

DAMPSKIBS

P O S T E N



NR. 38 3/1993

Dampskibsposten

Dampskibsposten er medlemsblad for Norsk Veteranskipsklub, Oslo og Veteranskipslaget Fjordabåten, Bergen og Veteranskipslaget «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 1993

Norsk Veteranskipsklub

Postboks 1287 Vika, N-0111 OSLO

Tlf.: 22 41 70 41

Formann:	Pr. telefon
Magne J. Hansen	22 18 33 14

Viseformann:	
Hans Borti Salvesen	22 29 12 05

Kasserer:	
Rolf Norby	22 71 23 28

Sekretær:	
Erling H. Wang	22 80 82 81

Veteranskipslaget Fjordabåten

Postboks 1740 Nordnes

5024 BERGEN

Formann:	Pr. telefon
Ole A. Toresen	53 49 44 20

Nestformann:	
Kåre Taule	55 12 10 11

Kasserer:	
Magne Kjeilen	55 58 76 88

Sekretær:	
Jan Strand	53 41 09 72

Veteranskipslaget «Stavenes»

De Heibergske Samlinger/Sogn folkemuseum

5880 KAUPANGER

Tlf.: (056) 78 206

Formann:	Pr. telefon
Halstein Ese	(056) 71 349

Viseformann:	
Atle Raubotn	(05) 14 04 31

Kasserer:	
Øystein Høyheim	(056) 86 484

Sekretær:	
Peder Figenbaum.	(056) 78 825

Styremedlem	
Christen Knagenhjelm	(056) 78 297

Innholdsfortegnelse

Side

- 3 Med D/S «Børøysund» til Oscarsborg.
- 4 Sommertur med D/S «Børøysund».
- 6 Veteranskipsverftet Bredalsholmen.
- 10 Fra frihetskamp til fortøyningspåler.
- 15 Hundre år gammelt vikingskip.
- 18 Dampskipsmodeller.
- 22 «Søgne».
- 27 Veteranbåtrute på Nærøyfjorden.
- 27 Arbeidet med «Stavenes».
- 28 Med M/S «Granvin» til Masfjorden.
- 31 Arbeidet på D/S «Stord I».

Omslagsteining: side 1: Fort, Kragerø.

Baksiden: Kanon, Oscarsborg.

Stofffrist neste nr.: 15. januar 1994

ISSN 0333-0281

I redaksjonen: Arne Drage, Korsvikhaven 37, 4638 Kristiansand. Tlf.: 38 04 31 53

Thor Hansen, Teknikergt. 5 - 3912 Porsgrunn - Tlf.: 35 55 52 01

Med D/S «Børøysund» til Oscarsborg

Medlemsturen med D/S «Børøysund» til Oscarsborg festning
5. juli 1993.

Lenge har jeg ønsket å få en omvisning på Oscarsborg festning.

I norsk krigshistorie er festningen mest kjent fra begivenhetene den 9. april 1940, med kanonene Moses og Aron og oberst Erichsen, som omgjorde krysseren «Blücher» til en brennende fakkel.

Da innbydelsen om medlemsturen dukket opp var det som bestilt.

Her fikk man det hele i både pose og sekk. Flott båttur på Oslofjorden med D/S «Børøysund», møte med mange hyggelige mennesker og samtidig bli kjent med festningens historie. Ikke viste jeg at da anleggene sto ferdig i 1856, ble Oscarsborg ansett som Nord-Europas mest moderne og sterkeste festning.

Og at noen gammeldagse kanoner ved Drøbaksundet fortsatt kunne bite



i fra seg mellom kl. 04.00 og 05.00 om morgenen 9. april, fikk virkelig de tyske angrepsstyrkene føle.

For hva hadde hendt om ikke Oscarsborg festning hadde vært klar til kamp, om festningen ikke hadde klart å senke «Blücher» og om den ikke hadde klart å tvinge den tyske angrepsgruppen til å snu?

Dette er norgeshistorie og når museet på festningen om en tid blir åpnet vil jeg anbefale alle å ta turen til dette nasjonalklenodiumet.

Takk for en flott opplevelse og jeg lar bildene fra en hyggelig medlemstur tale for seg.

Thor Hansen



Sommertur med D/S «Børøysund»

D/S "Børøysund" har i år vært på en 14-dagers sommertur med ca. 20 personer av det aktive mannskapet. Vi hadde også med tre gjester fra Østerrike som deltok på lik linje med mannskapet.

Fredag 16.juli gikk noen av oss ombord på "Børøysund" som lå ved kai i Arendal. Båten hadde allerede vært på tur i en uke. En "kjempekoselig uke" i omvekslede vær, var noen av kommentarene vi ble møtt med da vi kom ombord.

Lørdag startet med bunkring av både mat og noe så uvanlig som snø. Snøhaugen som vi spadde fra var rester fra et skistevne som hadde vært holdt i Arendal. Snøen ble brukt til iskassene ombord.

Kursen ble så satt mot Kristiansand og Bredalsholmen. Alle fulgte godt med da vi nærmet oss målet for denne turen, som var D/S "Hestmanden". "Børøysund" hilste med dampskipsfløyten og videokamera og fotoapparat var i flittig bruk. På kaien sto representanter for verftet på Bredalsholmen og hilste oss velkommen. "Børøysund" ble fortøyet bak "Hestmanden" og her ble vi liggende frem til mandag formiddag.

Det ble tid til flere turer ombord på "Hestmanden". Her var det godt om plass, dekket på "Børøysund" ble plutselig meget lite, men vi var enige i at her strekker det ikke til med noe dug-

nadsarbeid. Det maskinyndige mannskapet fra "Børøysund" sømfarte "Hestmandens" maskineri og var tydeligen fornøyd med det de så. De som hadde vært ombord på "Hestmanden" tidligere var fornøyd med at det nå var mye ryddigere ombord - verftet fikk ros for det arbeide de hadde lagt ned frem til nå. Så spørs det hvor lenge vi må vente før Hestmandens dampfløyte kan svare på Børøysund's hilsen.

Under oppholdet på Bredalsholmen ble det også tid til en tur med Setesdalbanen. Fra Grovane i Vennesla "dampet" vi med veteran tog gjennom en vakker Sørlandsnatur. På mandag gikk turen inn til Kristiansand for bunkring. Neste dag tok vi en liten omvei via Ny Helle-sund før vi ut på ettermiddagen ankret opp i Homborsund.

Onsdag hadde vi noen gjester med oss på turen fra Homborsund og inn til Grimstad. En av dem var Jarle Bjørkelund, museumsbestyrer ved Ibsenhuset og Grimstad Bymuseum. Værgudene var ikke på vår side denne dagen, men med en så engasjerende guide som Jarle Bjørkelund, ble byvandringen i Grimstad en fin opplevelse tross regnet.

Under byvandringen var vi innom Grimstad Bymuseum og Ibsenhuset. Kvelden ble som vanlig avsluttet med middag og det ble også tid til et lite dartspill på kaien. Neste etappe gikk



D/S «Hestmanden» ved Bredalsholmen.

fra Grimstad til Risør. Ved lunsjtiden ankre vi ved Merdøy. Her fikk vi en omvisning på Merdøgaard som ble museum i 1930 og er et gammelt og tradisjonsrikt skipperhjem. Det eldste inventaret er en bibel, "Christian den 4.s utgave fra 1633" med slektsoppteignelse. Inventaret viser ellers at det var nær kontakt mellom Sørlandskysten og de land som seilskutene besøkte. Et av rommene heter forøvrig Kinasalen. Til anlegget på Merdøgaard hører også sjøbu, fjøs og løe. På øya finnes også flere gravrøyser som er fredet. Det var en interessant tur på en øy som flere av oss ikke tidligere hadde hørt om.

Fredag formiddag ble avsatt til privat sightseeing i Risør, før "Børøysund" satte kurs for Stavern. Mannskapet

hadde tydelig ikke fått for mye "Kultur" - for lørdag besøkte flere Sjømennenes Minnehall og Stavern kirke, Norges første Marinekirke. Lørdag ettermiddag la "Børøysund" til kai ved Gåsøykalven. Her er det tradisjon å avslutte sommerturene. All mat under hele turen var blitt laget og dandert med omsorg av vår egen "kokk", som også laget denne avslutningsmiddagen på lørdag. Som mange ganger før ble bordet dekket på land, himlen var overskyet, men solen kikket frem av og til.

Enda en sommertur med "Dampen vår" var slutt.

Britt Røstad

Veteranskipsverftet Bredalsholmen-

et nytt fartøversenter i Kristiansand

Veteranskipsverftet er i startfasen. I år har 10 - 12 mann vært i sving med å pusse opp bygninger, utbedre tekniske installasjoner, lage ny port til dokka og bygge ny platehall på verftet som ligger i Vågsbygd, 4 km fra selve sentrum i Kristiansand. Ved årsskifte vil mye være på plass. Da regner vi med å sette det meste av kraften inn på kanskje den viktigste utfordringen, nemlig å utdanne og lære opp folk til å restaurere skip etter antikvariske retningslinjer.

Jern og stål.

Veteranskipsverftet skal ha et spesielt ansvar for gamle jern- og stålskip, og vil selvfølgelig måtte ta opp igjen en del gamle håndverk som i dag er så godt som forsvunnet. En av de første oppgavene vi må løse i så måte er å få på beina et klinkelag og få kjøpt utstyr til bearbeiding av plater. Går alt som planlagt regner vi med å kunne klinke våre første nagler i løpet av kommende år.

Dokka.

Dokka var i bruk fram til høsten - 92. Da sendte vi dokkskipet til overhaling og helsjekk hos vår store verftsnebo Westamarin AS. Det meste av skipet er fra 1876 og vi fryktet nok at det måtte en del utbedringer til. Målingene av platetykkelsen gav et nedslående resultat. Dokkskipet måtte tas ut av drift.

Nå bygger verftet en ny reserveport. Hva som skal skje med den gamle er

ennå ikke besluttet. Foreløpig prøver vi å stoppe forfallet etter beste evne. Den skal i alle fall sikres for fremtida som det kulturminne det er. Det øvrige maskineriet og dokka forøvrig er i bra stand, så vi regner med å ha anlegget operativt neste år.

Også løftekranene har vi gjort en del reparasjonsarbeider på. I skrivende stund har vi såvidt påbegynt arbeidet med å få nye sertifikater. Her som ellers vil det være kronene som avgjør når arbeidet er fullført. I mellomtida får vi hjelpe oss med en liten mobilkran.

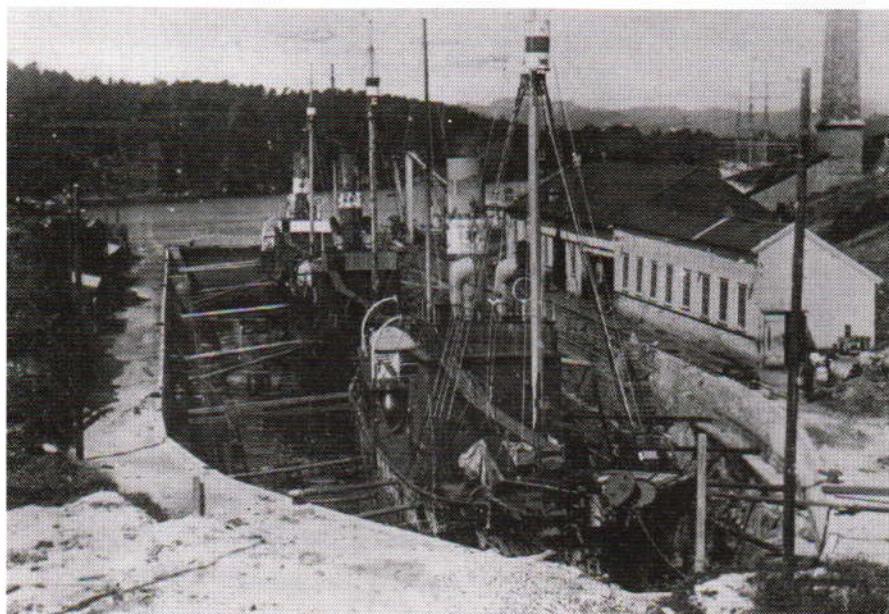
Forøvrig har verftet et lite maskinverksted og ny platehall som vil stå ferdig ved årsskiftet. En del maskiner og utstyr er overtatt fra andre verft, herunder en god del nagler.

Litt historikk.

Allerede på 1700-tallet ble planer for ei tørrdokka lansert i Kristiansand. Men først i 1873 ble arbeidet påbegynt, og tre år senere kunne Christiansand Dok-Compani foreta den første dokksetting i anlegget på Bredalsholmen.

Dokka ble bygget av stein og bunnen var fast fjell. Den hadde en lengde på 320 engelske fot. Dybden var 18 og bredden 42 fot.

Dokka ble raskt en liten attraksjon for byens befolkning og de små dampbåtene på Byfjorden tok turen ut med skuelystne. Ikke skjelden kunne en lese annonser som denne inne i byen:



Gammelt foto fra dokka i Bredalsholmen.

"I anledning Amerikafarerens "Harald Haarfagre's doksætning afgaar "Torrisdølen" fra Hans Johnsen's Brygge Torsdag Tur - Retur 40 øre / 12 Skilling".

I 1908 kjøpte Kristiansands Mekaniske Verksted dokkanlegget på Bredalsholmen. I mellomkrigstida ble dokka utvidet til dagens mål: 137 meter lang, 27 meter bred og 6,2 meter dyp. I 1987 ble holmen kjøpt av Kristiansand kommune og anlegget ble sikret som teknisk- industrielt kulturminne med midler fra Miljøvern-departementet og Norsk Kulturfond.

Velkommen til Bredalsholmen.

På tross av at dokk-anlegget på Bredalsholmen har vært i drift fra

starten, riktignok ikke like aktivt hele tida, så har de store forandringene ikke innhentet stedet slik som f.eks. KMV's verft inne i selve Kristiansand. Dette gir et kulturhistorisk særpreg som danner en ypperlig ramme for de "nye" oppgavene som ligger foran.

Driften i dag er organisert gjennom en stiftelse som har til formål å sikre anlegget som teknisk kulturminne, drive et aktivt veteranskipsverft og skape et senter for maritime håndverkstradisjoner. Vi er nå midt inne i startfasen for dette arbeidet. Foruten å sette anlegget i stand har vi også såvidt begynt arbeidet med båtene. Mange av Dampskibspostens lesere vil vite at D/S Hestmanden ligger ved



Gammelt oversiktsfoto over Bredalsholmen.

kai her ute og arbeidet med å reise midler til restaureringen er begynt. I sommer har vi malt skipet utvendig og ryddet og klargjort for videre arbeid ombord.

I tillegg til selve verftsvirksomheten vil vi legge stor vekt på formidling. Vi har satt i gang et arbeid med å registrere og dokumentere gjenstander og arbeidprosesser knyttet til verftet på Bredalsholmen spesielt, men tar sikte på å presentere et noe bedre tilbud for folk som har interesse for skipsbyggingstradisjoner i jern og stål.

Det vil nok ta noe tid før et skikkelig program og en utstilling vil være på plass, men vi åpner verftet allerede nå for folk som gjerne vil innom for å ta en titt.

Vi ønsker alle fartøyvernere hjertlig velkommen til Bredalsholmen.

Med hilsen

Gunnar Eikeli.

Hvis det er noen som har informasjon til de bildene som viser aktiviteter på Bredalsholmen så vennligst ta kontakt.

Adressen er:
Veteranskipsverftet
Bredalsholmen
N - 4623 Kristiansand
Tlf. 38 08 76 77

Totalleverandør
av elektriske
anlegg til norsk og
utenlandsk
energiforsyning

Erfaring for fremtiden!

ABB Energi

Hovedkontor:
ABB Energi AS
Lørenfare 1
Postboks 214 Økern
0510 OSLO



Husk stoffrist

neste nr.:

15. januar 1994

Vårt tradisjonsrike båtbyggeri kan
mer enn båt. Vi har egen
serviceavdeling med:

PROFESJONELLE HÅNDVERKERE

**For oppdrag innen:
Industri - Kontor - Hjem**

Snekkerarbeid - restaurering -
reparasjoner - innredninger og
interiørdesign med
særpreg.

Alt i glassfiberarbeider spes.:
plugger og former.

Sveising av stål, rustfritt og
aluminium.

Hansen & Arntzen Co. A/S
Båtbyggeri

Tlf.: kontor 35 96 38 66
Telefax: 35 96 38 10
Tlf.: butikk 35 96 35 04

Fra frihetskamp til fortøyningspåler

Restaurerte kanoner i Kragerø
forteller kystkulturhistorie

Av Carl Fredrik Monsen, Kragerø

Det engelske angrep mot København i august 1807 og den følgende erobring av den mektige dansk/norske orlogsflåte skapte store problemer for forsvaret av vår kystlinje de følgende krigsår. Den slagkraftige engelske flåte la en meget effektiv blokadekjede langs våre kyster. Engelske orlogsfartøyer kuttet tilførselslinjene landene imellom og oppbragte store deler av vår handelsflåte - nødsårene 1807-1814 var et faktum.

Vårt seilende, sjøgående kystforsvar var tapt. Som erstatning ble det i første omgang igangsatt en storstilt opprustning og nybygg av en rekke større og mindre kanonbatterier langs hele kysten. Ved hjelp av store pengebidrag gitt av befolkningen ble det etablert forsvarverker rundt byer og tettsteder. Organisasjonen bar navnet Kystværnet, i byene het den Borgervæbningen.

I Kragerø, som denne artikkel omhandler, var det anlagt et forsvarsverk på Gundersholmen allerede omkring år 1670. I 1789 ble denne gamle skanse nedrevet og en ny oppsatt og utrustet med åtte nye kanoner, alt bekostet av en privat institusjon, Jens Lauersøns Legat. Fortet ble etter

krigsutbruddet i 1807 forsterket på artillerisiden og antall kanoner øket til 16.

Vi skriver 19. juni 1808. Under en lett sommerbris forfulgte denne dag den engelske fregatt TARTAR en norsk brigg utenfor Kragerøkysten. På Gundersholmen gikk alarmen og Borgervæbningen var på plass ved sine batterier. Briggen, TORBRIDGE MIDWAY av Christiania søkte mot land og seilte inn Kragerøfjorden for å komme i ly under Gundersholmen kanoner. Svak vind, blandet med stor respekt for å komme i kamp med de fryktede dansk/norske kanonjoller, førte til at TARTAR la bi utenfor innseilingen. Her satte fregatten ut flere barkasser som forfulgte TORBRIDGE MIDWAY innover Kragerøfjorden. Flere skudd avfyrt fra Gundersholmen fikk intrengerne til å oppgi erobringen av briggen. I stedet gjorde styrken landgang ved Stavseng og i Bjelkevik, senere også i Portør. Alle steder ble det gjort innbrudd og hærverk, fra Bjelkevik tok intrengerne med seg en liten jakt som de senere senket på dypt vann. Barkassene ble tilbakekalt og tatt ombord i fregatten da norske rokanonjoller kom tilstede og åpnet ild som kaptein Baker forøvrig besvarte idet TARTAR satte alle seil og sto til sjøs.

Episoden skapte frykt i Kragerø og i landet for øvrig - var forsvaret godt nok? Riktignok hadde man avvist et antall av mindre barkasser, men ville en være i stand til å forsvare seg mot en sterkere utrustet fiende? Byens



Tidsbilde fra tiden omkring århundreskiftet. Fotografiet viser det vakre kystruteskipet D/S DRONNINGEN ved Dampskipsbryggen i Kragerø, fortøyd i P. A. Heuch kanoner.



Peter Andreas Heuchs gamle kanoner med den heder og verdighet de tilkommer, idag oppstilt i sine rette omgivelser ved Gundersholmen Kystfort i Kragerø.

meget rike og mektige mann, trelasthandler Peter Andreas Heuch mente nei - og bestilte for egen regning to stk. 18 punds kanoner fra Fritzøe jernverk i Larvik. Kanonene, utstyrt med P. A. Heuchs initialer fikk plass ved Kragerøs østre innseilingsled, Galleiodden, hvor Heuch også bekostet ny skanse anlagt. Heuch overleverte det ferdige anlegg til Borgervæbningen 25. september 1809. Kanonene inngikk i byens forsvarslinje til fredsslutningen i 1814. Etter dette senket glemselens og etterhvert forfallnets mørke seg over skanse og skyts. Artilleritekniske framskritt under Napoleonskrigen gjorde gammelt jernskyts ubrukelig. Det meste av forswarets artillerimateriell gikk til

smeltedigelen, men endel, og spesielt kanoner som tilhørte sivile fort unnagikk denne skjebne.

Nå ville leseren sikkert undres hvorfor i all verden krig og gamle kanoner fyller Dampskipspostens spalter. Forklaringen på dette henger i sammen med den endring som fant sted i våre havner da faste anløp av kystrutedampskip ble etablert i forrige århundre. Regulær rutefart laget et tidsskifte i mange kystbyer. En rekke steder, også i Kragerø fantes det ikke kaianlegg som kunne tilfredsstille kravene for mottak av den "nye tid", de postførende hjuldampere. Skipene la bi på fjorden, robåter fraktet til og fra, en tungvint ordning for de reisende og særlig for lastbehandling. I dår-



Sjefen, Østlandet Sjøforsvarsdistrikt, admiral E. Eikanger med sin stab inspiserer de restaurerte kanoner, våren 1993.

lig vær og med forsinkelser skal det ha vært en prøvelse for passasjerer når illsinte kaptainer, rekruttert fra marinen, lot sine høylytte forbannelser og eder hagle ut over både reisende og fløttbåtenes besetninger, som ofte var gamle, utrangerte seilskipsmatroser som "inte tålte røyholkær som kokte sei fram på sjøen".

I 1868 ble tomter innkjøpt, Kragerø fikk sin moderne dampskipsbrygge i 1872 og her dukker P. A. Heuch kanoner opp. Gaven fra 1808, som selveste prins Christian August takker for i høytidelig skriv og senere utnevner P. A. Heuch til ridder av Dannebrog, blir hentet fra Galleiodden. "Gløgge hoder" i Kragerø hadde

funnet et nyttig bruksområde for Peter Andreas Heuchs engang så stor-slåtte gave til sin by.

Kanonene ble degradert til fortøyningspåler. I en årrekke ble kystruteskipenes fortøyningsvaihene lagt over kanonenes bakstykke, druen, mens munningene sto fast i mudder og søle under bryggen hvor sjøvann gjorde sitt beste for å tære opp støpejernet. Omkring 1915 forbarmet byens befolkning seg over kanonene, de ble flyttet til kong Oscar IIs utsikt ved Folkeskolen. Her sto de til pryd, rik-tignok på støpte betonglavetter til april 1940. Frykt for at tyskerne skulle oppfatte fredlige Kragerø som en krigersk, befestet by gjorde at P. A. Heuch og frue som vittige Kragerø-

borgere hadde døpt kanonene, ble flyttet og gjemt til krigens slutt. En ny tid på Folkeskolen fulgte og nye tuse-ner av elevers buksebaker fikk ri på kanonene, en behandling som etter-hvert har tatt hardt på P. A. Heuch initialer.

I 1982 ble nye, tidsriktige trelavetter bygget ved Marinens verksted i Kristiansand og kanonene ble oppstilt i det restaurerte Gundersholmen Kystfort i Kragerøs vestre havn. I år bekostet Østlandet Sjøforsvarsdistrikt og Marinemuseet nye munningsspeil til forsvarrets kanoner.

P. A. Heuchs enestående forsvarsgave fra 1808 sammen med annet gammelt artillerimateriell fremstår i dag som et verdig minne over tidligere tiders forsvarsvilje. Fortet gir dagens heim-vern synlige røtter langt tilbake i vår historie. I tillegg bærer to av kanone-ne minner fra dampskipenes første tid



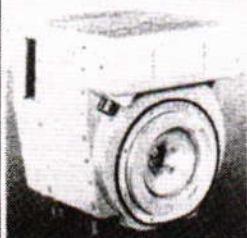
Kanonene var vanligvis utstyrt med kongens initialer. Skytset fra Kragerø bærer en privatmanns bokstaver. Dette, sammen med deres unike tilblivelse under vår frihetskamp 1807–1814 gjør støpejernskanonene til nasjonalhistoriske klenodier.

som en viktig, men nå desverre en lite utnyttet kommunikasjons- og ferdselsåre: Leden langs kysten.



HATZ SUPRA SILENT PACK

NYHET



Ta i bruk de nye
en-sylindrede, helkapslede
luftkjølte dieselmotorene
2–10 kW 1500–3000 o/min.

- svært støy- og vibrasjonssvake
- full overvåking/Auto-Stop
- leveres også i ukapslet utførelse til enda gunstigere pris
- INTRODUKSJONSTILBUD NÅ!

Med disse motorene «skreddersyr» vi miljøvennlige og lettbygde strømaggregater i størrelsene 3 - 10 kVA.
INTRODUKSJONSPRIS NÅ !!!



INDUSTRIMOTOR AS



Postb. 54 Kalbakken, 0901 Oslo – Tlf.: 22 16 52 30 – Fax: 22 16 49 30

Rettelse

Redaksjonen beklager at navnet på forfatteren av artikkelen om hurtigrutene falt ut i forrige nr. 2/93

Artikkelen var skrevet av

Jan Strand, eks
Bergenser og
Veteranskip-
entusiast.

Redaksjonen

Hundre år gammelt vikingskip

Tusenvis av jublende amerikanere og norskamerikanere tok imot det norske vikingskipet "Viking" da de ankom New York og senere Chicago for å delta i den store verdensutstillingen som ble arrangert i 1893.

De tre skipene som deltok på den samme verdensutstillingen som var til ære for Christopher Columbus er borte vekk. Det er ikke lenger noen tvil, det var Leiv Eiriksson som oppdaget Amerika, eller en kan si at det var han som til sist trakk det lengste strået som han egentlig hadde hatt i sin hånd i flere hundre år uten at noen egentlig oppdaget det.

I dag er det mange som er av norsk opphav i Chicago som er fortvilet over dette skipets tilstand. Den norske generalkonsul i Chicago sier at det er veldig tragisk slik skipets tilstand er idag.

I 1893 gav skipet Norge stor ære. Det ble en av de virkelig store tiltrekningssgjenger på denne verdensutstillingen. Utstillingen som egentlig skulle vært i 1892 til minne om Columbus' oppdagelse av Amerika i 1492.

Da Gokstad-skipet ble funnet i 1888, tok kaptein og redaktør Magnus Andersen initiativ til å bygge en kopi i full størrelse. En rask handling og sterk økonomisk støtte fra mange hold, særlig fra sjømannsstanden, gjorde dette mulig. I februar 1893 ble det nye Gokstad-skipet sjøsatt fra Chr. Christensens Verft i Sandefjord. Det var tusenvis av mennesker som

overvar denne seremonien og skipet fikk navnet "Viking".

Magnus Andersen ble mannen som førte skipet fra Bergen til Amerika sammen med et mannskap på 11 personer. De var alle erfarne sjøfolk, noen hadde dratt til sjøs allerede som 13 - 14 åringer. Det var faktisk et par stykker som hadde tatt styrmannssertifikat som 17 - åringer.

Yngstemann på denne turen over Atlanteren var Jens Bring fra Oslo, 20 år gammel og eldstemann var styrmann John Gustav Gundersen fra Fredrikstad. Han var 43 år gammel. Annestyrmann på "Viking" var Christen Christensen som var født i Risør den 12. desember i 1856. Han reiste til sjøs i 14 - årsalderen og allerede som 17 - åring tok han styrmannsksamen. Bernt Nygaard som var fra Lillesand var født i 1864 og hadde i flere år seilt som styrmann da han ble med på denne turen. Far hans var skipsbyggmester og av den grunn fikk han tidlig innsyn i alt som gjaldt bygging og operasjon av skip. Han reiste til sjøs straks etter at han var blitt konfirmert og han ble viden kjent som en flink og modig sjømann.

1. mai i 1893 lettet "Viking" anker i Bergen for å ta en tur i vesterled. Mannskapet på denne turen var: Kaptein Magnus Andresen fra Larvik, styrmann Johan Gustav Gundersen fra Fredrikstad, annenstyrmann Christen Christensen fra Risør, stuert Fredrik Franzen fra Sandefjord, båtsmann Rasmus E. Rasmussen fra

«Viking»
på seiltur på
New York havn.



Bergen, Hans Løkke fra Røros/Trondheim, Johan Eriksen fra Horten, Oscar Solberg fra Våler i Østfold, Bernt Nygaard fra Lillesand, Johannes Bruun Møller fra Ramsøy, Severin Martinius Simonsen fra Sandnes og Jens Bing fra Oslo.

På turen seilte de, men innimellom måtte de ta til årene. De kokte mat og sov på det åpne dekket, og nådde frem til New York allerede etter 28 dager.

Det vakte meget stor oppmerksomhet og det ble en stor feiring både i New York og alle andre steder der skipet var innom før det nådde Chicago den 12. juni. Da hadde de seilt nærmere 8000 kilometer eller 4300 nautiske mil. I tillegg til den store norske kolonien i Chicago, tok også Chicagos ordfører, Charter Harrison og mange andre prominente gjester imot skipet.

De entret båten før den nådde byen og seilte sammen med en armada av båter inn på Chicagos havn.

Amerikanske aviser sparte ikke på superlativene i sin beskrivelse av denne begivenheten som hadde bevist at vikingene var dyktige sjøfolk og at vikingskipet kunne trosse Atlanterhavets stormer. I mange aviser ble det også skrevet at dette beviste at Leiv Eriksson oppdaget Amerika. Ja, det ble faktisk gjort narr av Columbus og også det forhold at de tre spanske karavellene måtte bli slept over Atlanteren. Omtalen i avisene var omfattende og gav Norge en publisitet og godvilje som selv ikke OL-triumfer kan måle seg med.

Både mannskapet og «Viking» ble så populære at de også tok en reise på Mississippi helt til New Orleans. Etter denne turen ble skipet fortøyd i Jackson Park i Chicago. Men med

denne fortøyningen startet også nedgangstiden. Vandaler skar stykker av båten, og årer og annet utstyr forsvant.

Organisasjonen av Norske kvinner i Chicago samlet inn 20.000 dollar for å reparere dette klenodiet av et vikingskip, men dette førte også til at Chicago Parkvesen fikk eiendomsretten til skipet og oppbevaringsstedet ble Chicago dyrepark. Det er mildt sagt ikke skipets rette element. Av alle fulgle - og dyreslag i parken har duene vist størst interesse for skipet. De har vaglet seg under halvtaket som er bygget for å beskytte skipet og dette har ført til at duenes fornødne har satt sine tydelige spor der kaptein Andersen og hans mannskap inntok sine måltider. Nå har en riktignok kommet til at duegjødelsen har virket som impregnering på skipet, men derom er ikke alle enige.

I 1979 ble det dannet en komite som skulle arbeide med restaurering av vikinsskipet. Den danskettede politiker Carl Hansen, ble valgt som formann for denne foreningen. Det ble nå samlet inn over 200.000,- dollar, et beløp som omtrentlig vil dekke arbeidet til restaurering av skipet.

Det en mangler i dag er midler til å etablere et sikkert sted som kan sikre skipets eksistens i de påfølgende hundreår. Det er viktig at noe skjer snart, da skipet må flyttes fordi dyreparkens krypdyr skal innta dette området.

Det er flere steder som i disse dager diskuteres så som: Chicago Industri-museum, Det norskamerikanske Vesterheim-museet i Decorah eller på den nye moloen som bygges i Chicago. Selv om vi nordmenn kunne tenke oss å få skipet tilbake til Norge,



Ankomst til Chicagoutstillingen.

så er det vel lite realistisk

Karen Gagen, redaktør for den nye skandinaviske avisen SUN i Chicago og medlem av restaureringskomiteen, mener det vil bety mye for identiteten til hele den skandinaviske kolonien om skipet får en verdig plassering. Som nevnt, ingen plassering av avgjort, men hun mener at plassering på den nye moloen vil være det riktige stedet. Dersom skipet blir plassert her, er det planer om å lage en permanent utstilling på skipet og vikingenes historie. Det vil kunne bli en god turistattraksjon som samtidig vil spre viten om Norge som sjøfartsnasjon både historisk og i nyere tid.

Arne Drage.

Basert på artikkel i Fædreladsvennen.



Dampskipsmodeller

Det om å skrive litt om bygging av fire dampskipsmodeller fra Lindaas - Masfjorden DS, ville jeg først gjøre meg ferdig med dem. Nå er det gjort. Jeg har aldri bygd modellbåter før, men etter å ha sett modellen av D/S "Stavenes", og lest artikkelen til O-W Haakstad i Dampskibsposten om bygging av D/S "Børøysund" fikk jeg lyst til å prøve.

Tegningen av "Lindaas", "Lygra" og "Masfjord" fikk jeg kjøpt på Bergen Sjøfartsmuseum, og profiltegning av "Horden" fant jeg i "Steamers of the Fjord's" av Mike Bent. Dessuten trengte jeg fotografier, men det var smått med denslags og generalarrangements-tegningene var skuffende lite detaljerte. Heller ikke stemte de helt med fotografiene. Men bygge båtene ville jeg uansett, så jeg begynte på alle fire samtidig, i målestokk 1:100, siden 1:50 ville kreve for stor plass. Båtene er fra perioden 1880 - 1940.

Byggingen

Skroget ble laget av helved, furu sammenlimt i vannlinjen for å ha linje å gå etter under arbeidet. En av dem ble limt sammen av fire furuklosser med lodd også i stevnene. Da ble det siktelinjer både vannrett og loddrett. Til tegningen av Lindaas fulgte heldigvis med spanttegninger og siden skroget på denne type "kuttere" er ganske likt, brukte jeg noenlunde de samme malene til alle fire.

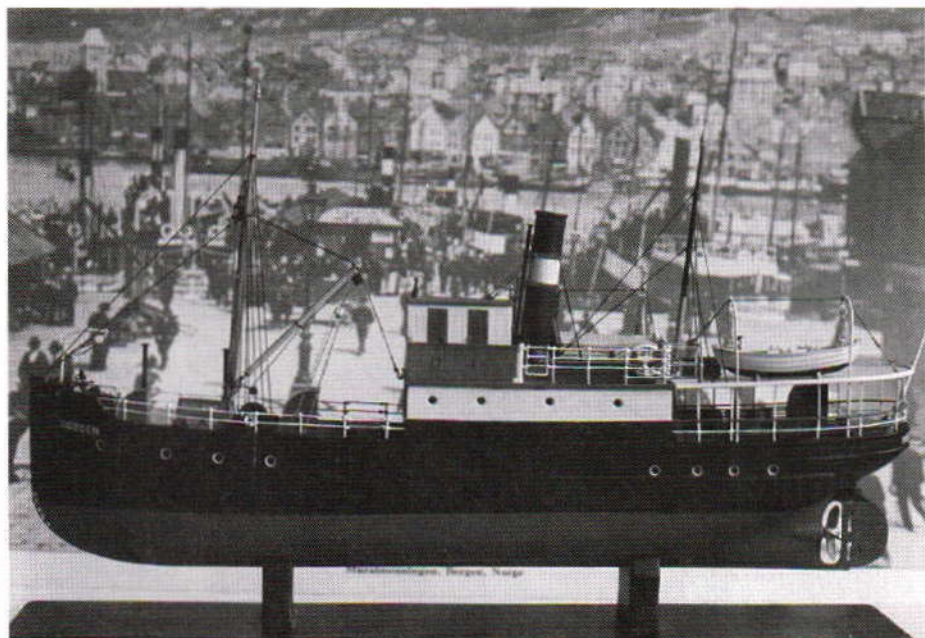
Kjøl og stevner var smale bøkeler (og bjørk) limt inn i et sagspor i loddlinjen. Byggingen på hoveddekket

midtskips ble laget i ett med skroget og skanseledningen langs brønn og hekk var tynne bjørkelister eller 0.8 mm kryssfiner limt i spor i skroget og pusset jevnt utvendig. Før skanseledningen ble dekket pålimt av bjørk eller kryssfiner innrisset med planker. Til plateforsterkningene langs skipssiden og hekken ble det pålimt smale bjørkelister, smerglet og jevnet til halvrund profil.

Styrehus

Styrehus og salong ble bygd av 0.4 mm og 0.8 mm kryssfiner med hull for vinduer. Til listverk brukte jeg brun sytråd strøket med kvitlim og tørket, og så kappet i lengder og pålimt. De ble gjort helt ferdige med maling og tredd ned på en flat firkantet trekloss på dekk slik at det kunne løftes av og på under montering av rekken.

Rekkverket ble laget av 0.3 mm kobbertråd og støttene av 0.5 mm tråd og for å få virkningen av støtter med 3 eller 4 hull lagde jeg en jernplate med 3 (4) spor i og en dor med tilsvarende nøkker. Mellom støttene la jeg 0.5 mm kobbertråd og slo 3(4) bukter på tråden. Disse støttene ble så limt i riktig lengde ned i huller i dekket, og reilene limt inn i buklene med superlim, et par støtter bortover om gangen til hele reilen var pålimt. På utsiden av hvert festepunkt brukte jeg så enten Araldit-lim eller vannfast hvitlim slik at det ble dannet en kule; bøyen i støtten bak og limet foran. Når dette ble hvitmalt fikk det riktigere størrel-



«Horden»

se enn de ferdigkjøpte støttene som er alt for overdimensjonerte i 1:100. Rekken med panel ble ferdiglaget og malt før de ble påsatt. Først ble plankerekken skåret til av 0.4 mm kryssfiner og innrisset panel, og på baksiden ble limt støtter med relingen gjennom de 3 bøyene på hver med superlim og oppå toppen ble det limt en tynn trelist. Ferdig limt og malt ble de tredd ned i hull for støttene i dekket og limt fast.

Dampvinsjene ble laget av kvit plast, saget og filt til og limt sammen med kobberakslinger og avstivere og malt svarte. Det var vanskelig å få fatt i tegninger og gode fotografier av vinsjene, men i et hefte av Model Shipwright var det en ganske god teg-

ning av en dampvinsj så den var til stor hjelp. Anker og ankerstrammere ble også laget av kvit plast.

Skorsteinen er dreiet i bjørk med bånd og brenner, og bardunfestene er små øyenagler bøyd av jern- eller kobbertråd på 0.3 mm. De kunne faktisk vært ennå mindre, men det er slikt en oppdager etterhvert, så neste gang ...

Luftventilene laget jeg av presset, varm plast, men etterpå har jeg prøvd å lage dem i eple/kirsebærtre og det fungerte enda bedre. Det finnes jo ferdige ventiler å få kjøpt, men all ferdigvare til skuter virker alt for overdimensjonerte, så det enste jeg har kjøpt ferdig er kjettingen i lasterommene. Livbåttblokkene kjøpte jeg



«Lindaas», «Masfjord» og «Lygra»

en del av, men fant fort ut at de sjølagde ble atskillig bedre.

Topplanterne lages best av kirsebær/eple-tre og glassert med blank plast, filt til og limt inn i trelykten. I hvert hjørne stakk jeg inn en ørliten bøyle av messingtråd for snoropp-heng. Disse lanternene ble heist opp og ned på to snorer(wire) litt til siden for masten slik at de gikk klar staget forut. Etter gamle bilder var de ofte firt ned om dagen og bundet til masten nede. Noen hadde snorene festet i dekket slik som på «Børøysund» og «Granvin», andre som «Lindaas» hadde snorene festet rundt koffernaglene i masten. Festet i toppen var en lang bøyle med tre armer og trinser i den midterste for å fire lykten til topps. Sidelanternene hang aldri ute om dagen, det har jeg ennå til gode å se på bilder fra før krigen, så jeg lot være å

feste dem, men limte på to lister på hver side. Akterlanternen var heller ikke alltid ute om dagen, så på «Masfjord» har jeg bare festet to metalltråder akter hvor lanternen ble tredd ned på.

Livbåtene er i hel bjørk med bord-ganger skåret og filt inn med pålimte stevner og kjø og presenning av papir, eller trelemmer som på «Masfjord». To av lettbåtene var åpne, så de måtte jeg hule ut med treskjærerjern og fresing.

Master og bommer er av bøk som kunne files og pusses så tynt jeg ønsket det uten å være redd for at de skulle briste. Bardunfestene er av samme type små øyenagler av kobber eller jern med svart papirstrimmel mellom.

Til riggingen fikk jeg ikke fatt i riktig tråd, den eneste riggtråden for skuter

som var i hendel her var alt for grov og var beregnet på seilskuter i målestokk 1:50, så jeg måtte bruke svart og beige silketråd, som heller ikke var helt tilfredsstillende. Den ble brukt, men da alle skutene var ferdig, oppdaget jeg fluebindertråd i en sportsbutikk så den vil jeg bruke på de neste båtene. Den var særdeles fin og tynn, nesten over all forventning. Det er stadig noe nytt å lære under dette arbeidet!

Bergen Sjøfartsmuseum ble faktisk interessert i å stille ut de 4 modellene mine og gjennom Dampskibsposten fikk jeg tilsendt et utrolig skarpt foto av framskipet på "Lygra". Bildet kom fra A.K.Engvik i Fusa og han bestilte forresten en modell av den lille dampen "Ulven" som gikk til bunns i Fusa i 1890. Det er endatil en mulighet for at det skal brukes undervannskamera på vraket, og med slikt bakgrunnstoff vil det bli en fornøyelse å bygge "Ulven". Det er bare synd at det ikke er brukt slikt undervannskamera for å filme "Masfjord" som gikk ned i Masfjorden i 1944. Den ligger på omlag 90 meters dyp, så om noen finner på å filme den ville jeg gjerne hørt fra dem.

Det er enda mange småting jeg kunne skrevet om, f.eks hvor tungvint og byråkratisk det er å få sett bilder på Universitetsbiblioteket i Bergen osv., men jeg er redd det allerede er blitt alt for mye for Dampskibsposten å svelge, så om det finnes noen som har noe de lurar på om båtene, kan de bare spørre.

Det neste som nå skal bygges er modell av 5 mindre dampbåter fra 1870

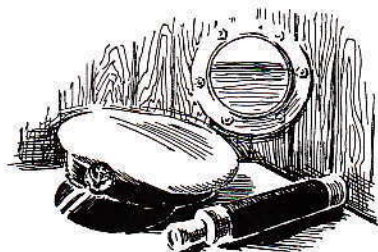


Modell av akterenden på «Masfjord»

årene til omlag 1900. Det er "Ulven", "Horden", "Rolf", "Nordhordland" og "Arne" hvis alt ordner seg med bilder og tegninger.

Steinar Ådland
Starnlien 11
5037 Solheimsviken

Redaksjonen vil oppfordre alle lesere som har informasjon, bilder etc. som kan hjelpe til i byggeprosessen for de 5 båtene å ta kontakt med Steinar.



«SØGNE»

En gammel lokalrutebåt som fremdeles er i drift.

I årene fram mot 1960 var det mange lokalrutebåter som "Søgne" i drift langs norskekysten. I senere år er de blitt erstattet av mer hurtiggående båter eller broer og tunneller til øysamfunnene og andre veiløse strøk som de engang betjente. En av båtene som har overlevd er "Søgne".

"Søgne" ble bygget ved Høllen Skipsverft i Søgne i 1935/36 som lokalrutebåt. Det ble lagt vekt på stor dekksplass siden båten skulle brukes til turistturer utenom rutene i sommersesongen og den originale overbygningen var kortere og lavere enn den nåværende, men båten hadde da i tillegg en salong under dekk forut. Båten er svært sterkt bygd, med 2 1/2" eikehud på furuspant og ishud. Lengden er 57 engelske fot og båten er på 36 brutto register tonn. Opprinnelig hadde den en ensylindret Laval semidiesel på 80 HK. Motoren var 2,5 meter høy og svinghjulet alene veide 1100 kilo. Maksimalt turtall var 280 omdreininger pr. minutt. Første eier var Thomas Salomonsen, som drev rutetrafikk mellom Kristiansand og Søgne med en dag i uka til Mandal. Under krigen ble båten konfiskert av tyskerne og benyttet til forskjellige fraktoppdrag på strekningen Kristiansand - Egersund.

Etter krigen, nærmere bestemt 8. juli 1945 startet to av Thomas Salomon-

sens sønner, Jakob og Kåre, rutetrafikk mellom Risør og Arendal. Et år senere sluttet broren Salomon seg til dem. Han hadde seilt i utenriksfart under krigen og skulle egentlig bare være vikar i en periode, men de tre brødrene skulle komme til å arbeide sammen i 40 år. Til å begynne med gikk ruta tre dager i uka på grunn av drivstoffrasjonering, men ble senere utvidet til fem dager i uka. Torsdag var liggedag og ble benyttet til forskjellig vedlikeholdsarbeid om bord. En ting som forbauset mange var at man aldri hørte de tre krangle om noe. Det ble ikke en gang gitt ordrer for alle visste nøyaktig hva som skulle gjøres til enhver tid. For oss "tilskuere" virket det derfor som om allting gikk så lett, men ved nærmere ettertanke forstår man at det må ha vært en utrolig slitsom jobb.

Til å begynne med var "Søgne" stasjonert i Risør og startet kl. 05.45 om morgenen turen til Arendal, en distanse på omkring 25 nautiske mil. Det var mer enn 20 anløpssteder i begge retninger og befolkningen i distriktet var fullstendig avhengig av denne kommunikasjonen, til transport av både folk og varer. To ganger i uka gikk ruta på innsiden av Flostaøya og Tverdalsøya og de andre dagene gikk den på utsiden av disse øyene. På den måten kan man si at "Søgne" dekket transportbehovet for et stort område, nemlig hele kyststrekningen fra Arendal til Risør.

Det var selvfølgelig øyene som var mest avhengig av sjøverts transport



"Søgne" slik den ser ut idag. Livbåtene er erstattet med flåter, og båten har fått stålmaster.
Foto: Søgne Venner.

siden ingen av dem hadde broforbindelse den gang, men en rekke steder på fastlandet ble også anløpt. Veinettet var dårligere og båttransport kunne konkurrere bedre med biltransport enn idag. "Søgne" hadde den gang passasjersertifikat for 108 passasjerer i utenskjærs fart, og ofte var det fullt. Passasjersertifikatet er senere blitt redusert.

I tillegg til alle passasjerene den gang, ble det ført all slags last - fra levende dyr til isblokker. Sistnevnte ble lastet i Kvernkilen og ført til fiskemottaket i Risør. Det var særlig i makrellsesongen at det var aktuelt med islast og de kunne ha opptil 10 tonn isblokker på dekk. Bensin ble også ført, og de kunne ha opptil 20 fat i rommet. Det var helt vanlig langs hele kysten på den tiden, men nå er det selvsagt ikke lenger tillatt. Det var kveld før "Søgne" var tilbake i Risør. Ankomsttiden kunne variere

litt, men sjelden mer enn en halv time. Klokka kunne bli ti om kvelden før mannskapet fikk anledning til å spise middag og så var det bare noen timers søvn før neste tur. Fem dager i uka, året rundt.

Et vanlig spritkompass, kursbok og klokke var de eneste navigasjonshjelpemidlene, så det sier seg selv at turene må ha vært svært krevende i tåke, tett snødrev eller uvær med nedsatt sikt.

I 1948 ble båten bygd om. Overbygningen ble forlenget forover og gjort høyere. I tillegg ble toalettet flyttet fra fordekket til akterdekket og det ble bygd ny nedgang til salongen forut. I den gamle overbygningen var det salong på begge sider av maskincasingen. Man gikk inn på styrbord side som nå, men man måtte ut på akterdekket for å komme inn i salongen på babord side. Bestikken var som nå og døren i styrehuset lå på samme



Dette bildet er tatt i Arendal en gang mellom 1948 og 1970. Båten hadde den gamle tremasta, nedgangskapp på fordekket og livbåter (prammer).

Foto: Salomon S. Salomonsen.

nivå som bestikken. Ombyggingen gjorde salongen mer praktisk i og med at man kunne komme til babord side uten å gå ut på akterdekket. Styrehuset ble hevet opp på båtdekket, slik at man fikk brovinger og bedre plass på båtdekket.

Samme år ble ruta til Risør kuttet ut og brødrene Salomonsen flyttet til Lyngør, som nå ble båtens hjemmehavn. Ellers fortsatte ruta til Arendal som før, fram til 1955. Brødrene Salomonsen hadde fram til da en annen båt i tillegg til "Søgne". Det var "Dypvåg" som trafikkerte Tvedestrand og øyene utenfor. Den hadde en slags samseiling med "Søgne". Da "Dypvåg" ble solgt i 1955, ble "Søgne"s ruteopplegg endret betraktelig. Mannskapet flyttet fra Lyngør over til Gjeving på fastlandet, og Gjeving ble fra nå av østlig endestasjon og natthavn. Derfra gikk båten på mandager, onsdager og fredager til Arendal og de tre andre arbeidsdage-

ne til Tvedestrand. Noen av øyene hadde fått broforbindelse og var derfor mindre avhengig av lokalbåten enn tidligere. "Søgne"s nye seilingsopplegg var derfor tilstrekkelig til å dekke behovet for transport til øyene som fremdeles ikke hadde fastlandsforbindelse.

I 1951 var den originale Laval-motoren moden for utskifting og det ble satt inn en tosylindret Heimdal på 130 HK. Dette var også en semidiesel, og størrelsen gjorde at lasterommet ble noe mindre på grunn av at skottet måtte flyttes forover.

Heimdalen gjorde tjeneste fram til 1963, da "Søgne" fikk den første dieselmotoren. Det var en Caterpillar på 180 HK. Den sto om bord i 11 år og ble i 1974 erstattet av en 200 HK GM Detroit diesel. Denne motoren har til nå lengst "fartstid" idet den først ble skiftet ut i 1992. Da hadde den 50.000 gangtimer, og de gode erfaringene med denne motoren gjorde at

man valgte å sette inn en identisk motor. Det er altså den femte motoren som nå står i "Søgne". Eldre folk minnes ristingen fra "Søgne"s første semidiesel. Den var i høy grad merkbar når man var vant til dampbåtene som hadde trafikkert ruta før krigen. I 1963 kjøpte de tre brødrene båten av sin far og dannet partsrederiet Brødrene Salomonsen, med Salomon S. Salomonsen som bestyrende reder. På slutten av 60-tallet ble båten igjen ombygd. Det var ikke lenger behov for salongen under dekk forut, og kappen ble derfor fjernet. I tillegg ble den gamle tremasta erstattet med en stålmast som ble plassert noe lenger forover enn den gamle. Den fikk lengre bom slik at man kunnerekke lenger innover bryggene, og en ny hydraulisk vinsj ble montert. Båtens utseende var nok etter de flestes mening bedre med den gamle masta, men det nye laste/losseutstyret gjorde arbeidet med lasthåndteringen adskillig enklere.

Som tidligere nevnt minket passasjerantallet år for år ettersom landtransporten tok mer og mer over. Stadig flere mennesker fikk egne biler og de som fremdeles benyttet offentlig kommunikasjon, brukte "Søgne" først og fremst over til Hagefjordbrygga på Borøy og buss videre derfra. Det var likevel et ganske stort behov for transport av gods, både kolonialvarer og ikke minst bygningsmaterialer under "byggeboomen" på Sandøya på 80-tallet.

Salomon, den eldste av de tre brødrene, døde i 1986 og senere måtte Jacob slutte av helsemessige årsaker. I 1987 ble derfor "Søgne" solgt til Aust-Agder Trafikkselskap. Kåre fortsatte å arbeide om bord til han

hadde 50 års fartstid om bord i båten. ATS kuttet ut langrutene til Arendal og Tvedestrand og konsentrerte seg om nærtrafikk mellom Lyngør, Askerøy, Sandøya og Fastlandet. Endringen gjorde det mulig å få flere avganger pr. dag, og øysamfunnene fikk på mange måter et bedre transporttilbud. Likevel, mange savnet det gamle opplegget og det er ikke tvil om at godstransporten ble dyrere. To år senere bestemte ATS seg for å trekke seg ut av båttrafikken i Tvedestrand kommune, og "Søgne" var igjen til salgs.

Potensielle kjøpere var inne i bildet, men trakk seg ut igjen av forskjellige årsaker. Driften av en slik rutebåt er tross alt ingen gullgruve. Det innebærer lange harde arbeidsdager, og man er fullstendig avhengig av offentlig støtte.

En tid så det mørkt ut for "Søgne". Det koster å drive en såpass stor tomannsbetjent båt og samferdselsmyndighetene ønsket nok heller å satse på en mindre enmannsbetjent båt. Befolkningen på Sandøya så på dette som et dårlig alternativ, både med hensyn til transport av skolebarn, gods og ikke minst isproblemer. Mange vintere har vist behovet for en stor, tung båt i rutetrafikken. "Søgne" er en god isbryter og Sandøy Vel engasjerte seg sterkt overfor samferdselsmyndighetene for å beholde den båten.

Problemet ble løst ved at stiftelsen Søgnes Venner ble etablert i 1989. Søgnes Venner kjøpte båten av ATS og det ble dannet et aksjeselskap, A/S Søgne, som tar seg av den daglige driften. Søgnes Venner er eneaksjonær i A/S Søgne, og Jan Willy Nilsen og Frode Hansen er fast mannskap

om bord. Sammen med Ole Bøgh, som er formann i Søgnes Venner og styreformann i A/S Søgne gjør de en utmerket jobb.

I 1990 fikk Lyngør sitt eget båtselskap, og "Søgne" mistet dermed en del av sitt inntektsgrunnlag, både når det gjelder gods- og passasjerinntekter og offentlig tilskudd, men båten betjener fremdeles Sandøya og Askerøy. Det kan ikke stikkes under en stol at det også har vært turbulente tider etter at A/S Søgne overtok driften. Mange ønsker bedre rutetilbud på kveldstid og i helgene, men med de bevilgninger som stilles til rådighet, lar det seg vanskelig gjennomføre.

I skolens sommerferie legges rutene om, og det kjøres en rute til Tvedestrand hver dag. Dette er populært blant turister fordi det kan legges opp som en rundtur med buss tilbake til Tvedestrand fra Gjeving. I tillegg kjøres det mange turer utenom rutene, både på kveldstid og i helgene.

Under siste slippsetting i mai ble det oppdaget omfattende råteskader i skroget, og "Søgne" er kommet i en meget vanskelig situasjon. Skipskontrollen har pålagt å utbedre skadene innen årsskiftet. Hvis ikke vil båten miste sitt passasjersertifikat.

Et seriøst båtbyggerfirma har taksert skadene og det vil komme på ca. kr. 600.000 å reparere skroget. Deler av overbygningen er også i en dårlig forfatning, men det er ikke gitt pålegg om utbedringer på den. Søgnes Venner ønsker primært å reparere både skrog og overbygning samtidig fordi verftet vil kunne gjøre disse jobbene parallelt og det hele kan utføres

på ca. 3 måneder. Problemet er at det vil koste kr. 525.000 ekstra.

Generalforsamlingen i Søgnes Venner har vedtatt at båten skal repareres, men i skrivende stund er det uvisst om den kommer tilbake i vanlig rutetrafikk. Samferdselssjefen i Aust-Agder har nedsatt et utvalg som skal vurdere om man fortsatt skal satse på "Søgne" eller om det skal kjøpes inn en annen båt.

Vil det bli billigere å kjøpe en annen båt enn å reparere "Søgne"? Det er nok et av hovedspørsmålene utvalget må ta stilling til.

For å skaffe penger til reparasjon av båten har Søgnes Venner startet salg av andelsbrev, pålydende kr. 500, 1000 eller gjerne mer. Vi har ingen mulighet til å finansiere hele reparasjonen på denne måten, men vi skal gjøre vårt beste for å få inn mest mulig. Dersom noen av leserne ønsker å støtte oss med kjøp av andelsbrev, kan de henvende seg til formannen i Søgnes Venner, Ole Bøgh, Sagesund, 4900 Tvedestrand eller styremedlem Geir T. Tegdan, Postboks 1, 4915 Vestre Sandøya.

Hvis "Søgne" må tas ut av rutetrafikk, er Søgnes Venners plan å ta vare på båten som et slags flytende museum, for å vise kommende generasjoner hvordan folk reiste i tidligere tider, en transportform som neppe kommer tilbake. Primært ønsker vi at den skal fortsette i rutetrafikk, men båten må i alle fall tas vare på. Den totale utseilte distanse tilsvarer omkring 30 ganger rundt jorda ved ekvator. Bare det forteller litt om hvilken betydning båten har hatt for øybefolkningen.

Sandøya, 15. august 1993
Geir T. Tegdan.

Veteranbåtrute på Nærøyfjorden



For tredje året på rad har veteranbåten «Atløy» gått i sommarrute mellom Flåm og Gudvangen. Båten som er 62 år gammel er restaurert og eigd av eir andelslag, men blir disponert av Kystmuseet i Florø, der «Atløy» elles har basen sin. I nokre travle sommarveker har gamle «Atløy» vist seg fram på Sognefjorden. I dette sy-dande turisteldoradoet - saman med snøggåande sightseeingbåtar sprengfulle av hestekrefter og kjempesvære cruiseskip frå heile verda skapar «Atløy» ei spesiell stemning av fin gammal årgang.

Arbeidet med «Stavenes»

Veteranskibslaget «Stavenes» har hatt det første styremøte etter ferien. Etter at «Stavenes» vart slippa og behandla mot vidare forfall under vasslina vart båten slepa til Kaupanger i april 1993.

Frå Riksantikvaren har «Stavenes» fått tilsegn om kr. 100.000,- av sentrale fartøyvernsmidlar. Midlane skal nyttast til vidare sikringstiltak på båten. For hausten 1993 har veteranskibslaget sett som mål at det skal byggjast tak over båten.

Med M/S «Granvin» til Masfjorden

Det er blitt ein tradisjon at Veteranskipslaget Fjordabåten i løpet av sommaren skipar til langtur til gamle rutedistrikt med "Granvin". I år vart turen lagt til Nordhordland, nærare bestemt til Masfjorden, det gamle ruteområdet til Lindaas-Masfjorden Dampskipsselskap.

Laurdag morgon, 26.juni la "Granvin" ut frå Strandkaia i Bergen. Sjølv om båten er ein "framand fugl" i dette distriktet, var det møtt fram mykje folk som ville nytta høve til å reisa på den gamle måten. Også mange av medlemmane i Veteranskipslaget Fjordabåten tok turen, dei fleste utstyrde med sovepose og tannbørste i von om å finna ein liggeplass i salongen for natta. Andre tok sikte på å fylgja rutebussen tilbake om kvelden.

Sjølv om "Granvin" ikkje har tilknytning til Masfjorden, så var i alle høve fleire av mannskapet på denne turen frå Nordhordland. På brua styrde Jon Rebnord med sikker hand og på dekk var mellom anna Adolf Fjellstad med mange års fartstid frå fjordabåtane i Nordhordland. Og i "kjellaren" var det Leif Egil Sandnes og Reidar Mjøs som passa på at Wichmannen ytte sitt beste.

Presis kl. 8.30 kasta vi loss og sette kurs nordover Byfjorden. Første stopp var Salhus. Derifrå gjekk turen til Isdalstø. Sjølv om det var i beste handletida, var det møtt fram mykje

folk, både dei som ville nytta høve til å vera med, og dei som ville oppleve "gamle dampen" frå kaia.

Den siste stoggestaden før kursen vart sett innover Fensfjorden, var den nye snøggbåtkaia på Fonnes. Rett etter avgang frå Fonnes passerte vi Mongstad og oljeraffineriet til Statoil.

Første stopp i Masfjorden var Sandnes. Gjensynet og stemninga på kaia og ombord viste at strilane ikkje har gløymt fjordabåten. Og det skulle nesten berre mangla med den sentrale rolla desse båtane spela i distriktet i nær hundre år.

Det knytter seg ei trist hending til ein av dei gamle fjordabåtane frå distriktet. Vinteren 1944 gjekk D/S "Masfjord" på land ved Duesund og sokk like ved noverande fergekai. Fleire menneske omkom ved denne ulykka. Ombord i "Granvin" var ei av dei som opplevde denne ulukka og som vart berga. Ellen Sandnes var berre 14 år den gongen ho skulle fylgja D/S "Masfjord" til Bergen. "Granvin" la kursen mot staden "Masfjord" gjekk ned for snart 50 år sidan. Frå brua kunne Konrad Otterstad, som var med og berga Ellen Sandnes, fortelja om den dramatiske natta og arbeidet med å berga folk i land.

Etter denne markeringa, gjekk turen innover til Andvik. Her møtte 88 år



«Granvin» ved Duesund i juni 1993. D/S «Masfjord» grunnstøtte og forliste her i 1944.

Foto: Harald Sætre.

gamle Jenny Anvik fram med postsekken. I ein mannsalder hadde ho ansvaret for posten i Andvik, og framleis driv ho den vesle butikken på kaien. Og sjølsagt var butikken open då båten kom denne laurdags ettermiddagen. "Detta e' nett so' i gamle dagar" var omkvedet på kaien. Og dei som ikkje skulle fylgja båten, nytta sjølsagt høve til å ta ein titt ombord.

I femtida om kvelden var "Granvin" framme i Matredal. I fjella mellom Matre og Sognefjorden held motstandsrørsla Bjørn-West til den siste krigsvinteren. Til minne om dei hendingane som fann stad i dette området, er det laga eit museum i bygda. Før "Granvin" sette kursen utover

fjorden igjen, vart det tid til ei omvisning med lokalkjende i museet.

Dei som ikkje skulle vera med til Risnes og overnatting ombord tok bussen tilbake til Bergen om kvelden.

Sjølvs om det vart seint på kvelden og det var byrja å regna, var det mange frammøtte på kaien på Risnes. Før passasjerane og mannskapet benka seg kring borda for kveldsmat, vart det tid til omvisning for interesserte. Og tradisjonen tru, held også handelsmannen på kaia ope i butikken slik at turvande innkjøp kunne gjerast for neste dag.

Det er mange år sidan bygdene i Masfjorden har hatt fast stopp av rutebåtar. Men miljøet og kaiene er framleis der. Det er ikkje mykje som



Tidleg søndag morgon i Risnes, juni 1993.

Foto: Harald Sætre.

er endra. "Utviklinga" har ikkje på same måten nådd fram her som i andre, sentrale strom. Butikken er ikkje erstatta med supermarknad av mursteinstypen, på den gamla sjøbua heng framleis reklame for Langaards Tobak. Ein tur langs vegen kan framleis gå i ro og mak, her er det ikkje snakk om tofelts vegar og gjennomgangstrafikk.

Etter ein god og solid frokost i det fri, sette "Granvin" kursen mot Bergen, søndag morgon. I stålande solskin kom vi til den gamle gjestgjevarstaden Kilstraumen. Og her måtte den fastsette avgangstid vika for interessa til dei mange frammøtte som yngste å ta båten nærare i augnesyn. Siste

stopp i ruta var Mastrevik, før Jon Rebnord kunne leggja til kai i Bergen søndag ettermiddag etter ein minnerik og triveleg tur for alle interesserte fjordabåtfolk.

Og tilbakemeldingane i ettertid har vore eintydig positive; dette er turar som må verta årvisse. Gjennom pressa, og ikkje minst i lokalavisene, vart turen gitt mykje omtale. Det er ikkje tvil om at fjordabåtkulturen er levande i distrikta her vest, og at arbeidet til Veteranskiplaget Fjordabåten er viktig i denne samanhengen.

På gjensyn i 1994

Harald Sætre

Arbeidet på D/S «Stord I» over i ein ny fase

I sommar fekk Veteransklaget Fjordabåten den gledelege meldinga om at det var løyvd kr. 800.000,- av Riksantikvaren sine midlar til "Stord I".

Etter at drifta hos Eide Contracting AS, der "Stord I" ligg, vart lagt ned, har styret vedteke å flytta båten til Sagvåg Båtservice på Stord. Her vil det bli lagt eit platetak over heile båten, slik at det vidare arbeidet kan føregå uavhengig av ver og vind.

På Jensaneset har ein tradisjon langt tilbake når det gjeld gamalt skips-handverk, og lokalpolitikarane vonar at det kan verta blåse nytt liv i dette handverket, og at "Stord I" kan stå sentralt i eit opplæringsprosjekt. Det

kan i so fall verta aktuelt å syssesetja 5 - 6 personar.

Dersom dette vert ein realitet, er laget kome langt på veg i arbeidet med å gjenskapa ein tidsrett båt frå 1931, og å oppfylle dei krav som Riksantikvaren set til gjenoppbygginga. Hardanger Fartøyvernssenter i Norheimsund vil og kunna bidra til at det arbeid som no ligg føre, kan verta vellykka.

Maskina og det meste av utstyret i maskinrommet er på det meste ferdig overhaldt og kan monterast så snart resten av stålarbeida på skroget er ferdig.

Harald Sætre

M/S «Granvin» tilbake i turistrute i Hardanger

I 14 dagar i juli gjekk "Granvin" i turistrute mellom Norheimsund - Utne - Lofthus - Ulvik med retur til Norheimsund. Ruta, som gjekk dagleg, var eit samarbeid mellom Veteransklaget Fjordabåten og kultur - og reiselivs-prosjektet i Norheimsund.

Trass i noko dårleg belegg den første veka, var opplegget vellykka. Det er meininga at "Granvin" neste sommar skal utvida sesongen og gå faste, daglege turar fra 17. juni til 14. august. Med dette er ringen på mange måtar slutta for "Granvin".

Sommaren 1931 overtok nybygde "Granvin" denne turistruta etter D/Y "Ulvik". I denne ruta gjekk "Granvin" fram til 1935 då M/S "Eidfjord" overtok.

Harald Sætre

Returadresse:
Postboks 1287 Vika,
N-0111 OSLO
Tlf.: 22 41 70 41

