bra ut. Neste problem var skorsteinsmerket. Jeg hadde ingen anelse om hvordan dette så ut, men atter sto lykken meg bi. På jobben hadde jeg en dag en telefon fra en kunde i Narvik. Etter at hans ærend var avsluttet spurte jeg om han kjente skorsteinsmerket til Graeenges. «Om æ gjør» var hans glade utrop. «Æ har jobba for dæm i femogtyve år». Han kunne sende meg en kortstokk med firmamerket på, så noen dager etter ble merket skåret ut av «aluminiumsplater» og limt på skorsteinen.

Så var det tid for maskininstallasjonen. Maskin, kjele og brenner ble montert på

en tilpasset plate som kunne settes inn og tas ut direkte for å lette montering og nødvendig maskin- vedlikehold. Kjelen ble isolert og kledd med mahognyplanker, og fikk etterhvert et proffitt utseende. Jeg hadde ingen tegning av propellen, men lagde en maken til den på «Børøysund».

Bosset ble tilvirket i dreiebenken, bladene saget ut av messingplater og loddet fast i spor i bosset. Sammen med stålplast og nøyaktig avbalansering ble det en brukbar propell.

Akselhylse med smørenippel ble innkjøpt og montert.

En firekanals radio ble anskaffet på salg hos Norwegian Modellers. En kanal til roret, en til damp-pådraget og en til omkastningen ble montert. Da hadde jeg en i reserve.

Stemningen var stor da brenneren ble startet på rødsprit og spenningen økte sammen med damptrykket inntil pådragsventilen ble åpnet og propellen begynte å snutle.

Etter endel justeringer fungere radiostyringen perfekt. Jomfruturen i Sandpollen ble en suksess og det hele ble feiret med sigar og cognac, med den følge at kjelen kokte tørr og hele greia holdt på å ta fyr. Dagen etter måtte en beskjemmet chief strippe kjelen, fornye isoleringen og kledningen og den siste radiokanalen ble utnyttet til å aktivisere en nødstoppe av brenner ved eventuelle fremtidige tørrkokinger eller andre uhell. Jeg har alltid syntes at modeller må ha en viss brukt «atmosfære» for å se riktig ut. Kanskje det kommer av at jeg aldri har greid å få til den høyglanserte finish man ser på modeller i museer. Imidlertid kreves det litt mot for å gå løs på en nymalt og skinnende modell og sette igang med å «ødelegge» den. Det hele krever en smule omtanke. En stiv pensel med litt hvitmaling på gjør mørke flater slitte. Kroker og kroker hvor skitt vil samle seg kan man søle til med litt brun og svart maling.

Utstikkende kanter, hjørner, karmen og liknende får man til å stå ut fra bakgrunnen med litt hvit eller sølvmalning. Problemet er å stoppe i tide. Et skip uten folk er som et spøkelseskip. Løsningen heter «Das».

Jeg lagde løse armer og forskjellig hoder slik at jeg kunne velge de som passet best (og var mest vellykket). Hobbyrommet så en stund ut som Drakulas pulterkammer med løse hoder på staker og løse, forvridde armer i alle slags stillinger. Med løse kroppsdeler kan man tilpasse figuren perfekt til det man vil han skal «gjøre» ombord. Skipperen henger over brovingen, maskinisten reparerer dampspillet på akterdekket mens matrosen kveiler opp tauverk. Her og der ligger litt verktøy «gjeblemt».

Ledninger ble trukket gjennom masten, gjennom mastefoten og inn i styrhuset og ned under dekk. Lanterner ble dreiet, filt og loddet. Brytere er gjemt inne i ventilatorene ved skorsteinen og lanternene skrues av og på ved å snu litt på disse. Nedgangskappen på akterdekket kan løftes av og gjemmer hovedbryteren for radiostyringen. Radioantennen går fra mottageren ned i skroget, opp gjennom en bolt i stevnen og er kamuflert som forstaget til masten.

Kjøringen av skuta går nå som en drøm. Et dampdrevet røykaggregat lager røyk basert på koking av en kjemisk væske til dette bruk, men dessverre er røyken svært hvit. Jeg har enda ikke funnet ut hvilken væske som avgir svart røyk ved koking, så hvis noen har et godt tips, tar jeg meget gjerne imot dette. Det samme gjelder om noen har tegninger og/eller spesifikasjoner til en fødevannspumpe i modellskala.

Hvis noen skulle eie, bygge eller kjøre dampmodellbåter håper jeg at de tar kontakt med meg, da det hadde vært fint med noen å dele kunnskap, erfaring og dampbåtgleder med.

Britisk Cunard Linjen

The British Cunard Steamship Company hadde opp til slutten av 1920 årene hatt hegemoni på passasjertrafikken over Nord-Atlanteren, men var nå i ferd med å miste dette på grunn av konkurranse fra Tyskland og Frankrike. De tre viktigste skipene til selskapet; Mauritania, Aquitania og Bungaria, var modne for utskifting. Situasjonen ble tatt opp i selskapets ledelse og det resulterte i kontrahering av to nye passasjerskip som var større og raskere enn noen tidligere skip. De to nye Royal Mail Ships Queen Mary og Queen Elizabeth kom til å representere høydepunktet i den transatlantiske passasjertrafikken. Det viste seg at størrelsen på de to skipene skapte et stort problem: Ingen assurandør ville påta seg det enorme assuranseansvar de innebar. Dette problemet ble løst ved hjelp av den britiske regjering som vedtok Cunard Insurance Act i desember 1930. Den tillot staten å dekke £1.500.000. De resterende £2.700.000 måtte dekkes av det private assuransemarked. I til-

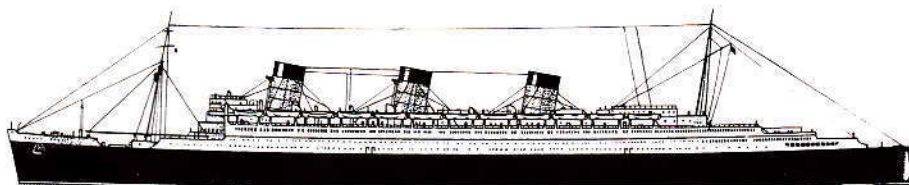


legg var det nødvendig å lage en ny pir på 300 meter i New York og en spesiell tørrdokk i Southamton.

I desember i 1930 ble kjølen til det første skipet strukket ved John Brown and Company's verft i Clydebank i Skottland og fikk byggenummer 534. Men den økonomiske depresjonen spredte seg også til England og i desember 1931 var det ikke mer penger til å fortsette arbeidet. Derved ble byggingen på det halvferdige skipet stoppet. Det hadde allerede kostet £1.500.000. Byggingen av slike store skip skaper mange arbeidsplasser, fra skipsverft og maskinverksteder til møbeltapetserere og dekketøysprodusenter. Da arbeidet ble stoppet ble 3.500 verftsarbeidere og 10.000 arbeidere hos underleverandører arbeidsledige. Dette var et sterkt argument for statlig støtte og den 24. mars 1934 ble det i England vedtatt en lov, Northern Atlantic Advance Act, som ga Cunard et lån på £9.500.000. På grunn av dette kunne arbeidet fullføres etter en stans på to år.

Sjøsettingen foregikk den 26. september i 1934 i nærvær av Kong Georg V og dronning Mary. Skipet ble oppkalt etter dronningen og hun knuste en flaske australsk vin mot baugen på skipet.

Det går en historie om navnegivelsen av Queen Mary var en missforståelse. Alle tidligere skip i Cunard Line hadde navn som sluttet på -ia og navnet som egentlig var påtenkt var Victoria. Men dette trengte kongelig tilslut-



«Queen Mary»

ning, og Kong Georg ble spurt om han godkjente at en brukte navnet til den mest strålende og beundringsverdige kvinne som noen gang hadde vært dronning i England. Det var det største komplement som jeg og min hustru noen gang har fått, sa han. Jeg skal be om hennes tillatelse når jeg kommer hjem!

Queen Mary kunne ta 711 passasjerer på første klasse, 680 på annen klasse og 577 på tredje klasse. I tillegg var det et mannskap 1285. Mannskapet bestod av en hær av kokker, bakere, slaktere, frisører, massører, ekspeditører, bibliotekarer, dekoratører, trykkere, barnehagetanter . . . det var som en flytende by.

På første klasse var det spesielle lugarer for tjenerne og det var faktisk enkelte lugarer som hadde eget kjøkken hvor en kunne tilberede og servere private måltider. Det var to tyrkiske bad, et svømmebasseng, en rekke butikker, protestantiske og katolske kapeller og en synagoge. Den største spisesalen var så stor at Cunardlinjens første skip fra 1840, Britannia, kunne fått plass ved siden av Columbus' Santa Maria, Pinta og Nina.

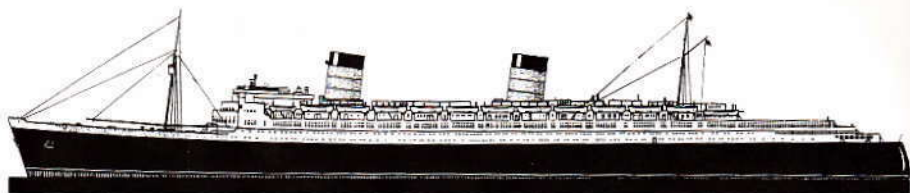
Utformingen av spisesalen og salonger var typisk for 1930 årene. Passasjerene var ikke av den typen som satte pris på moderne påfunn. Stilen

ble beskrevet som modnet, men kostbar smakløs. Den hadde ikke edvardianske tids overflod, som forsvant da plasten og de syntetiske stoffene kom.

Denne flytende byen eller samfunnet fikk plass i et skrog på 82.070 tonn, som var delt med 18 vantette skott. Skipets dimensjon var Lengde 310 meter, bredde 36.2 meter, dyptgående 12 meter og hadde en fart på 32 knop. Skipet hadde 4 store propeller som ble drevet av 5 sett dampkjeler som igjen drar 16 turbiner med enkeltredusering. Queen Mary var verdens største skip helt til Queen Elizabet ble sjøsatt i 1940.

Den 27. mai i 1936 startet Queen Mary på sin jomfrutur med 1948 nøyte utvalgte passasjerer. Overfarten til Amerika ble en suksess - en stor selskapelig begivenhet og det var ingen som var så uhøflige å si at skipet hadde barnesykdommer. Turen var rett og slett en rystende opplevelse. Skipet rullet noe forferdelig og det var sterke rystelser i akterskipet. Store mengder sot fra dårlig konstruerte skorsteiner la seg på dekkene. Noen måneder senere gikk skipet i tørrdokk for rutine og garantidokking. Noen lugarer ble fjernet for å kunne stive av skrog og propellene ble skiftet som hadde riktige utforming.

I 1936 tok Queen Mary det blå bånd;



«Queen Elizabeth»

en utmerkelse for den raskeste atlantehavskryssing.

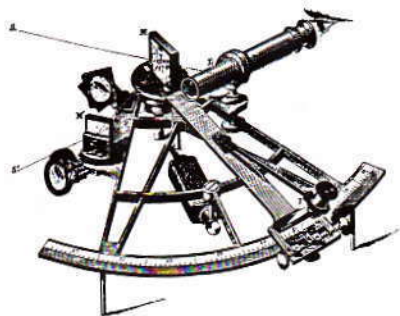
Innehaveren av det blå bånd var Bremen som tilhørte Norddeutschen Lloyds. Tiden som Queen Mary brukte var 3 døgn 23 timer og 57 minutter fra Ambrose Light til Bishop's Rock, men tapte rekorden samme året til «Normandie» som tilhørte det franske selskapet Compagnie Generale Transatlantique, men tok det tilbake i 1938 med tiden 3 døgn 20 timer og 40 minutter.

Queen Mary ankom New York 3. september i 1939, samme dagen som Tyskland gikk til angrep på Polen og den 2. verdenskrig startet. Alle planlagte seilinger ble avlyst og Queen Mary ble liggende ved kai i New

York. Queen Elizabeth, som ble gjort ferdig i all hast, seilte over Atlanterhavet til New York. Queen Mary ble gråmalt og seilte til Sidney i Australia hvor det ankom 17. april 1940, for å bli ombygget til troppetransportskip for 5500 soldater. Sammen med Queen Elizabeth, Aquitania og Mauritania fraktet skipene soldater fra Australia opp Rødehavet til Suez til kamponene i Afrika.

Da Japan kom med i krigen 7. desember 1941 hadde Australia behov for troppene til sitt hjemmlige forsvar, fraktet Queen Mary amerikanske tropper fra New York til Australia. Etter dette gikk begge «dronningene» tilbake til Nord-Atlanteren hvor de transporterte amerikanske og canadiske tropper til England. På tilbaketuren transporterte de personell som skulle på spesialopplæring og krigsfanger. Skipene ble forsynings- og operasjonelt drevet av de Forenede Stater, men ble operert av Cunards personell som ble betalt av den britiske regjering. På det meste fraktet Queen Mary 15.000 soldater på en reise. Dette var mulig da noen av soldatene sov i to og tre skift.

Skipene gikk uten eskorte da de var raskere enn noen av fiendens skip. Overfarten over Atlanteren tok lengre tid enn i komersiell drift da kursene ble endret for å forvirre eventuelle



ubåter som lå på lur. Skipene hadde aldri kontakt med fientlige ubåter selv på de tre turene Churchill var med for å møte Roseveldt.

I september 1946 vendte Queen Mary tilbake til Southamton og hovedoverhaling og tilbakeføring til passasjer-skip. Skipet ble satt inn i regulær passasjertrafikk over Atlanterhavet den 31. juli 1947. Queen Mary mistet det blå band i 1952 til det amerikanske passasjerskipet United States, men fortsatte å være i de fleste reisendes yndlingsskip, selv om det totale antall passasjerer økte i slutten av 50 tallet og utover i 60 årene var det non-stop jetflyene som Boing 707 og DC8 som tok mer og mer av trafikken. Skipene måtte i tillegg til flyene også konkurrer med prestisjeskipet France som var lengre enn Queen Elizabeth.

Da Queen Elizabeth 2 (QE2) ble levert i 1968 var de gamle Queen'ene

dødsdømt. Queen Elizabeth ble kjøpt av en kinesisk forretningsmann som brakte skipet til Hong Kong, hvor det ble totalskadd av en brann og siden hugget opp.

Queen Mary ble kjøpt for \$3.400.000 av byen Long Beach i California.

Queen Mary's siste reise var et nostalgisk 39 dagers reise til Long Beach via Kapp Horn. Det var 1200 passasjerer ombord på denne siste reisen. Det var slutten på en epoke da Queen Mary for siste gang ble fortøyd til dokken i Long Beach den 10. desember i 1967. Skipet ble ombygd til et fast fortøyd fornøynelses- og kongress-senter og et museum of the sea for \$40.000.000. Til å begynne med var skipet meget populært, men den videre skjebne i dagens situasjon er vel heller tvilsom.

Utstilling om vannveier i Norge

Våre store vassdrag er i dag ikke lenger i bruk som samferdselsåre eller som viktigste vei for tømmertransporten. Fortiden skal imidlertid ikke glemmes og derfor har Norsk Sjøfartsmuseum i Oslo besluttet å ha en utstilling om emnet i januar og februar 1993. Skulle man presentere alle Norges innsjøer og vassdrag ville det ta et langt større område enn museet kan huse, så man har valgt å ta for seg Norges to mest betydningsfulle vassdrag. Telemarkskanalen fra Skien til Notodden og Dalen vil få en fremtredende plass på utstillingen, sammen med Haldenvassdraget, Glommavassdraget, Vorma og Mjøsa. Det er de lokale museer og samlinger som står for presentasjonen av gjenstander og billedmaterie, men under felles tekstskrift. For Telemarkskanalen's del er det bidrag fra Kanalmuseet på Ulefoss og modeller fra modellbygger Thor Hansen i Skien, som vil stå sentralt. Ellers medvirker Mjössamlingene på Minnesund, modellbygger Åge Olav Olsen, Årnes, Fetsund Lensemuseum, og Haldenvassdragets Kanalmuseum på Ørje.

Ikke bare vil de lokale museer stille ut samlet, men det vil også være lysbildekaserier fra vassdragene i utstillingsperioden. Det vil være god reklame for innlandssjøfarten og sette søkelyset på en historie som ikke alle er klar over, hvertfall ikke i hovedstaden.

Harald Lorentzen, Utstillingskoordinator.

Skipsfunnet ved Sælør skal undersøkes

Vraket ble funnet for to år siden. Trolig har skipet fraktet salt fra en av Hansabyene eller kanskje vært i Bergen og hentet tørrfisk. Det oppsiktsvekkende med skipet er kombinasjonen av kravellbygget undervannskrog og klinkbygde skipssider. Stort sett er det bare bunnen som er igjen. Skipet ligger på en meget værhard plass. Kullstoffanalysene viser at skipet kan tidfestes til årene mellom

1265 og 1385. Skipets bunn er slett og flat. Dette for at skipet kunne stå tørrlagt i fjæra.

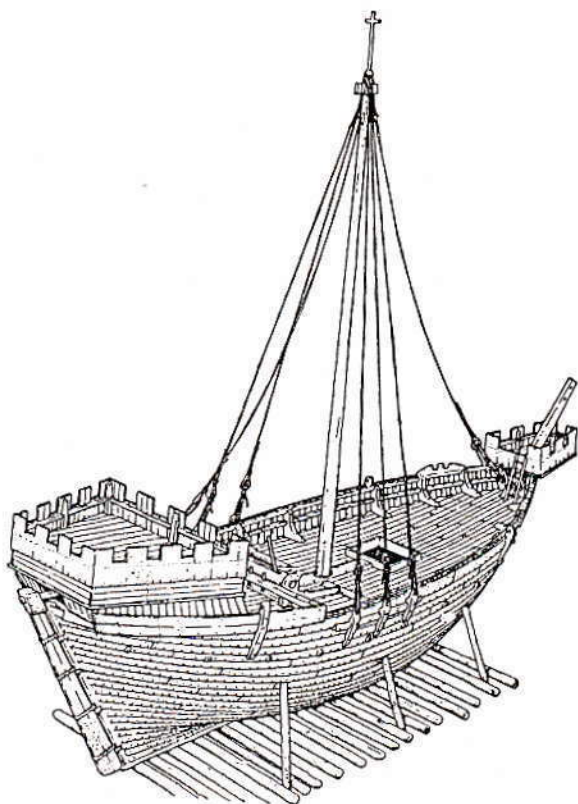
Det spesielle med Sælør-vraket er en kombinasjon av byggeteknikk. Lokale båter langs norskekysten, hovedsaklig knarrer, var gjennomført klinkbygde på den tiden. De var bygget helt i tråd med tradisjoner fra vikingskipene. Denne typen ble brukt til eksport i tidlig middelalder. Men tiden

befestet hanseatene sin monopolstilling for skipsfart mellom Norge og kontinentet, først og fremst gjaldt dette frakt av salt!

Det regnes ikke med å gjøre vesentlige funn ved undersøkelsen. Først og fremst skal skipets størrelse dokumenteres. Ikke noe av skipet skal taes opp nå, men vraket skal sikres for ytterligere skader. Dette skjer ved at sandsekker skal legges rundt funnstedet.

Arne Drage

(Informasjon:
Fædrelandsvennen)



Historisk skipsbesøk



Stolt: Med sin originale dampmaskin og kullfyrte dampkjele stevnet D/S «Børøysund» inn til Ekstrand. Der skal den gamle damen få pusset seg opp før hun igjen skal frakte charterturister ut fra Oslo.

BAMBLE: Sakte stevnet 84 år gamle dampskipet «Børøysund» inn Lange-sundet søndag 4/10 med kurs for Ekstrand. Folk på søndagstur sperret opp øynene og fikk se en bit skipshis-tore som nå skal restaureres hos Hansen & Arntsen Båtbyggeri.

Det er overbygget og dekket under som nå skal få en skikkelig restaure-ring hos det kjente båtbyggeriet.

Helt fram til jul skal skipet ligge i Ekstrand. Overbygningen skal rettes

opp. Det skal legges rennesteiner langs sidene og nytt dekk. Samtidig skal det skiftes stålplater under overbygget.

Skipet skal fortsette å gå i chartertra-fikk ut fra Oslo. Hvert år seiler hun inn en halv million kroner som går med til drift og vedlikehold.

Klipp fra Telemark Arbeiderblad

Brev til Dampskibsposten

Som to-årig støtte medlem av Veteranbåtlaget Stavenes har jeg mottatt nr. 33 av D-posten, og etter å ha lest historien om modellbyggingen av Børøysund er jeg sjøl på god vei med bygging av dampbåtene «Lindaas», «Masfjord» og «Lygra» fra før krigen. Tegninger og en del fotografier kjøpte jeg på Bergen Sjøfartsmuseum, men særlig savner jeg bilder av «Lygra» (ex «Solstrand») fra 1937-1945. Er det noen i Dampskibsposten som har flere opplysninger om disse 3 båtene, f.eks. det litt uvanlige livbåt-opphengnet på «Lygra», og om det finnes detaljerte tegninger av dampvinsjene som ble brukt på den. Sjøfartsmuseet hadde ikke tegninger av «Horden» 1885 «Oster» (1908) eller «Haus» (1914). Er det andre som kan tenkes å ha tegninger av dem? Steinar Ådland, Strandlien 11 5037 Solheimsviken

Korrigerer

I nr. 20/87 ble Ingolf Førnes sitt etternavn skrevet feil.

Etternavnet skal være Førnes, ikke Førland.

Vi beklager. Red.

Bok om «Børøysund»

«Børøysund»s historie skal forhåpentligvis utgis i bokform. Det er undertegnede i samarbeid med styret i Norsk Veteranskibsklub som på fritida har forsøkt å samle inn aktuelt historisk materiale. Dette burde ha vært gjort tidligere, spesielt med tanke på

muntlige kilder som stadig blir færre og færre, men bedre sent enn aldri. Skipets historie kan i grove trekk deles inn i fem epoker:

1. 1908-23 «ODIN», Trondheim
2. 1923-25 «SKJERGAR», Bergen
3. 1925-61 «BØRØYSUND», Stokmarknes
4. 1961-69 «HYMA», Melbu
5. 1969- «BØRØYSUND», Oslo

Det er naturleg nok de to første periodene som har skapt størst vanskeligheter. For det første eksisterer det overhodet ikke muntlige kilder. For det andre hadde skipet tilholdssted i henholdsvis Trondheim og Bergen, noe som gjorde at skipet "forsvant" i mengden av andre skip i disse store byene. Dersom noen av Dampskibspostens lesere har tips som muligens kan føre oss til ny viten, så ta kontakt snarest. Historien fra 1925 til i dag er derimot lettere tilgjengelig, men her ønsker vi også å komme i kontakt med alle som måtte ha noe interessant å bidra med. Fotografier er mangelvare. Dette gjelder hele skipets historie, også perioden som veteranskip. Dampskibspostens lesere oppfordres derfor til å lete i skuffer og skap etter artige/interessante bilder fra dugnadsarbeid, verkstedopphold, sommerturer, filminnspillinger osv.

Siste frist for innlevering av stoff er 15.12 1992, og vi håper at boka vil være tilgjengelig for det store publikum i mai 1993.

Absolutt alt er av interesse, så ta kontakt med

Eivind Lande, Åsaveien 5,
0362 Oslo - Tlf. (02) 69 09 13.

Ny bok om forlis og redning

«Siste Havn» ny utgave,
illustrert og revidert om strandinger på Sørlandskysten

Sørlandskysten har ikke alltid vært «den bløde kyststripe». Tvert om, strekningen fra Kragerø til Jæren var Norges verste forlisdistrikt. All skips- trafikk til Sverige, Finland, Østersjølandene og til de østlige deler av Norge og Danmark måtte gjennom Skagerak.

Vind, strøm, avdrift og tåke trakk fartøyer inn mot Sørlandskysten.

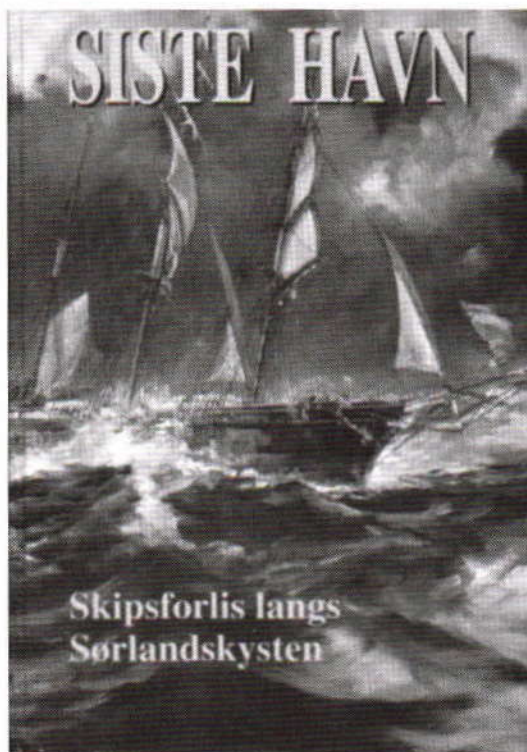
Tusener av skip og mennesker fant sin siste havn her . . .

Dette er bakgrunnen for kysthistorikeren Hartvig W. Danneviks mektige bok som heter typisk nok «Siste Havn».

Vi opplever brenningene, sjørøkket, saltsmaken. Sjøfolkenes desperate kamp for livet. Kystbeboernes tapre innsats for å redde mennesker i nød, ofte med sitt eget liv som innsats i tekst og bilder.

For de som er interessert i denne boken, kan et begrenset antall bestilles hos

Thor Hansen,
tlf. 03 54 53 96 –
til favørpris kr. 150,- + porto.



**STOFFRIST
NESTE NR.
15. JANUAR 1993**

Returadresse:
Postboks 1287 Vika,
0111 OSLO
Tlf.: (02) 41 70 41

