

DAMPSKIBS

P O S T E N



NR. 39 1/1994

Dampskibsposten

Dampskibsposten er medlemsblad for Norsk Veteranskibsklub, Oslo og Veteransklipslaget 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 1994

Norsk Veteranskibsklub

Postboks 1287 Vik, 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:	
Asle Tengs	22 71 19 94

Veteransklipslaget Fjordabåten

Postboks 1740 Nordnes
N-5024 BERGEN

Formann:	Pr. telefon
Anders Kåre Engevik	56 58 32 94

Nestformann:	
Kåre Taule	55 12 10 11

Kasserer:	
Magne Keilen	56 58 76 88

Sekretær:	
Erik Småland	55 23 21 04

Veteranskibslaget «Stavenes»

De Heibergske Samlinger/Sogn folkemuseum
N-5880 KAUPANGER
Tlf.: 57 67 82 06

Formann:	Pr. telefon
Halstein Ese	57 67 13 49

Viseformann:	
Atle Raubotn	55 14 04 31

Kasserer:	
Øystein Høyheim	57 68 64 84

Sekretær:	
Peder Figenbaum.	57 67 88 25

Styremedlem	
Christen Knagenhjelm	57 67 82 97

Innholdsfortegnelse

Side

- 3 «Arme Midhordland, der gaar da smaat.»
- 8 Dvergene i Fred. Olsen flåten.
- 10 «Stord» - status og arbeidsoppgaver 1994.
- 11 Nytt arkivmateriale om «Hestmanden».
- 14 Ørje, et skipsmetropol.
- 16 Det flaut nokre båtar.
- 18 D/S «Styrbjørn», status og fremdriftsplan.
- 19 «Styrbjørn»'s skipsklokke.
- 20 D/S «Styrbjørn» dag.
- 21 Med Dampen på bryllupsreise.
- 22 Med fjordabåt til landsstevnet.
- 23 Ny bok for skipsinteresserte.

Stoffrist neste nr.: 1. mai

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

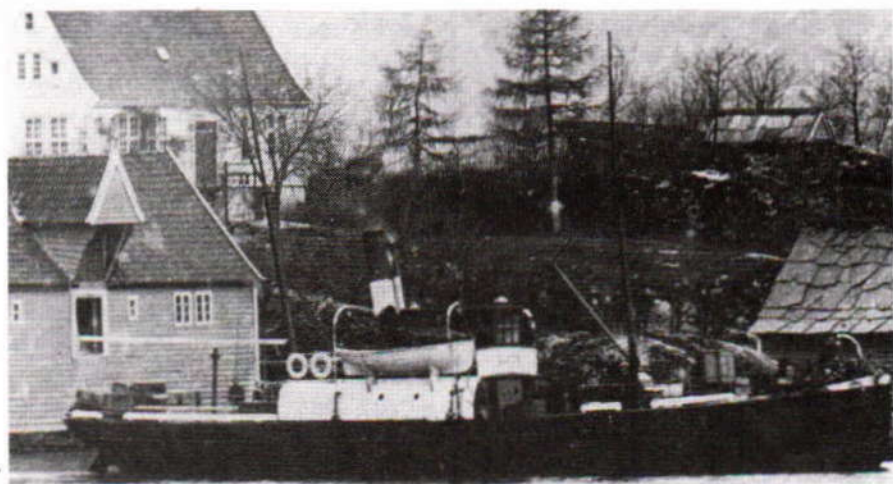
«Arme Midthordland, dar gaar da smaat, san»

Av Anders Kåre Engevik

I 1890 hadde Midthordlandsbygda hatt dampskipstrafikk i snaut 30 år. I 1866 skipa midthordlendingar og hardingar «Bjørnens Damp-skibsselskab». Dette selskapet opparbeidde eit solid trafikkgrunnlag, hovudsaklig i bygdene kring Bjørnefjorden. Ein del av dette grunnlaget var postførsla. Men no var bygdefolk misnøgde med Bjørneselskapet, og grunnane var mange: I 1868 hadde hardingane drege seg ut or selskapet og skipa sitt eige, rundt d.s. «Hardingen» - det seinare HSD. Hovudtyngda av harding-aksjane vart overtekne av bergensarar. Bjørneselskapet utvida ak-

sje kapitalen i 1870-åra, og no vart bypreget endå sterkare. I førstninga av 1880-åra kom bygdefolk for alvor med i omsetningslivet, som landhandlarar, beistehandlarar og hantverkarar. Dampen var no blitt eit nødvendig bindeledd i sambandet mellom bygdene og byen, så vel som mellom bygdene innbyrdes. Den liberale næringslovgjevinga skapte ei mengd nye arbeidsplassar på bygdene i desse åra. Men desse nye næringsdrivande bygdemennene hadde ingen kontroll med Bjørneselskapet, eit lønsamt foretak som dei var avhengige av i næringsverksemda si.

Frå 1882 dreiv Bjørneselskapet med



«Ulven» heitte opprinneleg «Lindaas» og vart bygd i 1879 for «Ytre Nordlands Dampskip-selskap». Bjørneselskapet leigede båten frå 1882 og kjøpte han i 1885. Her er «Ulven» fotografert ved Engvikhavn i 1889.

to små båtar, «Bjørnen» og «Ulven», men dette rutetilbodet synt seg å verta utilstrekkeleg i lengda. Båtane gjekk overlasta og makta ikkje halda dei oppsette rutene. Særleg ille var det når meinsisen la seg i Samnangerfjorden, så båtane ikkje eingong nådde inn til Gaupholm.

I 1885 samdest Bjørneselskapet og HSD om å dela Bjørnefjordstrafikken mellom seg såleis at HSD skulle få hand om all trafikk på Tysnes, medan Bjørneselskapet skulle konsentrera seg om nordsida av Bjørnefjorden, utan innblanding frå konkurrenten. Med dette miste midthordlendingane eit effektivt tverrsamband med Sunnhordland og Hardanger. Rute-tilbodet på nordsida av Bjørnefjorden vart i praksis ikkje betre. Ullvare-fabrikken på Tysse og folkeauken som fylgde, sette krav til passasjer- og varefrakt som «Bjørnen» og «Ulven» på ingen måte kunne tilfredsstilla. Dessutan kjende mange bygdefolk seg sosialt underlegne eigarane av Bjørneselskapet: «*Bjød naselskape va so forneme på da», vart det sagt, «da einaste goa me di va at de helt båtane sine fint».*

Samningane ville ikkje finna seg i dette lenger. I 1888 gjorde dei opptaket til eit nytt selskap, eigd av bygdefolk. Bak aksjeinnbydinga stod i hovudsak «...den mere reisende og vareforsendende Del af Befolkningen». Dei fekk tilslutnad frå alle bygdene i Bjørneselskapet sitt trafikkområde. Også folk på nordsida av Tysnes slutta opp om foretaket. Både saknet av tverrsambandet over Bjørnefjorden og ønsket om å gje HSD ein medteklar spela nok inn.

Det nye «Midthordlands Dampskibsselskab» vart formelt skipa 14. mars

1889. Foretaket var på mange måtar eit økonomisk vågespel. Selskapet var ein inntrengjar i ei etablert verd, der motstandarane rådde over større ressursar. Bjørneselskapet var gjeldfritt, og hadde eit sikkert inntektsgrunnlag i posttilskotet. HSD var langt farlegare konkurrent med sin langt større tonnasje.

Det såg ut til å verta ei tevling i beste frihandelsånd - på livet laust for Midthordlanske.

Selskapet innsåg faren og freista skaffa seg best mogleg utgangspunkt. Dei vende seg til alle handelsmennene og ekspeditørane i trafikkområdet til Bjørneselskapet med tilbod om fraktmøderasjon og høgare ekspedisjonsgodtgjersle enn konkurrenten.

Dei sende også nokre varsame brev til Bjørneselskapet, der dei lufta tanken om samarbeid og mogleg samanslåing. Bjørneselskapet svara like svevande attende, men svaret var i røynda eit avslag, så noko meir kom det ikkje ut av dette, førebels.

Den nye rutebåten, «Midthordland» vart levert i juni 1890. Han var større, gjekk snøggare, og lasta meir enn «Bjørnen» og «Ulven». Han var og meir praktisk og tidhøveleg innreidd enn dei to andre. Den 24. juni stod følgjande lysing i Bergensavisene:



Dampskibet

„Midthordland“

Det nye hurtiggaaende Dampskib

„Midthordland“, afgaar paa

Lystur til Samnanger

Søndag Morgen Kl. 7, anløbende
Hjellestad, Lysekloster, Lepsa, Osoren, Straubvig til Vabland i Samnanger.

Afgaar fra Vabland Kl. 3 Efter.
anløbende de samme Steder og Hatvig.

Afgang fra Murebruggen.
Haukeland, Tvedt & Sævereid.

Presentasjonsturen denne sumarsøndagen vart reine triumfferda, men så melde kvardagen seg. Bjørneselskapet helsa nykomaren vel møtt med følgjande kunngjering:

„Bjørnen“ og „Ulven“. Varefragter og Passagerfragter

Septbr. d. A. **Nedsatt** af de nuværende Takster, saalænge som Konkurransen med „Midthordland“ vedvarer.

Bergen den 28de August 1890.

Direktionen

for „Bjørnen“s Dampskibsselskab.

Fraktkrigen var igang. Det vart gode tider for bygdefolket, som kunne velja og vraka i båtar og rutetider, men truleg søvnlause netter for mange aksjonærar. «Midthordland» var snøggar i ruta enn «bjørnebåtane», men dei låge fraktsatsane vog tungt når det endelege valet skulle gjerast.

Søndag 14. september 1890 skulle det haldast ei misjonsstemne på Årland i Samnager. «Ulven» vart ved dette høvet sett opp i ei ekstrarute frå Sævareid, om Fusa og Eikelandsosen. I tolvtida natt til søndag var båten på veg inn Sævareidfjorden, i tjukk skodde og med feil kurs. Dei unngekk så vidt å renna på land ved Mulsodden utanfor Håvik, og sette deretter kurs i retning stoggestaden, Engevikhavn. Endå ein gong styrde dei feil, og det så grundig at båten gjekk tvers fjorden og rende på ei flu tett ved Mjåneslendingjo. «Ulven» fekk kraftig lekkasje ved samanstøten. Dei freista no å setja han i land i Bogafjorden ved Engjavik, eit par hundre meter lenger inne, men miste

retninga og nådde land der Bogaskarvet skrånar mot djupe fjorden. «Ulven» var blitt baugtung, så propellen slo turt. Det var inga tid å missa. Mannskapet fortøydde i det einaste feste dei fann, eit stort båtnaust tett ved. Med baugen i skarvet, trossa om beten og ankeret om båtnaustet tett vart «Ulven» liggjande medan mannskapet sprang etter hjelp. Ein time seinare kom dei mannsterke att, men då var det ingen båt å binna, og lugea brystvegg i naustet. Det einaste synlege minnet om «Ulven» dagen etter var lausgods på rek kringom på fjorden.

Der «Ulven» sokk er djupna omlag 80 meter. Dykkaren som undersøkte staden kunne berre gå ned 50 meter: «uden at kunde se andet end hvad vei skibet havde gaaet, da adskillig Maling var afskrabet og laa igjen paa Fjeldet».

Den 15. september sette Bjørneselskapet ei ny kunngjering inn i Bergensavisene:

Paa Grund af Dampskibet „Ulven“s Forlis op-
hører den før averterede
Nedsættelse af Vare- og
Passagerfragt med Damp-
skibet „Bjørnen“, hvorfor
de sædvanlige Taxter igjen
træder i Kraft fra Torsdag
18de September.

Bergen den 15de September 1890.

Direktionen.

«Ulven» var ikkje assurert, og eit tap på 25.000 kroner varsla ille for Bjørneselskapet. Det kjendest nok heller ikkje lysteleg då båtsmannen på «Ulven», som hadde ansvaret for postekspedisjonen ombord, måtte reisa som



«Are Midthordland, dar gaar da smaat, san . . .» «Midthordland» vart bygd i 1890. Her er han fotografert ved Våge, der selskapet hadde eiga bryggje og ekspeditør.

betalande passasjer med «Midthordland» for å henta posten i samnanger-ruta.

Bjørneselskapet sette straks opp ei ny og utvida postrute for «Bjørnen», men dette tærde sterkt på ressursane deira. Våren 1891 skreiv postmeistren i Bergen til departementet at «*Farten har medført stort Tab for Selskabet.... og det ikke, hvis Ruin skal undgaaes, kan holde en saa udvidet Vinterrute*». Vanskane tårna seg opp. Selskapet vart truga med rettsak dersom det ikkje betalte erstatning for 80 tønner salta brisling som var gått ned med «Ulven». Eigarane av eit sildelås som «Bjørnen» hadde bakka opp i, kravde også betaling for tapt forteneeste og øydelagt not.

Det var ikkje fritt for at dei triumferte i hin leiren: «*Efter Bjørneselskabets sidste storartede Meritter kan det hænde det lægger ifra seg Overlegenheden og begynder at tenke paa sammenslutning med «Midthordland», saa vi kunde faa en tidsmæssig og god Dampskibsforbindelse med Ber-*

gen, under mere Enighed og sundere Forhold end at spille Mæster».

Men triumf var det ikkje grunnlag for. På Tysnes fekk Midthordlandske bryna seg på anna vis enn halve fraktsatsar hos konkurrenten. HSD let like godt kunngjera gratis passasjerfrakt i tillegg til reduserte varefrakter mellom Våge og Bergen, som mottrekk mot «Midthordlands Anløb af Tysnes». Resultatet let ikkje venta på seg:

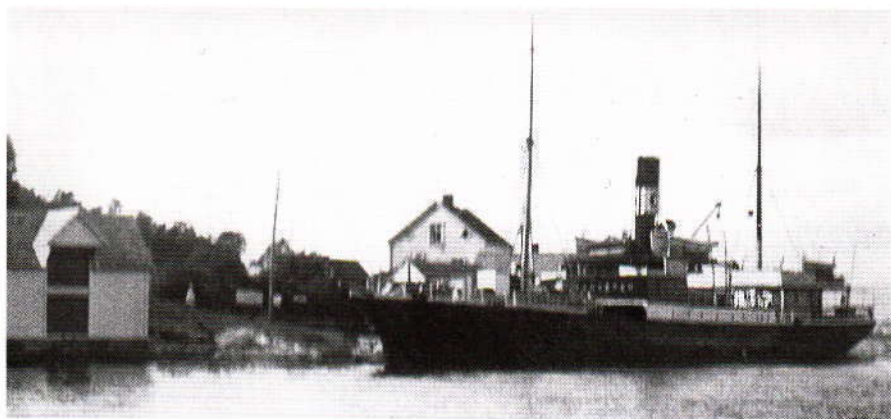
«*Arme Midthordland, dar gaar da smaatt, san,
men på Harinjen, dar gaar da flaat, san.*

*Dar e folk i donga, kjæringa aa onga,
fugl aa fisk aa svin aa beist, san.
Ja, la gaa san, men pas paa san,
lat den heile Druso fragtfritt gaa, san.»*

Men det gjekk ikkje heilt som HSD hadde tenkt:

«*Ind te Brontveit kjæme Fitjabuen
mæ sit Kjød og Flæsk tvertøve Nu-
ven*

*Fridt han og vil fara liksom Tysneskara
ta anledninjen saa godt han kan, san*



«Men paa Harinjen, dar gaar da flaat, san...». Hardangeren» vart bygd i 1869, då hardingane drog seg ut or Bjørneselskapet. Med sin store lastekapasitet vart båten ein farleg konkurrent for «Midthordland» vinteren 1890-91. Bilete frå Våge, der HSD hadde bryggje og ekspedisjon like utanfor Midthordlandske.

*Fragtfriidt gaar han, spitord faar han
Med fordelene slettes ikke forsmåar
han»*

Tysnes fekk oppleva ein trafikk utan like: «Her har aldri været saa mange tilreisende her paa Tysnæs, som nu i disse 5 Maaneder. Vor Ø holdt paa at blive til et Turistcentrum. Engelske Lorder og amerikanske Millionærer tror jeg ikke her var saa mange af, men «Splinter» og Zigøinere var her i Mængdevis. Og det er jo et slags Turister det ogsaa, vel?»

Etter eit halvt år med overfylte båter på Våge og «tomme» bryggjer på dei andre stoggestadane rundt Tysnesøya, gav HSD opp gratistrafikken.

Ut på hausten 1891 vadtok Bjørneselskapet samanslåing med Midthordlandske. Inntrengjaren hadde vunne ein moralsk, men ingen økonomisk siger. Midthordlandske laut gå med å halda same fraktsatsane som HSD. Dei laut jamvel leiga bort «Midthordland» ei tid for å betra økonomien. Klagene let ikkje venta på seg: «Vi er

med vor nuværende Dampskibstrafik komne minst 30 Aar tilbage i tiden, thi værre enn nu var det ikke i «Gamle-Bjørns» Dage. «Midthordland», der skulde bryde Isen og føre Folk og Fe og Varer saa vel og fort frem, er sendt nord om Stat. Og stakkars «Bjørnen» maa labbe alene i den haarde Vinterstid med hele Klatten». Men Midthordlandske, med fotfeste på Tysnes og einerådande i indre Midthordland, arbeidde seg smått om senn ut or dei økonomiske vanskane.

Selskapet skulle i 70 år frametter koma til å gje bygdene eit rutesamband dei stort sett såg seg tente med.

«Om hundre år er allting gløymt», heiter det. Men i dag er fri konkurranse atter på moten, om enn utan slike dramatiske virkemiddel som den gong. Og «Ulven» ligg der enno og minner om at han er til, kvar gong han øydelegg liner og garn for fjordfiskarane.

Dvergene i Fred. Olsen flåten

Det stod en aura rundt linjebåtene, der de kom dampende med sin trippelmaskin eller murrende med sin diesel. Nordsjøbåtene kom ofte, mens middelhavsbåtene gjestet fjorden skjeldnere. Men noen små uanselige båter kom aldri så langt ut. De fikk klare seg med Oslofjorden som arbeidsfelt, men med et skorsteinsmerke som fortalte at de var Fred. Olsen skip. Det er faktisk ikke så mange av rederiets skip som skulle føre det tradisjonelle rederiflaget i 50 år, men det gjorde motorskipet «Hans».

Skipet ble bygget ved det hollandske verftet Gebrüder Müller i Amsterdam i 1916 for A/S Ganger Rolf v/ Fred. Olsen & Co. i Kristiania.

Skipet målte bare 99 fot langt, 19,7 fot bredt og stakk 6 fot dypgående. Maskinen var en dieselmotor bygget av Kromhout i Amsterdam.

Motorskipet «Hans» (hvorfor ble det ikke et navn på B?) ble en trofast sliter som plukket opp last og var bindeleddet mellom de store og små stedene. I 1954 fikk båten ny maskin, en motor av merke Forenede Motorfabrikker.

Motorskipet «Hans» møtte sin skjebne i året 1962. Da gikk den på grunn og sank. Men den gamle sliter ble hevet og solgt til Darre Brecke a.s i Oslo, 50 år etter at den ble innkjøpt av Fred. Olsens rederi.

I Oslo var den bare frem til 1965 da John Torkildsen i Haugesund kjøpte

båten. Etter sigende skal den leve i beste velgående ennå i Haugesund der den går i fast føring med matmel mellom Stavanger og Bergen. Det er gjort en del forandringer. De to lukene er satt sammen til en, og masten er flyttet forover. Styrehuset er løftet en del og det er montert 2 meltanker foran som en ser av fotoet. Maskinen er nå en Scania-Vabis 314 HK.

Som de fleste vet drev rederiet Fred. Olsen passasjerruter mellom Oslo og Son med dampskipet «Oscarsborg» i over 30 år. Da passasjerfarten ble nedlagt kjøpte rederiet inn en lastebåt som man satte i en ren lasterute Oslo - Son.

I motsetning til «Hans» med sine 50 år i rederiet så skulle «Bør» som lastebåten het, bare gå noen sesonger. Men den hadde en lang livshistorie både bak seg og fremfor seg da den bar rederiets skorsteinsmerke tidlig på 1950 årene.

Båten var bygget ved Akers Mek. Verksted i 1899 som slepebåten «Emanuel» av Fredrikstad. I 1907 ble den solgt til Michael Irgens i Bergen og satt i fart i Odda i Hardangerfjorden. Her var den i mange år, og i 1936 fikk den byttet ut sin gamle dampmaskin med en dieselmotor. Året etter ble den omdøpt til «Sif» og ble hjemmehørende i Bergen. Etter krigen bar det tilbake til Fredrikstad og i 1950 ble den kjøpt av a.s Borgå



M/L «Hans»

ved Fred. Olsen & Co. i Oslo. Nå ble navnet forandret til «Bør».

Alt i 1954 var tiden som lastebåt i Oslo - Son ruten over, og nå ble den registrert i Grimstad med nytt navn «Eno». De siste 25 årene har båten hatt sin base på Mosterhamn, og nå har også tidens tann gjort sitt. Den

siste registrering vi har, er fra 1989 da det heter lakonisk «i meget dårlig forfatning, skal utrangeres».

To av de aller minste fartøyene med ulik skjebne og ulik bakgrunn, men det til felles at de var med å sikre driften i et stort rederi her i landet.

Harald Lorentzen



M/S «Bør»

Nytt arkivmateriale om «Hestmanden»

Sist høst fikk Veteranskibsklubben to store konvolutter fra Det norske Veritas. De inneholdt dokumenter om Hestmanden. Etter en opprydding i arkivet var de på vei til søppeldyngen, men ble reddet unna av en som kjente til båten. Materialet består av tegninger, korrespondanse og sertifikater fra byggeperioden og ombyggingen i 1915 - 16 og 1947 - 48.

Ved en restaurering er slikt arkivmateriale av avgjørende betydning for hvor nøyaktig og historisk riktig arbeidet kan utføres. Da vi åpnet konvoluttene var da også forventningene store. Vi brettet ut store blåkopier av byggetegninger, materialsertifikater med brev og telegrammer på tynt ris-papir og mapper. Det lot til å være et omfattende materiale.

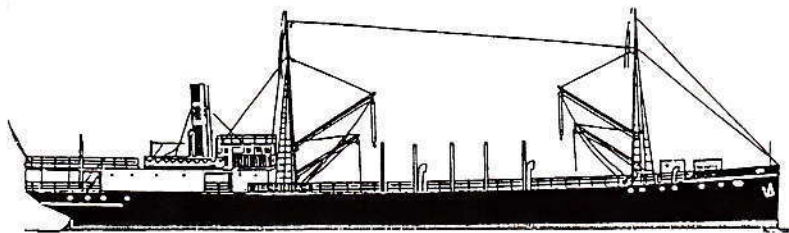
Senere gjennomgang og systematisering viser at verdien av stoffet som dokumentasjon under restaurering nok blir begrenset, idet det i det alt vesentlige dreier seg om slikt som har med sikkerhetsopplegg og materialstyrke å gjøre.

Om vi ble noe skuffet med tanke på restaureringsarbeidet, har stoffet likevel stor verdi når vi skal finne fram til båtens historie. Det meste er fra byggeperioden og omfatter 9 tegninger, en korrespondansemappe med 67 oversendelsesbrev, telegrammer etc., og 62 blad med materialsertifikater.

Ved å sammenholde disse forskjellige dokumentene, får vi et godt inntrykk av prosessen med å bygge et skip i 1911. Vi tenker oss gjerne denne tiden som «gode gamle dage», med arbeidsmetoder bygget på enkel teknologi og dimensjonering bygget på overlevert erfaring mer enn på beregninger og materialprøving. Har vi dette inntrykket, må det nok revideres en del. Det ligger tydelig et stort arbeide bak, med styrkeberegninger og uttegning av detaljer.

De fleste tegningene er fra desember 1910. Sirlige blåkopier som er sendt til Det norske Veritas i Kristiania for approbasjon. Her er de nøye kontrollert, påført korleksjoner med rødt blekk og undertegnet av direktøren. Korrespondansen viser også utfyllende spørsmål om detaljer, ofte telegrafisk. At det gikk fort ser vi også. De fleste tegningene er approbert i Kristiania to dager etter ekspedisjonen fra Bergen.

En omfattende del av prosjekteringsarbeidet må ha vært materialspekifikasjoner. Vi ser av materialsertifikatene at det alt vesentlige av stålet er levert i ferdige lengder og formater. Profilstål er levert gjennom agentene «Brown & Tawse, Iron & steel merchants, Dundee». Det alt vesentlige kom fra Düsseldorf, mens mindre kvanta kom fra skotske og engelske



«Hestmanden»

verk. Plater, alle i ferdige formater, kom gjennom agentene «Nielsen & Danielsen, Christiania». Her er Thüsen & Co, Mülheim i Ruhr den største leverandør. Plater, stag og nagleemner til kjele, ferdige fyrganger og donkeykjele ble levert direkte fra forskjellige verk i Skottland. Det eneste norske innslaget i dette er akterstemnen fra Strømmens verksted. Profilene har sertifikater fra Lloyds Register of Shipping, det meste av platene fra Bureau Veritas, mens en del mindre partier er godkjent av Det norske Veritas.

En annen gruppe av materialet er tegninger og korrespondanse i forbindelse med ombyggingen ved Trondhjems mek. Verksted i 1915 - 1916. En generalarrangementstegning i denne gruppen har en del avvik fra den som ble laget i Bergen i 1911. De fleste lugarene på hoveddekk er fjernet og erstattet med kullbokser, mens passasjerinnredningen er tatt i bruk for mannskapet. Tegningen har engelsk tekst.

Noen få papirer gjelder det elektriske anlegget, skjemategninger, anmeldel-

sespapirer og kontrollrapporter, alt fra byggeperioden og fram til 1927.

Den siste gruppen er tegninger fra ombyggingen ved Aker mek. verksted i 1946 - 47. Dette er 9 tegninger, alle med stempler, anmerkninger og underskrifter fra Det norske Veritas. Et godt bilde av tidens materialknapphet får vi i to plateutfoldningsplaner, en for hver side. Her er det med farveblyant angitt hvilke plater som er fornyet, rettet på stedet, eller tatt ut, rettet, og så klinket på plass igjen.

Vi kan takke en observant Veritasmann, og litt flaks, for at vi har fått disse papirene. Lignende tilfeldigheter, har vi hørt om tidligere, og vil nok høre om det igjen. Det viser betydningen av et systematisk arbeid for å sikre kilder og samle opplysninger om båtene våre. Med de store oppgaver vi har foran oss, er det bare å brette opp armene og sette i gang.

Georg Jensen

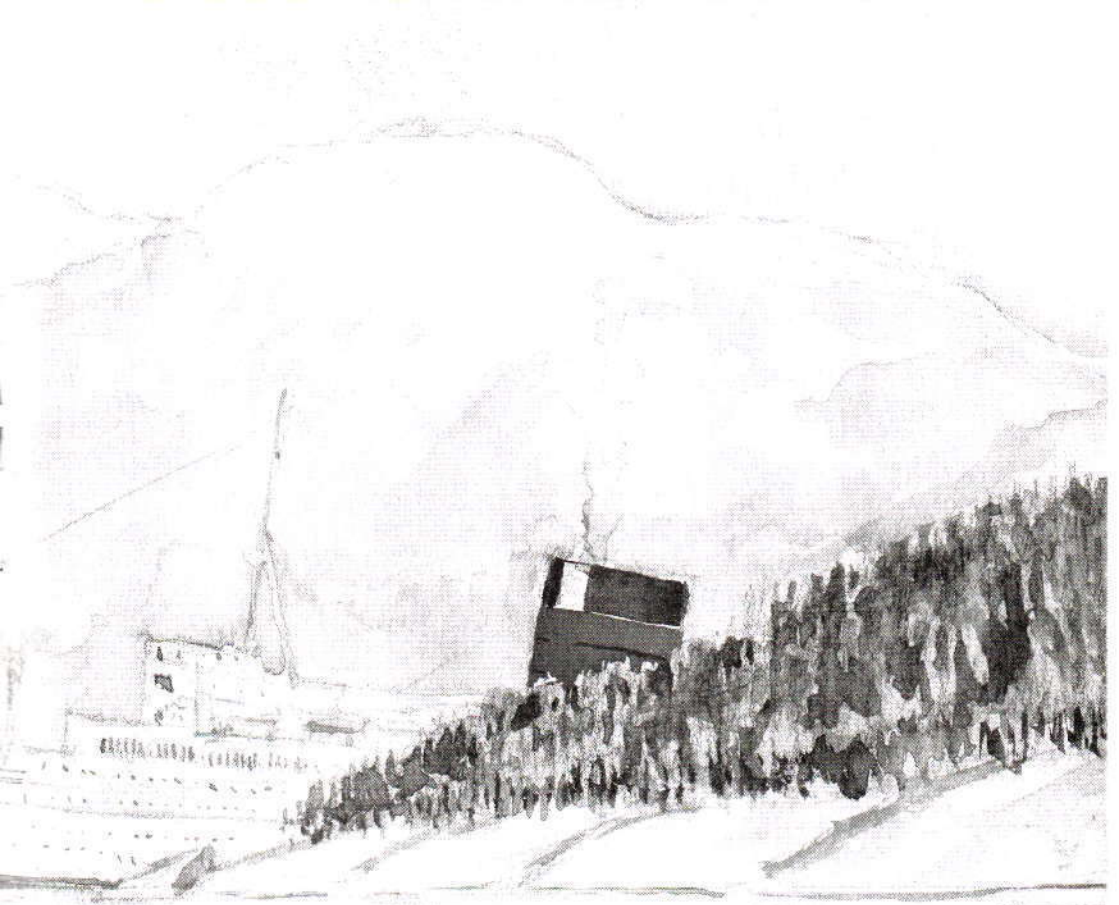


Det flaut no

Det flaut nokre båt-
då vi var små.
Robåtar, det hadde
men det flaut nokre
som hadde «Rubby»

«Vørterkako» tøffa
den
bandt saman dei m
som veglause var.
Ein slitar i godver

«Bakarmotoren» va
som vent gjennom
med verdigheit og
ho dansa på det op



re båtar

på fjorden

e nokon kvar,
andre
med propell.

trutt over fjor-

ge grender

storm.

ei dronning
en skar,
ganse
orte hav.

Ja dette var båtar og verda
for alle oss gutar små,
som leika og sprang i fjøra
og såg på kvar einaste båt.

Men stundom det kom nokre andre
«Vøringen» «Hardingen» og «Stord»
So kanskje verda var noko meir
utanom Straumestein ?

Men ein dag so brast det heile
ein skorstein so himlande stor
vart synleg over åsen
var dette noko som verkeleg flaut?

Båten som sigla inn fjorden
var verkeleg litt av eit syn.
Med verdas største skorstein
«Caronia» frå Cunard det var.

Då gjekk det opp for oss gutar
at verda kanskje var
noko større enn i våre tankar
frå Samlanes til Straumestein.

Og sidan har verda auka
med sjølvsyn og med prat
men likevel vil eg seia
«Bakarmotoren» var litt av ein båt.

Men framleis båtane siglar
i tankane til oss to
som framleis spring i fjøra
og glytter imot Straumestein.

Arne Drage

Tegn. Bård Kolltveit

«STORD I» - status og arbeidsoppgåver i 1994

Fartøyet vart i desember 1993 sjøsett etter fleire år på land i eine byggehal- len ved Eide Contracting på Halsnøy i Sunnhordland. Deretter vart «STORD I» slepa til Sagvåg på Stord der skroget i desse dagar vert klargjort for stålarbeid. No skal branskadde plater og andre stålkonstruksjonar bytast ut. Samstundes vert hovedmaskinen overhaldt ved Mjellem & Karlsen i Bergen. Hjelpemaskineriet er alt klargjort.

Fartøyet har status som verneverdig. Riksantikvaren har løyvd 800.000,- kroner i stønad til restaureringsarbeidet. Veteranskipslaget har teke kontakt med Stord kommune for å kunna nytta sysselsetjingsmidlar i arbeidet med å gjera skroget stålferdig. Kommunen har reagert med velvilje. På

grunn av den antikvariske verdien skipet har, skal alt arbeid så langt råd er verta gjort etter dei opphavlege metodane, så som til dømes klinking av platene. Frå 1 januar 1994 er det tilsett ein prosjektleiar, etter avtale med Hardanger Fartøyvernssenter. Det er og sett ned ei arbeidsgruppe med formål å følgja opp dette restaureringsarbeidet. Vidare har Veteranskipslaget teke kontakt med Hordaland Fylkeskommune med tanke på stønad til prosjektet. Også her har laget møtt positiv haldning.

Med så mykje god støtte har Veteranskipslaget god von om å kunna gjera det meste av stålarbeida unna i det året me no er inne i.

Anders Kåre Engevik



«Stord» I

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.:

1. mai

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.:
plugg 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

Ørje, et dampskibsmetropol

Det bankes og det bråkes noe forferdelig i den lille døsigte grensebygden Marker, inne i Østfold. På den gamle tomten til Ørje Bruk står Nylands verksted's byggenr. 1 fra 1861 d/s «Engebret Soot» under et tak av presenninger. Restaureringsarbeidet er i full gang, det er et yrende liv hele dagen der like ved elven. Båten er et viktig kulturhistorisk monument over alle de tømmerseleper som opp gjennom årene har hjulpet til for å få frem tømmeret til fabrikkene.

«Engebret Soot» ble bygget så tidlig som i 1861 og oppkalt etter mannen som sto i spissen for å få kanalisert denne delen av Østfold, og som døde bare 2 år tidligere. På grunn av et uhell i slusesystemet ble imidlertid ikke båten levert i 1861, og delene ble først satt sammen året etter. Det var Saugbrugsforeningen i Fredrikstad som fikk bygget båten og som satte den i drift som tømmertrekker på Haldenvassdraget.

Etter hvert ble det behov for å frakte passasjerer oppover kanalen og båten som ble hele 73 fot lang gjorde også nytte som passasjerbåt.

Alt i 1863 ble båten overtatt av Gudbrang Eng i Øymark og satt inn i en ren passasjerrute mellom Holmengil og Skullerud i Femsjøen. Da kanalsystemet var ferdig i 1877 gikk den helt ned til Tistedalen ved Halden i sin rute. Så kom Smaalandsbanen i 1879 og med den ble det mer trafikk, snart

ble «Engebret Soot» for liten i ruten. Dette ledet til byggingen av «Turisten» i 1883 og «Engebret Soot» ble atter slepebåt. Nå gikk den trutt og sikkert med store og små tømmermoser etter seg helt frem til 1926, da ble den lagt opp. En slektning av gamle Engebret Soot, murmester Gunnerius Soot kjøpte båten og etter sigende ble den lagt på land og det ble sådd gressfrø rundt den. Norsk Sjøfartsmuseum ble tilbudt båten i slutten av 1930 årene, men tiden gikk og opplag var det eneste som skjedde.

Under 2.verdenskrig ble det stopp i leveransen av olje til dieselslepebåtene som trakk tømmer i vassdraget. Nå kom gamle «Engebret Soot» til heder og verdighet igjen. Den ble fyrt opp og Haldenvassdragets Fellesfløting overtok den i 1943. Det gikk over 20 år før den atter ble utrangert. Gammel og nedslitt ble den lagt opp nede i Tistedal.

Min gode reisekammerat Torgeir Svendsen og meg selv var en dag på ekskursjon nede i Halden og gikk ombord i den gamle dame. Vi var begge ansatt ved Norsk Sjøfartsmuseum den gangen og veien var ikke lang til museets direktør Molaug da vi kom tilbake. Han koblet Nyland Verksted inn i saken og enden på historien var at Nyland og senere Aker (som da het Nyland vest) og dermed sto den gamle båten der, forfall begynte å prege den stadig mer.



«Engebret Soot», fra Pål Ulsteen's samling.

En gruppe på Ørje satte seg i bevegelse og ville kjøpe den tilbake, og en dag i 1987 kom den på trailer tilbake til sitt gamle vassdrag.

Det er et langt lerret å restaurere gamle båter, optimismen som man har blir avløst av pesimisme når skipskontrollen kommer med sine pålegg. Gruppen på Ørje har imidlertid målbevist



«Engebret Soot», klinkegiengen på Ørje får besøk av julenissen i jula 1993.

gjennomført sine planer. Nå står maskinen nyrestaurert på et verksted og alle platene er klinket på plass.

Det blir nok ikke i år man får se at gamle «Engebret Soot» setter fyr under kjelen og damper nedover vassdraget, men muligens neste år. Det er det målbeviste slitet som gir resultater. Lokalbefolkningen støtter opp om prosjektet og det sier jo litt at da man gikk rundt om til husene i nabolaget og informerte om at det kom til å bråke noe vederstyggelig ved klinkingen, ja da smilte man fra øre til øre, det var kjempesnytt at det skjedde noe og alle var glade, ingen sure miner.

Det finnes ikke bare denne båten på Ørje, men det kan vi jo komme tilbake til i en senere artikkel. Ta gjerne turen opp til dette lille grensestedet i Østfold for her er det blitt et senter for dampskipsentusiaster, og stikk innom det hyggelige Kanalmuseet som ligger like ved veien.

Harald Lorentzen

D/S Styrbjørn, status og fremtidsplan

I forhold til 1992, som var et meget aktivt år, ble 1993 et noe «roligere» år. Men selv om aktivitetene ble noe lavere er de oppsatte mål stort sett nådd. Arbeider som er utført er delvis utskifting av ståldekk rundt skorsteinen, utskifting av dårlige partier på akterdekket, noe som har gitt et tett akterskip. Demontert/revet akterlugar og konservert denne, ryddet og rensset aktre laste/trosserom og brua er under oppbygging.

Reparasjon av røykopptak og kondensser er i god fremdrift. Disse arbeidene vil ta lengre tid enn forutsatt i vår fremdriftsplan.

Kjelen er ferdig med armatur og begge fyrgangene er ferdige. Vi vil rette en takk til Birger Ovesen for fagmessig muring!

På kaien har vi plassert en 20 fots container hvor overhalte maskindeler, utstyr fra lugarer og broen oppbevares. Med den solide hengelås som er satt på conatineren håper vi at den får stå i fred. Containeren og strømopplegget er sponset av våre gode forbindelser.

Vi har i 1993 mottatt varer og tjenester fra gode forbindelser på omkring 40.000,- kroner.

Fra Riksantikvaren har vi mottatt 200.000,- til å foreta en grundig undersøkelse av skroget og foreta skrogreparasjoner. Det er nedsatt en arbeidsgruppe for å planlegge dokking og hvilke arbeider som er realistiske å



Vi river og legger nytt dekk der det trengs-**fagmessig!**

Simon Westerheim (til v.) og Svein Erik Hansen (til h.).

få utført for disse midlene. Dokkingen er planlagt sammen med D/S «Forlandet» for å utnytte pengene best mulig.

Rederiets to (tre) skip består av en del rust og noen dårlige plater, men vi må se fremover og huske at en positiv holdning flytter båtene. Både for «Børøysund» og «Styrbjørn» sin del har man møtt på overraskelser i negativ forstand. Med folk som tror på det vi holder på med og ikke lar seg stoppe av motgang skal vi få skikkelige fartøyer å vise fremtiden.

Erik Steen

Styrbjørn's skipsklokke

Ømbord på «Styrbjørn» har vi desverre manglet en meget viktig detalj, nemlig skipsklokke. Etter mange tanker omkring manglende ting ombord på Styrbjørn, såg jeg i Rederforbundets blad, Skip og Sjø, en artikkel om det eneste gjenværende klokkestøperi i Norge, nemlig Olsen Nauen Klokkestøperi i Tønsberg. En ide slo ned som lyn fra klar himmel i mitt hode; jeg så for meg en kronerulling som skulle gi Styrbjørn en viktig detalj; en skipsklokke. Dagen etter tok jeg kontakt med Erik Sten for å legge frem min idé og han ga sin fulle støtte. Det ble laget en enkel plakat som ble hengt opp ombord på skipene og jeg hengte opp en på mitt kontor. Allerede dagen etter fikk jeg reaksjon fra en som var på besøk og det tok ikke mange dagene før det kom inn 1000,- kroner fra hans firma. Det var mange andre som reagerte positivt på plakaten og mulighetene for å skaffe en skipsklokke til Styrbjørn såg lyst ut. Reaksjonen var så positiv at det åpnet muligheten for å ha skipsklokken ferdig til den årlige mannskapsmiddagen som skulle avholdes 19. november bare en måned etter at idéen kom. To uker før middagen var hele finansieringen i orden og skipsklokken ble bestilt. Etter studier av originale bilder og kontroll av Skipskontrollens krav kom vi frem til at klokken skulle ha en diameter på 305 mm og støpt i den edleste klokkebronse med en vekt på

18 kg. Olsen Nauens Klokkestøperi lovet klokken ferdig i god tid.

Klokken kom i tide, men hjelp, full krise! Navnet Styrbjørn skal skrives med svensk ö. Heldigvis var dette spesifisert skriftlig i bestillingen, men tiden løp. En telefon til Olsen Nauen resulterte i en lynrask reaksjon. To timer etter telefonsamtalen var de på plass i Oslo for å hente klokken og fraktet den til Tønsberg. Klokken kom tilbake innen 19. november og jeg kunne overrekke klokken til formann Magne Hansen.

Desverre var ikke sponsorene tilstede, de hadde fortjent den største applaus. Vi sender en varm takk til firmaene for den fantasiske gaven:

RANDEN & HÜBERT, SIEMENS

JHR PARTNERS, AUG. LARSEN A/S

Noen dager før den store dagen var jeg et ærend hos Norsk Flagg og Fanefabrik og spurte i den anledning om priser på signalflegg. Prisene var høye, så vi så det lite realistisk å anskaffe flagg. I den anledning tenke jeg at den som intet våger han intet vinner og jeg nevnte dette med innstillingsaksjonen. Jeg merket en positiv holdning fra firmaet.

Den 19. november fikk jeg en hyggelig telefon fra Norsk Flagg og Fanefabrik med beskjed om at de sponser Styrbjørn med ett sett signalflegg. Jeg fikk æren av å overrekke denne gaven og jeg sender inderlig takk til firmaet.

Terje

Til klubbens medlemmer

D/S «Styrbjørn» er inne i en spennende fase i restaureringen, med dokking til våren, kjelen ferdig overhelt, maskineri med hjelpeutstyr er delvis ferdig, men noe er under overhaling.

Vi har mange arbeider på gang og trenger nå en eller flere personer til avsluttende arbeider på plate/sveisesiden.

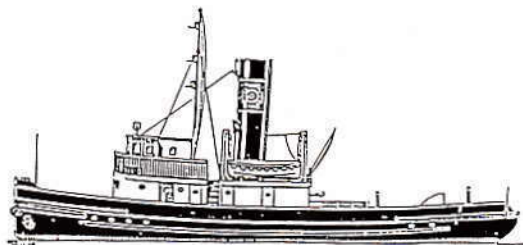
Er det noen i klubben som kunne tenke seg å bli med på innspurten eller kjenner noen, så ring:

Asle Tengs tlf.: 22 71 19 94

Erik Steen tlf.: 32 81 05 25

eller kom ombord en tirsdagskveld.

Vi har alt av verktøy,
samt et meget godt miljø.



STANDARD DIESELSERVICE AS

SCHNINGSGATE 2,
P.O. BOX 5837 MAJORSTUA
N-0308 OSLO, NORWAY.
PHONE: +47 22 46 40 12
FAX: +47 22 69 85 04
TELEX: 19452 STADI N

**We keep you
going
with diesel engine parts!**

Med Dampen på Bryllupsreise

I 1994 er det 25 år siden dampskipet «Børøysund» stevnet inn Oslofjorden for første gang. En milepel for Norsk Veteranskibsklub og også for meg. Som styremedlem i Veteranskibsklubben hadde jeg sammen med Torgeir Svendsen samme vinter vært oppe i Melbu for å se på skipet som skulle kjøpes inn. Alt av inventar ombord ble registrert og lagt frem for klubbens styre før turen nedover til Oslo.

Selv kunne jeg ikke bli med på den spesielle turen rundt kysten på grunn av at jeg giftet meg i mai 1969, noe som måtte gå foran hobbyen.

Noen bryllupsreise ble det ikke for oss, men snart kom jo «Børøysund», så da så. Det skulle være pressetur fra Drøbak til Oslo da båten kom. Den var jo registrert i Drøbak og derfor var et besøk i byen naturlig. Mat til innbudte ble bestilt ved restaurant Najaden på Norsk Sjøfartsmuseum, god gammeldags stormsuppe.

Men har dere kjørt bil med 25 liter stormsuppe i en kjele stående i bagasjerommet i 5 mil, bakke op og bakke ned? En vel ansett eldre sjåfør ble satt på oppgaven med klar instruks om ikke å bremse opp og gi gass unødvendig. Silkemyk på foten gutt. «Børøysund» var lagt til kai i Drøbak og sammen med stormsuppen kom også min kone og meg selv, så skulle det bli bryllupstur.



Så bar det innover fjorden, det var blitt duskmørkt og mens journalister, brudepar og innbudte spiste og nøt medbrakt, dampet den gamle dame innover mot sitt nye hjemsted.

Nå var det mye som manglet ombord på å holde topp standard. Akterlanteren sviktet like etter avgang fra Drøbak. Men oppfinnsomme skjeler fant ut at nødløs måtte vi jo rigge opp. Et stearinlys ble forsiktig satt på plass og lokket på lanterneboksen satt på en gløtt slik at lyset ikke skulle slukke. Slik var «Børøysund's» første møte med hovedstaden og den har sitt sølvbryllup med byen i år, det samme har jeg, så kanskje blir det en sølvbryllupstur til sommeren?

Harald Lorentzen

Med fjordabåt til landsstevnet

Hordaland Fylkeskystlag har tatt initiativet til å leie en gammel fjordabåt, «Brand VIII» for å reise til landsstevnet på Sommarøy. I tillegg til at man får med mellom 80 og 100 personer, gir dette også muligheter til å ta med små båter som dekkslast.

Båten gikk i trafikk mellom Sogn/Nordfjord og Bergen så sent som i 1989, da under navnet «Firda».

Skipet ble levert fra Stord Verft A/S i 1959 til Hardanger Sunnhordlandske Dampskipsselskap (HSD), og fikk navnet «Hardangerfjord». Frem til 1982 gikk den hovedsakelig i laste- og passasjerrute mellom Odda og Bergen. I 1982 ble skipet solgt til Fylkesbaatane i Sogn og Fjordane, og

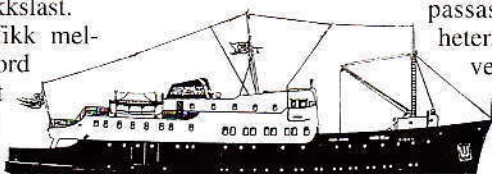
fikk altså navnet «Firda». Men den nye tid innhentet også denne båten, og i 1989 ble den solgt til Aanen Nilssen, Rogaland, og fikk navnet «Brand VIII». Da ble lastedekket noe ombygd for å gi plass til flere lugarer og passasjerbekvemmeligheter. Nå brukes den

vesentlig til turistcharter og utleie. Blant annet har den vært på flere Nordkapturer.

Det er således en stor og komfortabel Vestlands-fjordabåt, fylt med atmosfære og KYSTEN-entusiaster som sommeren -94 setter kursen nordover mot landsstevnet!

Lesere av Dampskibsposten, som måtte ha lyst til å bli med på denne storslagne turen med tidligere «Hardangerfjord», er hjertelig velkomne til å bli med. Men OBS, man bør ikke tenke seg alt for lenge om, da påmeldinger er begynt å strømme inn fra fjern og nær.

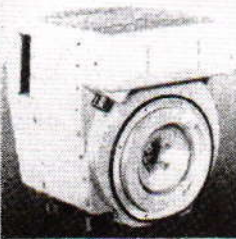
Kan bestilles:
Hordaland
Fylkeskystlag
c/o Ingrid Frölich
Allégt. 11
5007 BERGEN






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

Ny bok for skipsinteresserte



Italiabygget «Erling Jarl»

Like før jul kom en rykende fersk bok fra skipshistorikeren Dag Bakke jr. sin penn.

«SKIPENE SOM BANDT KYSTEN SAMMEN» er tittelen og naturlig nok, året 1993 er det en presentasjon av hurtigrutens historie.

Dag Bakke jr. har gjennom mange år vært en flittig bidragsyter til den maritime historien i Norge, både gjennom aviser og tidskriftartikler og bøker om emnet.

Boken har en kortfattet historisk oversikt over hurtigrutens historie fra starten i 1893 og frem til i dag, med de forandringer i eierstrukturer og rederiflagg som dette medfører. En nyttig oppgradering for dem som fra gammelt av var vant til å høre om Bergenske, Nordenfjeldske og Vesterålske som de viktigste hurtigruterederiene.

Bokens hovedvekt legges på å pre-

sentere de enkelte fartøyers historie i hurtigruten. En nyttig detalj er blandt mye annet, skipenes posisjon da krigen brøt ut i 1940.

Forfatteren har gledelig nok nyttiggjort seg av mange venners billedsamling og unike bilder fra skipenes senere liv, etter tøffe år på kysten. Skal noen settes på minuskontoen må det være tilgjengeligheten av denne boken. Det var bare tilfeldig at jeg kom bort i den, og blandt bekjente hadde man ikke hørt om boken. Det holder liksom ikke at den blir markedsført gjennom et lite firma i Hauge-sund.

Boken kan bestilles hos: G.A.MARKETING, telefon 52 73 68 64 (Haugesund) og den kan trygt anbefales, også kombinert med utstillingen om Hurtigruten som står på Norsk Sjøfartsmuseum denne vinteren.

Harald Lorentzen

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

