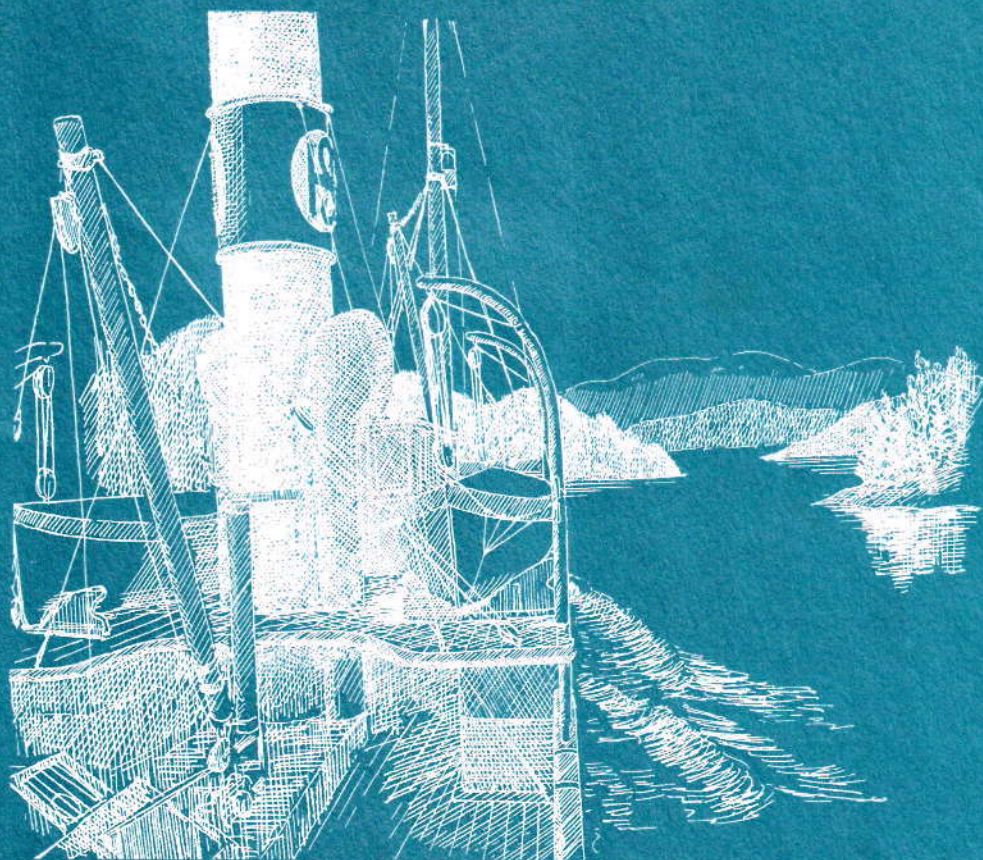


DAMPSKIBS

P O S T E N



NR. 44 3/1995

Dampskibsposten

Dampskibsposten er medlemsblad for Norsk Veteranskibsklub, Oslo og Veteranskipslaget Fjordabåten, Bergen og Veteranskibslaget «Stavens», 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 1995

Norsk Veteranskibsklub

Postboks 1287 Vika, N-0111 OSLO

Tlf.: 22 41 70 41

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

Viseformann:	
Bjarne Rostad	66 84 80 72

Kasserer:	
Rolf Nordby	22 71 23 28

Sekretær:	
Asle Tengs	22 71 19 94

Veteranskipslaget Fjordabåten

Postboks 1740 Nordnes

N-5024 BERGEN

Formann:	Pr. telefon
Harald Sætre	55 24 33 57

Nestformann:	
Kåre Taule	55 12 10 11

Kasserer:	
Atle Vic	55 24 27 27

Sekretær:	
Jan Strand	53 41 09 72

Veteranskibslaget «Stavens»

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 Formannens spalte
- 5 Dampen - en katalysator i fjordbygdene
- 8 En ny strategi for fartøyvern?
- 10 Eventyrtur for Veteranbåter
- 11 Seilingssesongen 1995 for «Granvin»
- 12 D/S «Stord»
- 16 Smådampen
- 18 M/S «Granvin»
- 21 M/S «Midthordland»
- 23 Konkurransen mellom Dampskipslaga

Tegning forsiden: Bård Kolltveit.

Tegning baksiden: Bård Kolltveit.

Stofffrist neste nr.: 15. januar 1996

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

Formannen har ordet

En ny driftsesong er tilbakelagt, og "Granvin" er gått i opplag for vinteren. Siden laget overtok båten i 1988, er drift og administrative funksjoner i hovedsak blitt utført av lagets egne medlemmer på ulønnet dugnadsbasis. Det har igjen ført til at "Granvin" for det meste er bemannet i helgene og på ettermiddags- og kveldstid. Økonomisk sett er dette en måte å drive "Granvin" på som gir et brukbart driftsoverskudd uten at det påfører laget store utgifter. Ved å drive båten på en slik måte, blir imidlertid mye av driften knyttet opp mot forhåndsbestilte turer, i hovedsak firmaturer og tradisjonelle "blåturen". Erfaringsmessig vil spørsmålet igjen bli reist etter årets sesong om dette er en riktig måte å drive "Granvin" på. Selv om Veteranskipslaget Fjordabåten også i år har deltatt ved en rekke kulturaktiviteter og utført flere åpne turer, er spørsmålet høyst berettiget.

Bortsett fra Hurtigruten som har Bergen som sitt sørlige vendepunkt, er det i dag ikke rutebåter i tradisjonell forstand som anløper Bergen havn. Med bakgrunn i at Bergen var utgangspunkt for de fleste fjordabåtene som trafikkerte distriktene i Hordaland og Sogn og Fjordane gjennom mange tiår, bør spørsmålet reises om tiden ikke snart er moden for at en gjenopptar rutetrafikk med tradisjonelle fjordabåter, bl.a. basert på turisme og gruppereiser. Et naturlig mål for slike turer vil være gamle handelssteder og andre kulturperler som med dagens kommunikasjonsmønster ligger utenfor alfarvei. Her vil igjen samarbeid med andre ruteselskaper være naturlig, bl.a. med tanke på rundturer. Bergen og andre større steder på Vestlandet bør være sentrale utgangspunkt i et slikt rutemønster.

I Bergen er det i løpet av de siste årene kjøpt tilbake flere eldre fjordabåter. Bak hjemkjøpene står forskjellige eierinteresser med ulike formål. Noen båter er satt i drift mens andre er under restaurering og skal tilbakeføres til det opprinnelige. Selv om formålene med hjemkjøp av båtene kan være forskjellige, bør ikke dette hindre den enkelte fartøyeier i å inngå samarbeid med tanke på felles driftsopplegg og markedsføring.

Fast rutetrafikk kan ikke drives på frivillig basis, i hvert fall ikke i større målestokk. I 1994 ble Vestlandske Dampbåtlag stiftet, bl.a. med bakgrunn i den erfaring Veteranskipslaget Fjordabåten hadde høstet gjennom driften av "Granvin" i Hardanger i 1993 og 1994. Under forhandlingene med reiselivslag og lokale reiselivsfolk om ruteopplegg, kom det frem at flere av de potensielle samarbeidspartene, bl.a. ruteselskap og enkelte større turoperatører så med skepsis på at "amatører" skulle drive rutetrafikk. Hensynet til markedsføring, stabil drift og ansvarsforhold var momenter som ble bragt inn i debatten.

Med bakgrunn i de erfaringer som til nå er høstet, må nok Veteranskiplaget Fjordabåten og andre som ved drift av veteranfartøy ønsker å formidle sin del av kystkulturen, innse at denne type drift må ivaretas på en slik måte at det oppnås nødvendig tillit i markedet. Videre må driften tilrettelegges slik at en får en klar ansvarsdeling mellom fartøyeier og driftsselskap.

Tiden burde således være moden for at Vestlandske Dampbåtlag og andre ser på de muligheter som er tilstede for drift av ulike fjordabåter, herunder egne ruteopplegg og ruteopplegg i lag med andre ruteselskaper og turoperatører. Det er ikke tvil om at Bergen og fjordane på Vestlandet har et potensiale som på langt nær er utnyttet, bl.a. finnes det en rekke steder av historisk og kulturell interesse som kan være reisemål i slike opplegg.

Ved å foreta en todeling i arbeidet med å bevare fjordabåtene på Vestlandet, vil en også kunne styrke selve vernetanken ved at fartøyeierne vil kunne bruke mer av sine ressurser i arbeidet med restaurering og vedlikehold. Samtidig vil en kunne dra nytte av profesjonelle krefter i markedsføring og drift av fartøyene.

Og sist, men ikke minst; en slik todeling vil kunne bidra til at det blir lettere å få støtte til drift av veteranfartøy. Det kan ikke stikkes under en stol at bl.a. lokale myndigheter opp gjennom årene har vært skeptisk til å bevilge midler til drift av veteranbåter, bl.a. med bakgrunn i en viss usikkerhet knyttet til spørsmålet om den enkelte fartøyeier kan opprettholde en stabil drift gjennom flere sesonger.

GJØR SOM DINE KOLLEGER:

SETT KURSEN MOT

DRAMMEN
SKIPSREPARASJON A/S



PRØV OSS VED:

- | | |
|------------------------------|---|
| - FORLENGELSER/OMBYGGINGER | FLYTEDOKK 1: L=91 meter, B=13 meter |
| - BUNNHAVARIER | Løftekapasitet: 1800 tonn |
| - MOTORHAVARIER | |
| - ÅRLIG VEDLIKEHOLD/KLASSING | FLYTEDOKK 2: L=165 meter, B=24 meter |
| | Løftekapasitet: 8000 tonn |

DRAMMEN SKIPSREPARASJON A/S

P.O.Box 746 - Tangen - Havnegt. 83 - N- 3002 Drammen - Norway
Telephone: + 47 32 81 70 55 Telefax: + 47 32 81 22 30

Dersom en ikke er villig til å gå nye veier, kan snart den situasjonen oppstå at arbeidet med fartøyvern og drift av båtene "flater ut" og en vil kunne oppleve stillstand og fare for at cirne gir opp.

Tiden burde således være moden for å gå nye veier når det gjelder drift av fartøyene.

Harald Sætre

Dampen - ein katalysator i fjordbygdene



Lokalbåt ved kaien. Leirvik i Sunnhordland.

Blant mine favorittbilete i samlinga av marinemaleri på Norsk Sjøfartsmuseum, er Johannes Grimelands "Dampskipsstoppested". Ein hordalending med ørlite lokal-kunnskap og dei rette interessene, vil kunna namngje både båten og staden: Gamle "Søndhordland" ved gamlekaien i Larvik på Stord. Men sjølve stemninga i biletet når eit langt breiare publikum: Det angar sol, sommar, tang, tjøre, kumøk, kolstøv, seibiff, vadmål og tusen andre ting som møtest i det sanselege og sosiale skjeringpunkt som dampskipsbryggja er.

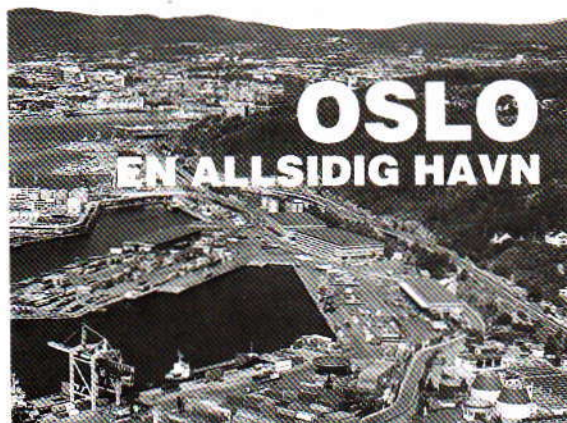
Mange av våre landskapsmålalarar har tolka dette motivet: Anders Askvold, Adelsteen Normann, Morten Müller, Edvard Diriks, Even Ulving og mange fleire. Grunnen er enkel nok: samspelet mellom dramatisk og vakker natur, fargerikt folkeliv og dynamisk dampkraft får det til å klø i fingrane på den som har vore borti ein blyant eller pensel.

Dessutan visste dei same kunstnarane at motivet var populært og dermed lett å selja. Både bønder og byfolk kjende seg att, jamvel om desse måleria hadde ein storleik og pris som gjorde at det heller var å finna i borgerlege bestestover enn heime

hjá bygdefolk. Men dette fortel berre at situasjonen og atmosfæren var velkjend for byfolk óg. Dei "låg på landet" om sommaren; dei reiste til og frå med dampen, og dei hadde sett korleis lokalbåten var med på å fastsetja rytmen i dagleglivet i grenda: Det var stunda på dagen då bygdefolk møtte opp på kaien fordi dei visste dei ville møte andre; då vart posten utlevert, då skifta dei nyhende medan treskoposten framleis var einaste lokale massemedium.

Men la oss gløyma sommaridyllar i olje og gullrammer i bestestovene for ei stund. Dampen ved kaien symboliserer eit sosialhistorisk brennpunkt utan omsyn til årstider som blir vald: nattsvarte novemberkveldar, frostfylte februar dagar, måneblanke marsnetter, milde maimorgonar, ljose juninetter eller angande augustkveldar. Dampen var navlestrengen med utanverda, sjøve katalysatoren i norsk kyst- og fjordsamfunn.

Jamvel om motivet har lett for å bli knytt til Vestlandsfjordane, så utgjer dei likevel berre ein sektor av totalbilete. Dampen høyrer heile landet til - frå Iddefjorden til Varangerfjorden, med samband til næraste kystby, der dei korresponderte med Hurtigruta eller med andre gods- og passasjerruter i ulike variantar, som batt landet vårt i hop frå nord til sør.



For ytterlige opplysninger kontakt

OSLO HAVNEVESEN

Postboks 230 Sentrum, 0103 Oslo

Vippetangen, Oslo

Tlf. 22 41 68 60 Fax. 22 41 67 51

- fleksible Ro/Ro-anlegg
- container-terminaler
- spesialkraner opp til 40 tonn
- topp maskinpark og trenet mannskap
- serviceverksted
- veg-, jernbane- og kystverts forbindelse

Tilhøvet mellom dampen og folket bar preg av både kjærleik og hat. Det var vel berre foreldre, prestar og lærarar som fekk meir kjeft og kritikk enn uhøvelege dampskipsruter og tilårskomne, men likevel uslitelege båtar. Men samstundes viste kvar og ein kor avhengige dei var av dampen når det røynde på. Dampen var ein fylgjesvein heile livet gjennom, frå jordmor til jordferd.

Alt som kjem på avstand, får nostalgien dåm over seg. I dag er sjøbussen og til og med ei og anna standardferje på god veg inn i romantikken; det er vel dei som har eit og anna mjukt minne frå hydrofoilbåten óg, så utruleg det enn kan verka. Men både sjøbuss og hydrofoil knyter seg til éin generasjon, medan dampen - gjerne same båten - var kjend av både tre og fire ættleder. Når far min skildra dampar og dampskipsbryggjer frå sin barndom kring 1900, kjende eg både båtene og bryggjene att bortimot eit halvt hundreår seinare. Mine etterkomarar, oppfostra i 1970-åra, har knapt noko minne om sjøbussen eingong.

Framtida vil nok gje oss endå fleire tekniske nyskapningar i fjordferdsle; båtene blir snøggare og reisene dermed kortare. Det blir stendig viktigare å koma snøgt fram, medan sjølve reisa kjem meir og meir i bakgrunnen. Dermed blir tilhøvet mellom båt og menneske tilsvarande kortvarig, både pr. reise og i samla tidsperspektiv. Det er ikkje råd å bli kjend med desse båtene på same måte som ein vart med dampen. Dessutan, med alle alternative transportmiddel i vår tid - privatbilen ikkje minst - kan ikkje vår eller komande ættleder bli tilsvarande avhengige av sjøverts kommunikasjon, slik tilfellet var for inntil 40 - 50 år sidan.

Det er ørkeslaus nostalgi å drøyma seg attende til farne tider i den tru at tilhøva var så mykje betre den gongen. Knapt nokon av oss vil i lengda akseptera transporttilbodet til våre besteforeldre - eit tilbod som den gongen var sjumils framsteg samanlikna med tida før dampen kom. Me reiser gjerne med veteranbåtar og veteran tog, men berre av lyst. Når me **må** reisa, triv me gjerne til eit snøggare transportmiddel: bil, ekspress tog, snøggbåt eller fly.

Heiderlege og viktige unntak er dei mange friviljuge som brukar det dei har og meir til av eiga fritid og egne krefter på å restaurera, halda vedlike og driva det vi enno har att av historiske sjøverts transportmiddel, både dampskip frå før krigen, motorskip frå mellomkrigsåra og sjøbussar frå den første etterkrigstid. Utan den innsatsen som her blir gjort - med eller utan stønad frå offentlege instansar - hadde vårt maritime kulturlandskap vore viktige og fargerike innslag fattigare.

Bård Kolltveit

En ny strategi for fartøyvern?

I mai 1994 ble Vestlandske Dampbåtlag AS stiftet i Bergen. Initiativtaker var Veteranskipslaget Fjordabåten. Begrunnelsen for å etablere et slikt selskap var sammensatt: Gjennoppbyggingen av D/S "Stord I" var i gang og Veteran-skipslaget innså at fremtidig drift av et fartøy av denne størrelse ikke kunne baseres på dugnadsbasis. Dessuten var M/S "Granvin" sommeren 1994 engasjert på kontrakt i Hardanger. Det ville medføre en god del administrasjon å følge opp kontrakten. Slik sett fremsto det klart at Veteranskipslaget ikke hadde administrasjon til en slik oppgave.

Tanken om et driftselskap for veteranskip favner imidlertid videre enn en ren kon-
torfunksjon.

Situasjonen for fartøyvern i Norge i dag er vanskelig. Statlige bevilgninger er minimale, og langt under det andre land yter på dette området. Tiden er gått fra mange prosjekter, iallfall slik at det vil være for kostkrevende å få gjennomført dem. Idealisme, pågangsmot og privat innsats som har vært grunnlaget for at vi i det hele har et fartøyvern i Norge, vil neppe være tilstrekkelig i fremtiden hvis man skal kunne bevare et representativt utvalg av eldre fartøyer.

Vestlandske Dampbåtlag AS har i det året selskapet har eksistert utført administrative oppgaver i forbindelse med driften av M/S "Granvin". Etableringen av selskapet muliggjorde også innkjøp av M/S "Midthordland" fra 1947 som er det siste eksemplar av den tradisjonelle fjordbusstypen på Vestlandet, og som Riksantikvaren har erklært verneverdig. Kjøpet av M/S "Midthordland" gjorde det nødvendig med et relativt stort låneopptak, og en forsvarlig drift av fartøyet er derfor nødvendig for at prosjektet skal lykkes.

Med en delvis støtte av SND har Vestlandske Dampbåtlag AS utarbeidet en plan for bruk av veteranskip innen turistnæringen i Hordaland med kulturelt siktemål. Utgangspunktet for planen er det gamle sjøveis trafikksystem på Vestlandet som den britiske marinehistoriker M. Brent har karakterisert som unikt og antagelig enestående i verden. Innenfor dette trafikksystem finnes et stort antall steder av stor kulturhistorisk interesse, men mange av disse stedene er i dag vanskelig tilgjengelig på grunn av vei-, bro- og tunnelutbygging i de siste 30-40 år. Ved å gjen-skape deler av dette trafikksystemet, vil man ikke alene kunne skape et inntekts-grunnlag for en rekke veteranskip, men også knytte kontanter med og bistå andre kulturmiljøer som også strever med en vanskelig økonomi.

Gjennom dette arbeidet har man knyttet kontakt med Hordaland Fylkeskommune som engasjerte 8 veteranskip da den største verdenskongressen som har vært avholdt på Vestlandet, Building Bridges, besøkte Rosendal i Hardanger den 27. juli 1995. Arrangementet var meget vellykket og har ledet frem til planer om fast tu-

ristrute med veteranskip mellom Os og Rosendal i sommersesongen. Ruten diskuteres nå med berørte kommuner, idet det er planlagt å gå innom den militære sjefsgården Engevik fra 1750 i Sævareid og Årbakka med en nyrestaurert dampskipsskipsedisjon fra århundreskiftet og et sjeldent gravfelt fra steinalderen.

Slik sett har etableringen av Vestlandske Dampbåtlag AS perspektiver i seg mot et bredere kulturspekter for fartøyvern, og for sysselsetting og næringsutvikling i distriktene. Derved er det også grunn til å tro at man vil kunne påregne det offentlige støtte i en større utstrekning.

De målsettinger man har for fartøyvern, må ha større mulighet for å gjennomføres fra en slik plattform, enn innen en isolert kultursektor, selv om det selvfølgelig kreves disiplin i gjennomføringen. Det vil nemlig fortsatt være slik at det viktigste i norsk fartøyvern er dugnad og pågangsmot fra en rekke private idealister langs kysten....

Bjørn Stoltz

Styreformann i Vestlandske Dampbåtlag AS og Styremedlem i Veteranskipslaget Fjordabåten.

Båtene i Halden-kanalen

Harald Lorentzen: «Båtene i Halden-kanalen» er en hyllest til de små gamle tømmersleperne, til passasjerbåtene og minnene om vannveiens betydning for lokalsamfunnet. Heftet er illustrert med en rekke bilder og tegninger. Av innholdet ellers er det en fyldig skipsliste på 40 båter som forteller hver sin båts historie fra oppspantning til dens eventuelle opphør. For å få den riktige stemningen, har Harald Lorentzen fått en tidligere reisende til å skrive et eget kapittel om sin reise med toget «Tertitten» og dampbåten «Turisten».

Båtene i Halden-kanalen



Sendes: Genius Forlag, Lagmannslia Nord, 3715 SKIEN. Tlf.: 35 52 31 57 e. kl. 16.00.

Heftet - Pris kr. 98,- + porto kr. 12,- Antall eks.:

Navn

Adr.:

Postnr.:

Underskrift

Eventyrtur for Veteranbåter



"Bruvik", "Gamle Rogaland" og "Gann" seiler gjennom Lukkesund på vei fra Os til Rosendal.

Foto: Arne Nilsen.

spesiell. Det er ikke hverdagskost, selv ikke på Vestlandet, at hele syv veteranbåter var samlet på en gang for å avvikle en chartertur.

I forbindelse med den 9.internasjonale fosterheimskonferansen som ble arrangert i Bergen, var en rekke eldre fartøyer leiet inn for å frakte deltakerne på dagsutflukt til Rosendal. Og gjester, ca. 1.000 tilsammen, skulle fraktes sjøveien. Direkte fra Bergen gikk det tidligere nattuteskipet "Sandnes", nå "Gann". Fra Os gikk "Gamle Rogaland", "Bruvik", "Midthordland", "Granvin", "Eitrheim" og M/K "Helt".

På Bjørnefjorden samlet alle fartøyene seg for å gå i kortesje gjennom Lukksund. I stående sommervær med sol fra skyfri himmel stevnet fartøene gjennom Lukksund før kursen ble satt inn Hardangerfjorden mot Rosendal. Med en blikk stille fjord, grønne lier og Folgefonna i bakgrunnen, ble innseilingen til Rosendal som et eventyr i en Vestlandsnatur på sitt vakreste.

Også lokalbefolkningen visste å sette pris på dette uvanlige besøket. Omtalen i lokalavisene medførte en rekke fremmøte på kaien. For mange ble dette kanskje gjensynet med "sin båt", mens andre tenkte tilbake på musikk- og sangerstevnene på 50-tallet da tilreisende kom sjøveien.

Etter fire timer på land med Baroniet som ramme rundt arrangementene, satte båtene kursen tilbake til Os og Bergen. Det var nok ikke bare de tilreisende gjestene som fikk en opplevelse utenom det vanlige. Selv for de som til daglig driver med fartøyvern og kanskje blir noen blusserte når det gjelder tradisjonelle charterturer, ble denne dagen en helt spesiell opplevelse. Og ikke minst gir slike turer inspirasjon i det videre arbeid med å bevare en naturlig del av vår gamle kystkultur; de gamle fjordabåtene og det miljøet de naturlig hører hjemme i.

Det må gis hunnør til Hordaland fylke, Vestlandske Dampbåtlag og fartøyene for en 100% vellykket gjennomføring av prosjektet.

Harald Sætre

"Detta er nettopp som i gamle dager då fjordabåtene gikk ut frå Vågen i Bergen". Ja, dette var kommentaren fra mange av de eldre som hadde møtt frem på Os-kaien en torsdags morgen i slutten av juli.

Og det var nok ikke bare tilfeldige forbigående som hadde tatt en ekstra tur på kaien. Flere av de gamle sliterne i Veteranskipslaget Fjordabåten hadde bevilget seg en ekstra fridag, og tatt turen til Os for å få med seg en dag utenom det vanlige. Og dagen var i høyeste grad

Seilingssesongen 1995 for "Granvin"

Også 1995 har vært en travel sesong for "Granvin" og mannskapet. Selv om det ikke har vært faste ruter i Hardanger i sommer, har det ikke manglet på oppdrag. I tillegg til 40 ordinære charteroppdrag, har "Granvin" deltatt i en rekke kulturarrangement rundt om i fylket.

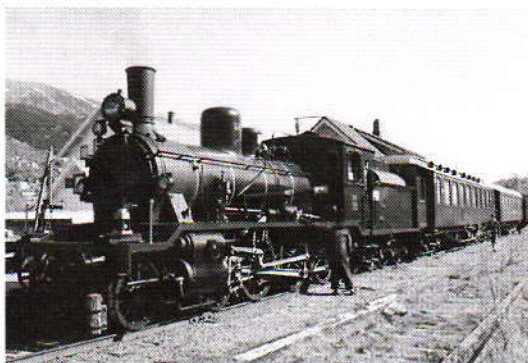
Den 25.mai ble det arrangert medlemstur med venner og kjente til det gamle handelsstedet Årbakka på Tysnes hvor det også var omvisning blandt gamle kulturminner. Turen gikk deretter videre til Rosendal hvor det var anledning til å besøke Baroniet før retur til Bergen med rutebuss. En vellykket tur hvor det imidlertid hadde vært plass til flere. I 1950-åra gikk "Granvin" i lokalrute i Sunnhordland. I forbindelse med at lokallaget til Forbundet Kysten arrangerte fylkeskyststevne i Sunde i Sunnhordland i månedsskifte juni/juli, gikk "Granvin" flere åpne turer i sitt gamle ruteområde. Turene startet på Sunde og gikk via flere gamle dampskipsstoppesteder i Høylandssundet til Skånevik og retur. Det var mange som benyttet anledningen til å reise med båten på gamlemåten og således fikk oppleve de gamle nedlagte dampskipsstoppestedene. Til disse turene var lagets medlemmer i Sunnhordland inviterte. Videre ble det arrangert flere fjordturer samt en kveldstur til Halsnøy Kloster med omvisning i de gamle klosterruinene. Det var mange i Sunnhordland som satte pris på gjensynet med "Granvin" i dette rutedistriktet.

Videre har Veteranskipslaget Fjordabåten, sammen med Norsk Jernbaneklubb, avdeling Bergen og PAN Veteran, arrangert samferdselshistoriske dager. I løpet av sommeren og høsten ble det gjennomført fire rundturer med utgangspunkt Bergen. Passasjerene ble tatt med på nostalgisk rundtur med "Granvin" på strekningen Bergen - Garnes, damplokomotiv fra 1913 med gamle vogner på den nedlagte Vossebanen Garnes - Midttun og busser fra 40-50 tallet mellom Midttun - Bergen. Tilsvarende kunne de starte motsatt vei med buss.

I tillegg har båten vært benyttet av flere skoler i Sunnhordland til ekskursjoner. Også "Brudeferden i Hardanger", dog i en noe mer moderne versjon, har "Granvin" deltatt i. En fredag i mai fraktet båten kronebruden, brudgom og gjester fra Vines til Lofthus og retur. Og selve vielsen fant sted ombord ved kaien i Lofthus.

Aktiviteten i juli, august og september har vært noe begrenset. Det henger delvis sammen med at mai og juni er de tradisjonelle turmånedene. Imidlertid kunne det nok gjennom aktiv markedsføring vært mulig å fått flere oppdrag på ettersommeren og høsten. Imidlertid kan Veteranskipslaget Fjordabåten si seg godt fornøyd med årets sesong, både operativt og inntektsmessig.

Bookingtjenesten er i år utført av Vestlandske Dampbåtlag AS.



Denne type lokomotiv gikk på Vossebanen frem til 1949. Lokomotivet veiet 82 tonn i driftsklar stand.

Foto: Harald Sætre.

Harald Sætre

D/S "Stord"

D/S "Stord" vart bygd ved Laxevaag Maskin- og Jernskipsbyggeri AS for Hardanger Søndhordlandske Dampskipsselskap i 1913. Båten målte ved levering 376 Brt og ei lengd på 47,4 moa. Maskina var Laxevaag trippel maskin på 470 lhk (80 nominelle Hk).

D/S "Stord" var i hovedtrekk søsterskip til D/S "Rosendal" som vart levert til same selskapet fire år tidlegare. "Stord" var 4,5 meter lenger og 19 registertonn større.

Fram til 1931 gjekk "Stord" i dei fleste hovedrutene i Hardanger, Sunnhordland og i Stavangerruta. I 1928 vart Sunnhordland Snøggruter sett i gang, og "Stord" vart tiltenkt ruta. Båten gjennomgjekk ei større ombygging. Skroget vart lengd med 3,3 meter og brønnen vart bygd att. Dermed vart også overbygget midtskips større, og "Stord" fekk no ein tonnasje på 465 Brt.

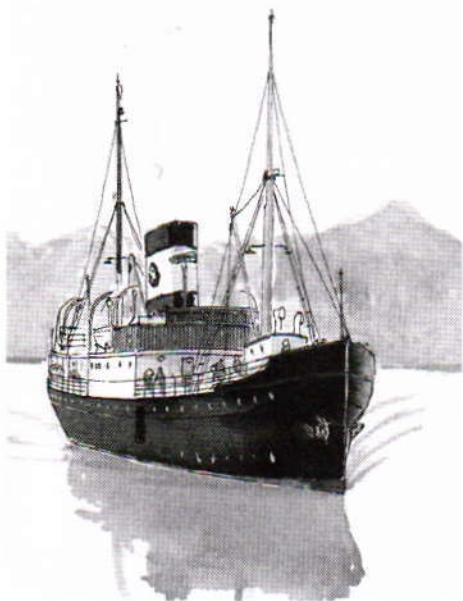
Med Thor Fleten på brua, vart båten og ruta snart eit populært og kjent innslag i Sunnhordland. Snøggruta spela ei stadig viktigare rolle som hovednerve i rutenettet i Sunnhordland. Dei mange korrespondansane med lokalrutene og rutebilane, auka passasjertalet og last, sette etter kvart nye krav til materiellet. "Stord" gjekk imidlertid i ruta fram til 1947 då M/S "Sunnhordland" overtok.

"Stord" vart no sendt til Bergen Mekaniske Verksteder for ei omfattande ombygging. Dampmaskina vart teken ut og ombord kom Paxman Ricardo dieselmotor, kvar på 500 Hk. Motorkrafta vart overført til propellakslingen ved hjelp av kilerei-mar. Nye lugarar vart sette inn, den gamle innreidinga i lugarar, messer og salongar blei fornya. Nye dører og nye møblar kom på plass. Sjølv om ein kunne sjå store endringar innvendes, var "Stord" i hovudtrekk uendra utvendes. Det som imidlertid vart mest i augnefallande, var den store ovale skorsteinen som vart det nye kjenneteiknet til båten. Eit anna og meir skjemmande kjenneteikn var den kraftigeistinga i akterskipet frå propellen. Etter ei tid fekk ein bort den versteistinga, men den rolege gangen til dampskipet "Stord" var for alltid borte. Etter den siste ombygginga auka tonnasjen til 470 Brt.

"Stord" vart no sett inn i natruta mellom Bergen og Odda. I denne ruta gjekk "Stord" fram til 1959 då nybygde M/S "Hardangerfjord" overtok. Men "Stord" skulle bli i HSD si teneste i enno 10 år framover, rett nok som reservebåt. Men i 1969 var det slutt. Meir og meir av trafikken på sjøen gjekk over til landevegen, og andre og nyare båtar gjekk over i reserveflåten. "Stord" vart seld til Oslo Krets av Blå Kors og vart lagt opp i Grønli i Oslo som losjiskip.



"Stord" i Bakka i Strandebarm i 1920-årene.



"Stord" kjem inn til Skutevik for fyrste gong etter ombygginga ein sommarskimrande morgon i juli 1949 med soldis over fjorden.

Tegning Bård Kolltveit

I 1979 var igjen dagane til "Stord" eller "O.T.Moe" som båten heitte, talde. Spikardøden truga. Norsk Veteranskipsklub i Oslo starta forhandlingar med eigarane med tanke på å overta båten. I Sunnhordland og i Bergen var det sterke interesser for å få "Stord" vestover. Dette var kanskje siste høve til å berga ein av dei gamle fjordabåtane. Veteranskipslaget Fjordabåten vart skipa hausten 1980. I august 1981 kunne "Stord I", som båten no heitte, igjen setja kursen vestover. Men ikkje for eiga maskin. Etter 12 år i opplag var nok Paxmanen sina dagar talde.

Og no tok eit omfattande arbeid til. Etter ein lang og tidels hard diskusjon i laget om ein skulle satsa på damp eller diesel, vart det til slutt vedteke å gå til kjøp av eit brukt dampmaskineri som stod ombord i ein engelsk kysttankbåt, C 609.

Sjølvs om kjelen var oljefyrt, var det det næraste ein kunne koma eit maskineri som var lik det opphavelege og som høvde ombord i "Stord I". Ved hjelp av dugnadsinnsats frå medlemmene si side og ved verkstadsarbeid hos Mjellem og Karlsen i Bergen, gjekk arbeidet sakte men sikkert framover. Sjølvs om det dukka opp mange overraskingar under vegs, m.a. var rustskadane på skroget mykje større enn ein først hadde oversikt over, var det aldri snakk om å gje opp prosjektet. Etter mange dugnadstimar, verkstedsarbeid og ikkje minst; støtte frå ulike verksemdar, kommunar og einskildpersonar, kunne medlemmene i mai 1987 gle seg over å sjå "Stord I" under damp igjen. Sjølvs om det stod att å gjera mesteparten av innreidingen ferdig, var ein viktig milepele nådd.

Diverre vart gleda over å sjå "Stord I" under damp, kortvarig. Omlag to veker etter teknisk prøvetur, oppstod det brann i maskinrommet medan båten var på veg frå Larvik til Bergen utan passasjerar. Brannen spreidde seg og "Stord I" vart totalskadd. Til all lukka kom ikkje nokon av mannskapet til skade. Trass i omfattande skader på "Stord I", vedtok laget å byggja båten opp att.



D/S "Stord" under visningsturen i Sunnhordland i mai 1987. Her er båten fotografert på veg frå Leirvik mot Valevåg.

Foto: Tor Resser.

Rikantikvaren har gjeve "Stord I" status som verneverdig fartøy, og arbeidet med gjenoppbygginga set difor store krav til det antikvariske både når det gjeld dokumentasjon og arbeidsutførelse. Hardanger Fartøyvernssenter har utarbeidd ein historisk og teknisk dokumentasjon som vert lagt til grunn i restaureringsarbeidet. Alt arbeid til no er utført for eigene midlar og med støtte frå Fylkeskommunen og Riksantikvaren.

Vidare er gjenoppbygginga av "Stord I" godkjend som eit forskningsprosjekt, og pengegåver kan gjevarane, på visse vilkår, trekkja frå på skatten.

D/S "Stord I" ligg no i Bergen etter at mesteparten av skroget vart konservert og ein del førebuande arbeid vart gjort i Sunnhordland. Så snart resten av skroget er sandblåst og måla, vil stålarbeidet ta til. I første omgang med å retta opp dekkseberane og innvendige skott som skal gjerast.

Dampmaskina er no ferdig overhaldt, klassa og godkjent av Skipskontrollen.

Tilgang på økonomiske midlar avgjer når D/S "Stord I" igjen vert å sjå på fjordane på Vestlandet.

Harald Sætre.

Vi minner om boken
«Hestmanden – en veteran fra to verdenskriger»
Bestilling: Norsk Veteranskibsklub,
postboks 1287 Vika, N-0111 OSLO

Smådampen

I 1991 kom jeg over en ståldorrry på 34 fot som antagelig er bygget i årene 1952-55, sannsynligvis på Stord. Skroget var opprinnelig 2 meter kortere, men ble forlenget i 1970.

Tanken bak dette kjøpet var at jeg, så langt det lot seg gjøre, ville kopiere en av de mindre dampbåtene som i sin tid trafikkerte Bergen havn og i de nærmeste distriktene. Samtidig skulle dette være en pådriver og inspirasjon i arbeidet med å få "Stord" ferdig.

Jeg er selv ansatt hos Mjellem & Karlsen i Bergen, og en av mine oppgaver er å forstå restaureringen av dampmaskinen til "Stord I". Dette arbeidet har vært mulig ved hjelp av elever fra mekanikerlinjen (plate og sveis) ved Askøy v.g. skole. Maskinen er nå ferdig og klasset og godkjent av Sjøfartskontrollen.

I påvente av at hovedarbeidet på "Stord I" skulle starte, ble det tid til å få satt i stand "Smådampen". Den gamle motoren ble tatt ut av skroget og renovert. Skroget ble deretter satt på land og grundig kontrollert. En del plater ble skiftet ut, skroget sandblåst og smurt. Maskin- og kjelefundamentet ble laget, og maskin og kjele montert.



Kåre Taule ombord i dampsjøluppen rett før første prøvetur.

Foto: Harald Sætre.



"Smådampen" klar for prøvetur.

Foto: Geir Røssland.

Kjelen som er av typen gounbout, har følgende data:

Lengde	1700 mm	Diam.	1000 mm
Lengde fyrgang	800 mm	Diam. fyrgang	600 mm
Stagrør	2 stk	Røkrør	52 stk
Rørlengde	900 mm	Arbeidstrykk	150 pund

Kjelen ble oppdaget av Bjarne Engen i et skur i Florvåg på Askøy. I 1947 ble kjelen tatt ut av en båt for å levere steam til en liten hermetikkfabrikk. Jeg har i lang tid arbeidet med å skaffe opplysninger om denne kjelen. Den stod opprinnelig i en båt som het "Kobben" fra 1930. Opplysninger utover dette har jeg ikke funnet. Dersom noen av leserne har flere opplysninger er jeg takknemlig for tilbakemelding.

En fin sommerdag foregikk prøveturen på Byfjorden. Med god hjelp av Nils W. Skulstad ble kull og ved lempet ombord, kjelen ble fyrt opp og kursen satt ut Damsgårdssundet. Alt fungerte som det skulle. Inne på Vågen var det mange som benyttet anledningen til å se nærmere på båten. Og mange minnes nok gamle dager da Bergen havn var full av dampdrevne fartøyer, fra den minste føringsbåt og til Amerikabåten. Og særlig er det alle fjordabåtene folk husker, "Stord", "Oster", "Fanaraaken", ja slik kunne en ramse opp mange titalls båter.

"Ja, nå er det god, gammel stemning på havna igjen. Nå er det bare "Storden" vi mangler, når kommer den?" var kommentarene.

Ja, det er en annen historie. Men "Stord I" kommer, vær trygg.

Kåre Taule

M/S "Granvin"

M/S "Granvin" vart bygd ved Mjellem og Karlsen A/S i Bergen og levert til Hardanger Sunnhordlandske Dampskipsselskap i 1931. Året før hadde verftet levert M/S "Tysnes" til same selskapet. "Tysnes" var noko mindre enn "Granvin", men ellers var arrangementet likt. "Granvin" målte ved levering 115 Brt og var 89,9 fot lang. Maskinen var ein tosylindra Bolinder råoljemotor som ytte 150 Bhk.

Det kan ellers nemnast at i 1935 fekk selskapet levert "Eidfjord" som var på 162 Brt, men ellers svært lik "Granvin" og "Tysnes". Dette var den siste båten i ein serie på tre motorskip som var tiltenkt ulike lokalruter. "Eidfjord" vart seld til utlandet i 1973, og siste kjende observasjon er på Kypros tidleg på 1980 talet. "Tysnes" vart seld i 1963, men er no overteken av ein privatperson som no held på med å føra båten attende slik han opphavelg var. "Tysnes" ligg no i Bergen og eigaren har lagt ned eit arbeid han verlekeg skal ha ros for.

"Granvin" var bygd etter eit innarbeid mønster, med 1.plass salong på dekk akter og 2. plass under dekk framme. I tillegg var båten bilførande med eit heller stort dekk framom dekkshuset slik at båten kunne føra 3 personbilar samstundes. Under dekket var lasterommet.

Sommaren 1931 vart "Granvin" sett inn i turistruta i Hardanger, ei rute han gjekk i fram til 1935. I tillegg måtte båten fungera som bilferje. Om vintren gjekk båten i ymse lokalruter, men i hovudsak var det rutene i indre Hardanger han gjorde teneste i.

Vintren 1933 gjekk "Granvin" på land på ein holme, Tjuvholmen, utanfor Øystese. Det var mørkt og snøkave og båten var komen ute av kurs. Til all lukke rende båten seg opp på ei flate slik at skadane ikkje vart store. Akterskipet, mannskapslugarane og salongen vart liggjande under vatn. Båten vart berga nokre dagar seinare og sett i stand att.

Bortsett frå denne ulukka, er det ikkje knytt dei store hendingane til båten. "Granvin" var i selskapet si eige fram til 1968, og gjekk i hovudsak i indre Hardanger. I tillegg gjekk båten ein periode i lokalruter i Sunnhordland på 50-talet. I 1968 vart rutene i indre Hardanger lagde om og "Granvin" vart seld til P/R Olav Linga. I samband med salet vart båten noko ombygd, den gamle Bolinderen vart skifta ut med ein ny 3 sylindra Wickmann på 300 Bhk og den gamle salongen framme måtte vika for eit større lasterom. Eit par år etter at båten hadde fått ny maskin, vart det montert ny skorstein for å bota på motorlarmen.



M/S "Granvin" legg til kai i Djonno i Hardanger. Laget vitja Hardanger sommaren 1992 i samband med ulike kulturarrangement.

Foto: Harald Sætre.

Etter at nye eigarar overtok båten, held "Granvin" fram i lokalruta i indre Hardanger. Sjølv om vegutbygginga hadde gitt mange bygder tilkomst landevegen, var det framleis grender som måtte nytta sjøvegen. I tillegg var det mange mindre verksemdar som var avhengige av rutebåten når dei skulle senda varer.

Men i 1987 var det defifitvt slutt, og i april same året gjekk "Granvin" sin siste tur i lokalruta. Båten var no for sal. Etter brannen ombord i "Stord I", vedtok Veteranskiplaget Fjordabåten å innleia forhandlingar med Olav Linga med sikte på å overta båten. Bakgrunnen for dette var todelt. For det første var det mange i laget som frykta at dersom det ikkje vart skaffa ny båt, så såg ein faren for at laget kunne verta oppløyst. Mange vurderte den gong gjenoppbygginga av "Stord I" som eit langvarig og kanskje eit noko usikkert prosjekt. Den andre grunnen var, og som dei fleste i laget la avgjerande vekt på, var at "Granvin" i seg sjølv var verneverdig og måtte bergast slik at båten ikkje forsvann frå Vestlandet for alltid.

Hausten 1987 vart "Granvin" leigd for ein medlemstur slik at dei i laget som ønskte det kunne gjera seg nærare kjend med båten. Same vinteren vart kjøpekontrakten underteikna, og i mars 1988 overtok laget båten.

Vinteren 1988/89 vart båten ombygd og fekk tilbake 2.plass salong. Vidare vart det laga ein ny høg skorstein etter modell av den gamle. Ellers har det vore gjort lite endringar på båten opp gjennom åra, slik at det meste av innreidnaden akter er den opphavlege frå 1931.

Etter at laget overtok "Granvin", har drifta i hovudsak blitt utført av laget sine egne medlemmer på dagnadsbasis. I 1990 vart båten sett inn i turistrute med utgangspunkt Bergen, og det var HSD som leigde båten og stod for drifta.

Sommaren 1994, og ein kort periode i 1993, gjekk båten i turistrute i Hardanger. Det var laget sine egne medlemmer som stod for drifta som vart støtta økonomisk av kommunane i distriktet og av SND.

"Granvin" er blitt ein populær båt, både når det gjeld charterturar og turar i samband med ulike kulturarrangement i fylke. Båten har sin faste kaiplass i Bergen havn og er etter kvart blitt ein del av bybilete.

Harald Sætre.

M/S "Midthordland"



"Midthordland" sommeren 1995.

Skrog og skorstein er som i Midthordland si tid i 1950-åra, men ennu står mykje att før båten ser ut slik han opphavelg gjorde.

M/S "Midthordland" vart bygd ved Stord Verft AS for det Midthordlanske Dampskipsselskap i 1947. Ved levering målte båten 182 BRT og var 125,6 fot lang. Framdriftsmaskineriet var ein 6 syl. Wichmann på 400 Hk som gav båten ein toppfart på 12,6 knop. Passasjertalet var på 288.

"Midthordland" var den første av ein etterkrigsgenerasjon sjøbussar bygde for passasjertrafikk, men på grunn av dårleg utbygd vegnett i trafikkområdet, hadde båten også lastekapasitet. Slik førde sjøbussane vidare tradisjonen frå den klassiske fjordabåtepoken.

"Midthordland" var byggenr. 2 på Stord Verft AS, og vart prototypen for ei rekkje liknande konstruksjonar, som t.d. "Melanddrott" og "Balholm".

"Midthordland" gjorde teneste i Bjørnefjordsområdet og i Samnangerfjorden i mange år. Overbygget var høgt og hadde stort vindfang. Dette gjorde båten vanskeleg å manøvrera under kai i sterk vind. Ved nyttårstid i 1949 havarete båten ved Sundvor i ein overhendig orkan. Båten vart heva og måtte slepast til Amsterdam for reparasjon avdi ikkje noko verft i Noreg hadde tid til å ta reparasjonen.

I 1962 vart ruta og båten overteken av Hardanger Sunnhordlandske Dampskipsselskap. I ein kortare periode på 1960-talet vart "Midthordland" sett inn i Kvinnheradruta. I 1970 vart denne ruta nedlagt, og "Midthordland" vart seld, først til Sverige og seinare til England. I England låg "Midthordland", eller "St. Lucky" som båten no heitte, i St. Catharines Dock i London. I 1987 kom "Midthordland" igjen tilbake til Noreg, no som charterbåt i Oslofjorden under navnet "Sunrise II".

For nokre år sidan vart det første initiativ teke i Bjørnefjordsbygdene for å få "Midthordland" heim att. I første omgang lukkast ikkje dette, men i 1994 vart det gjort eit nytt forsøk, og ei nystifta stifting, Midthordlandske Dampskipsselskap reiste kapital slik at kjøpet let seg gjennomgå.

Det var ein god porsjon nostalgi bak initiativet til dette kjøpet, men og klåre vyer om eit nytt reiselivstilbod i Bjørnefjordregionen - eit distrikt som hadde mangla slikt organisert tilbod like til for få år sidan, då Bjørnefjorden Reiselivslag vart skipa. Det er intressant å konstatere at sentralt i dette arbeidet står fire kommunar som soknar til Bjørnefjorden: Fusa, Os, Samnanger og Tysnes.

Stiftinga Midthordlandske Dampskipsselskap som eig "Midthordland", slit med dårleg økonomi. Det vert no arbeid med ei omorganisering av eigarstrukturen slik at det kan tilførast ny kapital til båten. Grunnen til dette er store utgifter til reparasjon og vedlikehald av ein nedsliten motor.

Aut. Rørleggerbedrift

AUG. LARSEN & S

Etablert 1904

Haslevangen 45B - 0510 Oslo

Tlf.: 22 64 49 00 - Fax: 22 64 59 09

Men nett her ligg også båten sin verdi som antikvarisk kulturminne frå den siste epoken i fjordabåtane si tid, 1950 og 60-åra. Den 6-sylindra Wichmannmotoren vart bygd i 1946, og skal vera den einaste att i sitt slag som er i drift her i landet.

"Midthordland" har status som verneverdig skip og skal tilbakeførast til sin opphavslege utsjånad - så langt det let seg gjera. Økonomien set grenser, men det er gledelig å konstatere at få, om nokon veteranbåtar på Bergen hamn i 1995 har hatt så stor etterspurnad på chartermarkedet som "Bjørnefjorddronninga" frå 1947.

Anders K. Engevik.



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

Slanger – Kuplinger – Kompensatorer



FC Service A/S, en av de fremste norske leveran-
dører av slanger, kuplinger og kompensatorer til
shipping og offshore.



Hovedkontor:

Bergen tlf.: 55 34 21 00 - Fax 55 34 23 30

Asker tlf.: 66 98 13 60 - Trondheim tlf.: 73 91 20 00

Ågotnes tlf.: 56 33 52 00 - Ålesund tlf.: 70 12 99 43

Stavanger tlf.: 51 55 63 00

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

