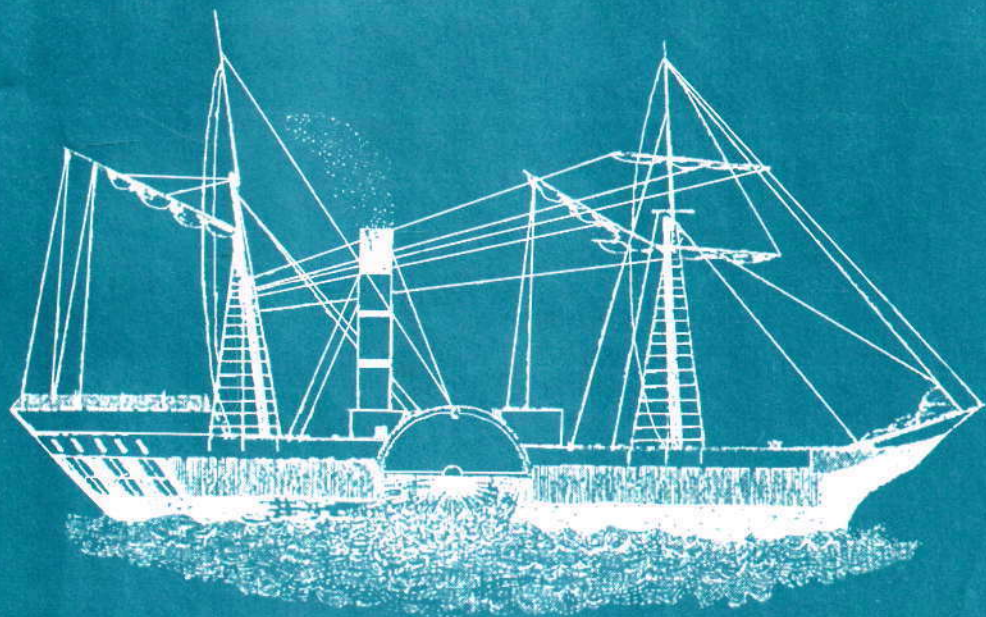


DAMPSKIBS

P O S T E N



NR. 48 1/1997

Dampskibsposten

Dampskibsposten er medlemsblad for Norsk Veteranskibsklub, Veteranskipslaget Fjordabåten, Bergen, Veteranskibslaget «Stavenes», Nordhordland Veteranskipslag.

Dampskibsposten er et bindeledd mellom foreningenes medlemmer og miljøer som arbeider med kyst- og fartøybevaring.

Opplag 1.150

Styremedlemmer 1997

Norsk Veteranskibsklub

Postboks 1287 Vika, N-0111 OSLO

Tlf.: 22 41 70 41

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

Kasserer:	
Svein Bakke	22 37 77 05

Sekretær:
Anne Grete Hildisch

Veteranskipslaget Fjordabåten

Postboks 1740 Nordnes

N-5024 BERGEN

Formann:	Pr. telefon
Ole A. Tøresen	53 41 59 11

Kasserer:	
Atle Vie	55 24 27 27

Sekretær:
Jan Strand

53 41 09 72

Veteranskipslaget «Stavenes»

De Heibergske Samlinger/Sogn folkemuseum

N-5880 KAUPANGER

Tlf.: 57 67 82 06

Formann:	Pr. telefon
Halstein Ese	57 67 13 49

Kasserer:	
Øystein Høyheim	57 68 64 84

Styremedlem
Christen Knagenhjelm

57 67 82 97

Nordhordland Veteranbåtlag

N-5167 OSTEREIDET

Formann:	Pr. telefon
Tor Bjørgaas	56 35 41 82

Kasserer:	
Jostein Daltveit	56 55 94 12

Nestleder
Vidar Lehmann

55 12 05 67

Innholdsfortegnelse:

Side

- 3 Formannens spalte
- 4 Kulturminnestafetten
- 10 Mayday-Mayday!
- 12 Nytt fra NH Veteranbåtlag
- 13 Alt liv kom med båten
- 16 Dampskipet "Skjold"

Side

- 19 Seilskutestafetten i Drammen
- 20 Bergingsdamperen "Neptun"
- 23 Profiler og internett
- 25 Slaveskipet "Fredensborg"
- 29 Blir på land
- 28 Bokmelding

Stoffrist neste nr.: 1. mai 1997

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

Jeg har en følelse av at våre medlemmer for en stor del er meget passive i en forening som vår. Styrets medlemmer og ikke minst formannens personlige engasjement, har dratt lasset. Dette er etter min mening en stor feil begått av våre medlemmer. Det viktigste arbeidet for formann og de øvrige styremedlemmer er å legge opp strategien for laget, samt engasjere flest mulige av våre medlemmer og ikke minst legge opp et løp for å rekrutere nye "friske" medlemmer som kan engasjere seg i dette meget intressante og viktige arbeidet vi driver med. Det er ikke tvil om at vår medlemsmasse er vår største ressurs. For å drive en forening som vår med suksess, kreves det at mange forskjellige oppgaver blir utført på en best mulig måte. Man fanges ofte i den fellen at en fokuserer på de primære oppgaver direkte tilknyttet de prosjektene en er engasjert i, men vi må aldri glemme at vi må ta vare på det sosiale i laget. Det er tross alt mye frivillig arbeide som skal utføres og til det trengs det at hvert enkelt medlem føler seg vel og har det kjekt den tiden de bruker i laget. Det vil føre til økt interesse og økt innsats når det treng å ta i et tak.

Vi i Veteranskiplaget Fjordabåten har en kolossal utfordring foran oss. Vår største utfordring er og blir gjenoppbyggingen av "Stord 1". Det er desverre begrenset arbeid som kan utføres på dugnad av lagets medlemmer på nåværende stadium i gjenoppbyggingen. Arbeidet må konsentreres om å bevisstgjøre myndigheter, næringsliv og enkeltpersoner om viktigheten av det vi driver med, slik at midlene stilles til disposisjon. For det koster penger å ta vare på vår kysttradisjon, derom er det ingen tvil.

Driften av "Granvin" krever også mye innsats av lagets medlemmer, "Granvin" er teknisk sett oppgradert og fremstår i dag i meget god stand. Oppgavene fremover blir å sørge for formålstjenlig drift. Vi har etter hvert opparbeidet et meget godt renommé i markedet slik at oppdragene strømmer på. Den store utfordringen blir derfor å kunne skaffe bemanning til de oppdragene vi påtar oss. Og at oppgavene i den sammenheng blir fordelt til flest mulig av lagets medlemmer.

Det er imidlertid meget viktig at vi avsetter tid til medlemsturer og annet sosialt samvær i løpet av sesongen. Forslag til aktiviteter mottas med takk.

Med hilsen
Ole A Toresen
Veteranskiplaget Fjordabåten

Kulturminnestafetten - 97 Forankring fryder!

Av Gro Røde - Kulturminnestafetten



Kulturminnestafetten-97 - en aksjon for våre kulturminner er et samarbeidsprosjekt mellom Forbundet KYSTEN, Fortidsminneforeningen og Norsk Forening for fartøyvern. I Kulturminneåret 97 har disse tre forenet sine krefter for å oppnå felles mål: Øke folk flest og politikernes forståelse for verdien av kulturminnevern - samt kreve økte økonomiske ressurser for det frivillige arbeid på dette felt.

Kulturminnestafetten - 97

Hvordan ville det sett ut i gamle "Mor-Norge" om ikke medlemmer av frivillige organisasjonene hvert eneste år la ned titusener av dugnadstimer i kulturminnevern? Dette gjelder ulønnet arbeid med blandt annet å ta vare på historie, båter og verneverdige fartøy, hus, byggemiljø eller håndverksteknikker. Med Kulturminnestafetten-97 vil medlemmer av de tre initiativtaker organisasjonene og andre frivillige organisasjoner, blant annet husflidslag, historielag, 4H-lag, bondekvinnelag og museumsforeninger, samarbeide for å vise hva de faktisk gjør. På en positiv måte vil de kreve at myndighetene verdsetter deres innsats i form av bedre rammevilkår i de kommende år! Og hvordan skal det gjøres? Vi i Kulturminnestafettens sekretariat ser for oss følgende opplegg:

"Mitt skip er lastet med..."

1. juni går "utrørs signalet" fra Kirkenes. Etter et kulturpolitisk arrangement, med "prominente" gjester til stede, tar stafetten fatt på sin første etappe. Vi ser for oss stor mediaoppmærksomhet når for eksempel skøyta "Vestavær" tar første etappe fra Kirkenes til Vadsø. Fra Vadsø tar hurtigruta neste etappe, og så går det slag i slag. Stafetten utføres av fartøy av yngre og eldre årganger som seiler, damper, ror og dunker seg nedover vår langstrakte kyst. Stafettpinnen de overleverer er ei skipskiste.



"Anna af Sand" Tilhører Stavanger Sjøfartsmuseum

Det blir flere stopp i hvert kystfylke, og vi ønsker at lokale stafetter møter hovedstafetten samt at det arrangeres lokale kulturminne-markeringer. 21 september, på den nasjonale Kulturminnedagen, vil stafetten ankre opp ved Honnørbygga i Oslo. Her vil stafetten overrekke ansvarlige myndigheter ei skipskiste full av dokumenter over kulturminner fra hele landet. Dokumentene beskriver ett utvalgt kulturminne fra alle landets kommuner.

Utgivelse av kulturminner i alle landets 435 kommuner.

Stafetten ønsker at de frivillige organisasjonene som arbeider med kulturminnevern, sammen med kulturretat og lokale museer, får satt i gang en debatt om kulturminnevern i lokalsamfunnene: Hva fra fritida vil vi ha med oss inn i framtida? Hvorfor skal vi ta vare på faste og flytende kulturminner? Hvilken verdi har kulturminnene for folk flest? Hvorfor jobber egentlig folk med fartøyvern? Hvor mye dugnadsarbeid gjør privatpersoner innenfor kulturminnevern? Hvilket ansvar har staten?

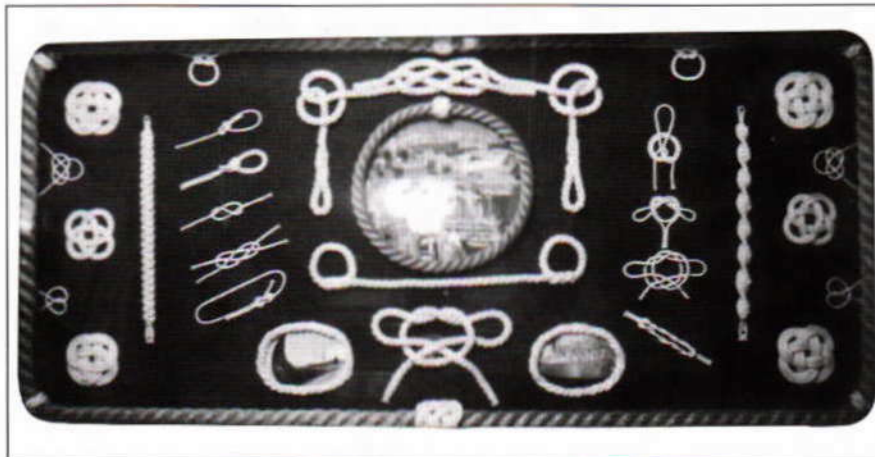
Det er et overordnet mål at folk flest skal bevisstgjøres og engasjeres ved at i hver eneste av landets kommuner skal velges ett kulturminne. Vi ønsker at folk flest er med å bestemme via enkle folkeavstemninger. Vi ser for oss at 3-5 kulturminner lanseres i fellesskap av frivillige organisasjoner, museer og kommunenes kulturretat. Lanseringen presenteres så i lokalavis og lokalradio, og lokalbefolkningen inviteres til å være med på å stemme. Dette foregår i perioden februar til mai. Kanskje blir det konkurranse og såpass høy temperatur på debatten at lokalavisen finner det interessant å skive om kulturminnevern? Et mer langsiktig mål (i eller etter Kulturminneåret) er at man får kommuneadministrasjonen til å forplikte seg til å ta vare på det utvalgte kulturminne.

I og med at initiativet kommer fra de frivillige, kan stafetten også være egnet til å ta tak i kulturminnekonflikter hvor man er misfornøyd med et kommunalt vedtak, for eksempel riving av et verneverdig hus eller en reguleringsplan som ikke tar hensyn til fornminner o.l.

Det utvalgte kulturminne nedfelles så på et standardisert dokument som leveres fartøyene i Kulturminnestafetten. Noen dokumenter fra innlandskommuner fraktes med delstafetter som vil gå ut fjorder og på vannveier, på elver og innsjøer. Disse delstafettene samler inn dokumenter fra innland- og fjordkommuner, og bringer dem frem til naturlige utskipningshavner som hovedstafetten vil anløpe. Stafetten vil sette et kritisk søkelys på den måten myndigheter både lokalt og sentralt lever opp til de forpliktelsene de har for å ta med seg fellesskapets verdier fra fortiden inn i framtiden.

Bruk av fartøy i stafetten

Gjennomføringen av stafetten er totalt avhengig av at velvillige eiere av verneverdige fartøy og andre fartøy stiller opp med båter, entusiasme og smidighet. Norsk forening for fartøyvern ønsker at deres medlemmer får profilert sine flytende kulturminner. Forbundet KYSTEN har en rekke lokallag, deres medlemmer vil markere seg på arrangementer samt frakte Kulturminnestafetten kortere etapper med åpne båter. Så langt i våre henvendelser har vi kun fått positive svar!



Tauverksarbeid er en typisk gammel håndverkstradisjon.

Fartøyvernerne og båtentusiaster er en flott gjeng stå-påere! Vi håper nå på å raskt få inn flere velvillige fartøyeiere. De som ikke har blitt kontaktet for å ta etapper, ber vi om å møte fram ved Kulturminne-stafettens ankomst og avgang. Vi inviterer dere til å gå i samlet tropp, lage båt kortesjer og arrangere markeringer på havner, ved kai og på land.

Fartøyene vil skape blest om stafetten og vil få muligheten til å vise seg fra: Dette er "perler" langs kysten og de bør bevares for ettersekten. Budskapet vil være at disse fartøyene er en svært viktig del av vår kulturarv, men har hatt svært trange vilkår for å overleve blant annet på grunn av det store misforhold mellom ressursbehov og bevilgede midler til fartøyvernet. Stafetten er altså en sjanse til å synliggjøre fartøyvernsaken ytterligere, og dermed bidra til å få de bevilgende myndigheter med på å ta et større ansvar enn det som hittil har vært tilfelle.

Kulturpolitiske høringer

I tillegg til en rekke stopp i hvert fylke får alle fylkene hovedstopp i Kulturminne-stafetten-97. På fylkeshovedstoppene vil stafetten samle inndokumenter fra omkringliggende kommuner. Stafetten ønsker at det vil bli arrangert kulturpolitiske høringer hvor man debatterer lokale og regionale utfordringer innenfor kulturminnevern. I tillegg vil det på 6-7 utvalgte steder langs kysten bli arrangert større kulturpolitiske høringer. Husk det er valgår!! Debattantene kan være stortingspolitikere, lokalpolitikere, kulturforvaltere og frivillige organisasjoner.

Fartøyvernproblematikk vil vi antagelig ta opp ved fylkeshovedstopp i Troms i Gratangen ved Nordnorsk fartøyvernsenter og båtmuseum/Foldvik brygger.

Kulturminnestafetten-97 er altså ingen sommerfestival! Stafetten er en unik sjanse til å vise hva et samlet kulturminne-Norge kan utrette,- og til å slå et slag for framtidens kulturminnevern. En vellykket stafett er avhengig av at fartøyvernere, lokale museer, frivillige organisasjoner, kommuner og fylker lar seg engasjere og deltar aktivt. Nå er det viktig å prøve å dra lasset sammen og få til lokale samarbeidsformer på tvers av særinteresser!

Sekretariatets to stafettansvarlige, Morten Killand og Gro Røde har besøkt alle landets fylker og møtt representanter fra forskjellige frivillige oragnisasjoner, museer og fylkesforvaltning. Beskjeden fra alle er: Kulturminnestafetten-97 er en viktig aksjon! Kulturminnevern er et lite påaktet felt og det trengs store ressursøkninger. Målet med reisene har vært å presentere stafettprosjektet og få tilbakemeldinger på ide og innhold. I tillegg har det vært et klart ønske fra Kulturminne-stafettens sekretariat å få nedsatt fylkesvise samarbeidsgrupper på 5-6 personer. Samarbeidsgruppen er ment å være de frivillige organisasjoners bindeledd mellom lokalplanet og det sentrale stafettsekretariat.

Hva er et kulturminne?

Kulturminneåret 1997

Regjeringen har bestemt at året 1997 skal være Kulturminneår. De tre hovedtemaene for Kulturminneåret 97 er:

- Kystens landskap - vannets veier
- Tekniske og industrielle kulturminner
- "Bli kjent med dine kulturminner"

Det betyr at i året 1997 skal vi spesielt bry oss om - og lære om kulturminner.

Spor etter hvordan folk har levd før kaller vi kulturminner. Det kan være noe som er blitt igjen "fra gamle dager". Selv om bygda, gata og byen vi bor i har forandret seg, så har vi oftest historier fra fortida med oss og rundt oss. Noen historier forteller vi - andre historier kan vi kjenne på - vi kaller dem for kulturminner. Kulturminner kan være små løse gjenstander som ei øks eller ei pipe. Det kan være et hus, et naust, et fjøs, et sted hvor det hendte noe spesielt eller steder hvor det fortelles sagn eller eventyr om. Noen kulturminner har vi bestemt oss for å ta vare på fordi det er så vakre eller spesielle eller typiske. Andre kulturminner har vi tilfeldigvis enda i nærmiljøet. De er noe som har blitt til overs, noe som har overlevd samfunnsutviklingen bare fordi de for eksempel ikke har vært i veien for utbygging, og i dag er vi glade for at vi har dem fremdeles. Noen kulturminner er veldig gamle - helt fra steinalder eller vikingtid - andre er kulturminner fra vår egen tid.

Har du tenkt på at vi lager stadig nye kulturminner? Har du tenkt på at du kan være med å bestemme hva fra fortida vi vil ha med oss inn i framtida?

Eksempler på kulturminner

- Stavkirker og andre kirkebygg
- Sjømerker/ballastmerker, gamle fyr og varder
- Båter: små tradisjonelle trebåter, fiskeskøyter, seilskip, slepebåter og "den gamle bilferga"
- Gamle hager og kirkegårder
- Bygninger: hus, naust, fjøs, jordkjeller og stabbur
- Bru, veier, gater, støer/vorrer og moloanlegg
- Steingjerder, skigarder
- Gravhauger
- Steder det er knyttet tro og tradisjoner til
- Håndverks- og husflidsteknikker, for eksempel båtbygging, veving og treskurd, hører til innenfor å arbeide med kulturminnevern.

Dette er bare eksempler, det finnes mange flere typer kulturminner. Bare sett deg ned og tenk på nærområdet ditt, bygda di eller kommunen din - hvilke kulturminner vet du finnes i tilknytning til geografisk beliggenhet og næringene fiske, fangst, skog, jordbruk og industri? Har du tenkt på at det er kulturminner? Synes du at disse kulturminnene har ei viktig historie å fortelle oss og generasjonene som kommer etter oss? Selvsagt kan vi ikke ta vare på alt fra fortida, men kanskje skulle vi være litt mer sikker når vi velger å fjerne et gammelt hus eller et gammelt veistykke? Tenker vi på at kulturminnene ikke er som en plante - at den ikke kan vokse opp igjen? Kulturminner er en "ikke-fornybar ressurs"- er det borte, så er det borte.

NB! Husk

- Stafetten blir meningsløs om den ikke har noe å frakte! Derfor fartøyvernere og båtentusiaster: engasjer dere i valg av kulturminne i din kommune!

Ta gjerne kontakt med:

Kulturminnestafetten - 97

Dronningensgt. 11

N-0152 Oslo

Tlf.: 22 41 65 22 og fax.: 22 41 66 12.

Prosjektleder: Dag Simonsen

Stafettansvarlig(fartøy og transport) Morten Kielland

Stafettansvarlig(fylkesstopp og knutepunkt) Gro Røde

Mayday-Mayday!

Hestmanden kaller

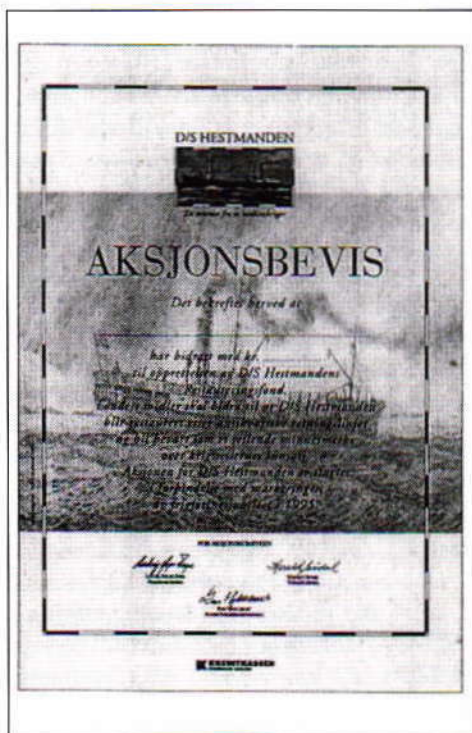
Norges Krigsseilerforening har lagt inn årene og sendt ut sitt sluttregnskap- som det er delte meninger om. Vi i Agder Krigsseilerforening er skuffet, skriver formann i foreningen, Ivar Myklebust til "Krigsseileren".

I 1995 feiret vi 50 årsjubileum for krigens slutt. D/S "Hestmanden" som det eneste gjenværende skip av Nortraships en gang så stolte flåte ble introdusert i aviser og medier over hele landet. Idéen fra Agder Krigsseilerforening om å restaurere skipet og få det tilbake til den stand det var før og under krigen ble hilst med begeistring over alt. Nå skulle krigsseilerne som ikke sa nei- og det kostet mange av dem livet- få sitt minnesmerke i egne omgiverslik at de etterlatte selv kunne se hva

slags forhold de levde og døde under. Norges Krigsseilerforbund hilste også ideen med begeistring, og jeg ble valgt som representant for forbundet. Sammen med Søren Brandsnes sitter jeg i styret for D/S "Hestmanden".

Dette skipet skal bli et flytende museum og brukes f.eks under messer og andre tilstelninger i inn- og utland. Krigsseilerne skal ha sin egen avdeling ombord, og vi håper foreninger og private kan støtte formålet med ting som kan brukes i denne sammenheng. Agder Krigsseilerforening har bevilget kr. 5.000,- til "Hestmanden". I tillegg har Brandsnes solgt bøker (Minnebok SSH) for et lignende beløp, foruten at våre medlemmer har gitt til kr. 1.000,- for at krigsseilerne skal få en avdeling som er dem verdig - og som vi overlevende kan være stolte av.

Gjennom "Krigsseileren" sender vi



Aksjonsbevis for bidrag til restaureringen av D/S Hestmanden.

derfor en henstilling til samtlige foreninger i inn- og utland om å følge Agder-foreningens eksempel. Gi kr. 5.000,- dere også. Vi sa ikke nei under krigen, vi gjør det ikke nå heller. D/S "Hestmanden" ligger nå i dokk. Restaureringsarbeidet går for fullt under Gunnar Eiklis dyktige ledelse og Riksantikvarens skarpe blikk, så vi er overbevist om at ingenting blir overlatt til tilfeldighetene.

Hver forening som støtter opp om arbeidet vil få sitt navn ombord, og har dere kuriositeter eller andre ting som kan passe inn, er vi meget takknemlige for det. Vi håper alle vil støtte dette unike tiltaket, sier styret og medlemmer i Agder Krigsseilerforening.

Bidrag til restaureringsarbeidet med "Hestmanden" kan sendes til:

Konto 6318.05.05018

Aksjonskomitéen for Hestmanden, Fylkeskonservatoren i
Vest-Agder,
P.O.Box 770,
N-4601 Kristiansand.

Gjengitt fra bladet KRIGSSEILEREN NR 4/1996



DET NORSKE VERITAS

Nytt frå Nordhordland Veteranbåtlag

Det vart halde årsmøte den 7. desember og 29 medlemmer var tilstades. Årsmeldinga vitna om eit svært aktivt år, med overtaking av "Gamle Oster" den 8.mars som høgdepunktet. Etter overtakinga er det lagt ned 750 dugnadstimar ombord i skipet. I tillegg kjem timane som har gått med til arbeidet med finansiering, dokumentasjon og planlegging av restaureringsprosjektet.

Rekneskapen viser ein tilfredsstillande økonomi, då laget allereide har midlar nok til betala ut resten av banklånet. Framlegget til nye vedtekter vart drøfta grundig og det vart vedteke med nokre få justeringar.

Valnemda sitt framlegg til val av styre, revisjonar og valnemd vart vedteke.

Styret for 1997 ser slik ut:

Leiar Tor Bjørgaas, nestleiar Vidar Lehmann, kasserar Jostein Daltveit, Styremedlemer: Sigurd Langøy, Viggo Nonås, Harald Nottveit og Nils Rolland. Varamenn: Hans Kr. Bukholm, Leif M.Skjærstad, og Erik Småland. Revisorane Jens Kåre Fløholm og Jan Skår og valnemda vart attvalde.

Kontigenten for 1997 vart sett til 200 kroner.

Prosjekt- og framdriftsplanen vart presentert.

Årsmøte gav styret fullmakt til å kjøpa inn eit høveleg dampmaskineri i 1997.

Tor Bjørgaas
leiar

HUSK!
Stofffrist 1. mai

Alt liv kom med båten

Alt uliv kom óg med båten, seier tidlegare postsjef på Stord, Harald Kvarme. Det var mest ein tradisjon på Stord å stå på kaien laurdag kveld og sjå kven som hadde vore i byen og teke seg ein dram for mykje.

Fjordabåtane var livsnerven til dei fleste samfunn ved kysten heilt til rutebilen og vegane kom.

Fjordabåtane frakta gods og folk og fe, og dei kom med post. I tida mellom 1860 og 1960 var det postekspedisjon på dei fleste passasjerskipa og små lokalruteskipa som gjekk på kysten. Postekspeditøren budde i postlugaren og her sorterte han post undervegs. Sekkane med post som var ferdig sortert, vart overførde mellom postførande ruter, og til anløpsstadene ved kysten. Postmannen på fjordabåtane var tilsett i Postverket og arbeidde på ruter der ein måtte ha slik postsortering. Frå luka i postlugaren var det sal av frimerke og ekspedisjon av pakkar, brev og verdibrev, men ingen pengetenester.

Offiserar om bord

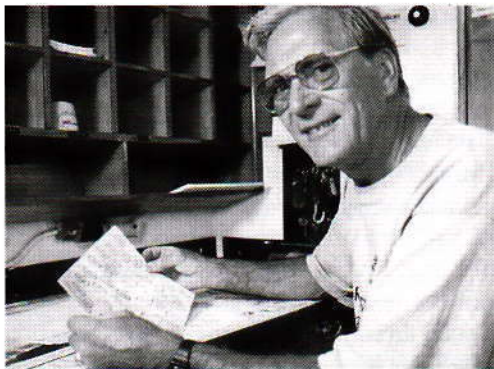
Postfullmektigane på fjordabåtane vart rekna med blant offiserane om bord, og inntok middagen i offiserane si messe.

- Desse reisande postekspeditørane var ein eigen rase. Dei var fantastisk flinke i geografi, seier Harald Kvarme. Men det fanst reisande postmenn på båtane som tok seg ein tår for mykje, for her var det sal av alkohol om bord.

- Det gjøkkle så farlig. Disse bøndene leser ikke aviser i slåttonna likevel, sa han postfullmektigen som hadde drukke for mykje og ikkje klarte å få ut posten der båten la til.

Kvarme fortel med innleving og detaljrikdom korleis han opplevde to reisande år med fjordabåtane, 1955 og -56. Ei natt kom Harald Kvarme til Stord med fjordabåten og på Stord vart han. Frå "bopel Stord" reiste han ut og inn fjordane i Sunnhordland som postekspeditør i Posten si teneste.

40 år seinare er han reisande postekspeditør sommarstid med M/S "Granvin". "Granvin" går no som veteranbåt i chartertrafikk frå Bergen til Stord.



"Harald Kvarme, har vore postsjef på Stord"

- Her sel eg kort, forseglar med lakk og mimrar med folk om gamle dagar, seier Kvarme. "Granvin" var den fyrste motoriserte fjordabåten i Hardanger Sunnhordlandske Dampskibsselskab.

Historie

M/S "Granvin" finst slik han ein gong var. Inne i postlugaren ser du korleis postmannen levde då han var på sjøen. På sofaen, som er mykje for stutt til å strekkje seg ut på, sov han om natta og her vart pakkane sorterte om dagen. På den eine veggen står reolar med namn på alle anløpsstadene mellom Odda og Granvin.

Kapteinen sin lugar var meir komfortabel. Sofaen var til dømes så brei at han kunne ha med seg kona på båten.

Desse fjordabåtane var livsnerven til dei små og veglause samfunna ved kysten. Frå 1840 og utover, då norsk økonomi vart betre, vart det anskaffa dampbåtar som skulle gje kystfolket ny kontakt med omverda. Dampbåtane vart nytta heilt fram til 1950-åra. I 1880 vart HSD oppretta. All ferdsle av folk og gods gjekk på sjøen. Desse Fjordabåtane gjekk heilt fram til 1960-åra, då vegane vart meir og meir utbygde.

Då det vart bygd ein ny båt som skulle gå i trafikk ved kysten, fekk Postverket bestemme om ein på denne båten skulle innreie postlugar.

- Posten betalte "postbidraget" for posttransporten, og dette fungerte nærast som eit statstilskot. Denne verksemda var òg viktig for at avisene skulle kome ut til folk, seier Harald Kvarme.

Folk og fe

Om hausten var båtane opptil eit døgn forseinka på grunn av alle epla som vart lasta i båten på eplestadene innerter Hardangerfjorden.

Fjordabåtane hadde stall framme på dekk. Kyr og hestar vart lyfta om bord med ein presenning som vart festa under på dyra.

- Eg reiste på "Vikingen" ein periode. Dette var ein vakker båt, men han vart seld til Kongo, trur eg. Her var eit skikkeleg bra postkontor, og eigen lugar til postmannen om bord. Han minnest detaljar frå denne båten som det skulle vore i går, Harald Kvarme. I salongane var det dreia bein på stolar og bord og plysj.

- D/S "Vikingen" betyr noko apesielt for meg. Det var ei fantastisk oppleving å sitja med ryggen mot ein varm skorstein og høyre dampmaskina i samba-takt.

Det var populært å vere reisande postmann. I mange høve var dette ei stilling ein avanserte til. Men dei fekk ikkje full timebetaling på båtane. På dagstid vart det, til dømes, berre berekna 60 prosent for kvar arbeidstime. Dei reisande i post på fjordabåtane var berre menn. Kvinner fekk ikkje høve til dette.

- Reisetenesta vart òg nytta som grunn for ikkje å ta inn kvinner på postskulen på like vilkår som menn, meiner Kvarme.



M/S "Granvin"

Foto: Rune Sævig.

Dirigerte

I gamle dagar dirigerte dei reisande posttenestefolka posten. Det var eit eige fag på postskulen og handla om å lære namnet på alle poststadene i landet slik at rett post kom til rett stad, det vil seie på rett båt eller rett tog. Fjordabåtane i Hardanger Sunnhordlandske distrikt hadde ruter inn til Bergen. Det var alltid post som skulle vere med Bergensbanen.

- Karane på Bergensbanen var fantastiske til å dirigere. Dei måtte vite kva for ruter som skulle ut frå Bergen denne dagen, slik at posten som var ferdig kom med riktig rute.

- Vart det mykje rot med posten når han var så komplisert?

- Postgangen var i mange høve betre den gongen enn i dag. Dei reisande postekspeditørane var smidige og gjorde vriar undervegs. Og når vi kom inn til Bergen klokka seks om morgonen, visste vi at posten til Bergen by gjekk ut i Bergen same dag. I dag er det Bergen postterminal som tek imot all den posten som før vart sortert på båtane.

Det fanst postekspedisjon på dei fleste fjordabåtruter i Sogn og Fjordane, Nord- og Midthordland, Hardanger og Sunnhordland. Det var òg postekspedisjon på Hurtigruta, på Natrutra til Stavanger, "Postruta" til Oslo og på Engelskbåtane Bergen- Newcastle. Postfolk reiste i postvognene på dag- og nattoga til Oslo og på morgon- og kveldstog på Vossebanen.

Kari Kristofferstuen

Dampskipet "Skjold" - eit 100-år minne -

Av Bjarne Befring

Og vatnet i Jølster er mektig og stort
der seiler et dampskip så hurtig og fort.
Kapteinen som styrer er læreren Fonn,
og båten han heiter jo dampskipet Skjold.

Dette "diktet" er vel ikke særlig stor kunst, men det har levd i minnet i rundt 60 år, og overlevd to verdenskrigar mellom anna. Eg kan heller ikkje gjere greie for kven diktaren er, men eg hugsar at det gjekk an å syngje det på ein tone i 3/4 takt. Det var i sommar det dukka fram att i samband med at kultursjefen i Jølster spurde om eg kunne klara å finne ut kvar det var blitt av gamle Skjold. Dette sidan at der har versert rykter om at den skal liggje søkt ein eller annan stad på sørsida av Store Lungegårdsvann i Bergen. Så kanskje var det her den gamle veteranen skulle enda sine dagar? Det som er sikkert er at det var i Store Lungegårdsvann karrieren tok til. Det som mange av oss hugsar som dampskipet Skjold, gjekk i rute mellom Store Lungegårdsvann og Kaigaten ved Lille Lungegårdsvann under namnet Fløen fram til omlag 100 år sidan. Den 3. des. 1890 vart nemleg A/S Jølster Dampskipsselskap stifta med ein aksjekapital på 8.900,- kr. og med eit styre på 5 mann. Det var desse 5 som kjøpte ds. Fløen, som med ei lita ombygging gjekk for eigen maskin til Førde. Her vart maskinen demontert for at båten skulle bli lettare å frakta over land. Det vart laga ei spesiell vogn med seks akslingar med omlag 30 cm breie jarnbeslåtte trehjul. Og somhjullager vart nytta fleskesvor. Mange, både firføtte og toføtte fjordingar, måtte til for å frakte båten til Vassenden etter dei smale og skrale grusvegane. Så det er ikkje å undrast på at ferda tok mange dagar. På Vassenden vart så maskinen montert på plass igjen, og båten fekk namnet Skjold. Og for eitt hundra år sidan i sommar vart båten sett inn i rute mellom Skei og Vassenden. Litt av eit storhende. Ikkje rart at folk langs ruta sprang for å få ein glytt av dette tekniske vidunderet. Og ekstra stor stas var det nok når kapteinen gav ein støyt i fløyta så det ljoma i Jølsterfjella.

Om sommaren når veret var fint, var det foksamt på dekket med turistar frå mange land. Men damene måtte halde seg under dekk, for ikkje å få sot på dei fine kleda sine. Båten var ikkje noke særleg stødig, så det var viktig at dei 60 passasjerane den kunne ta med var mest mogleg likt fordelt på båten. Då ei fin frue mista hatten sin overbord, heldt det på å gå gale fordi mange sprang over på eine sida for å sjå.

For turen frå Vassenden til Skei, betalte turistane 1 kr. for vaksne og 50 øre for



Dampskipet Skjold for full stim utover Skei's-bukta. Er det eit siste takk-for-meg-støyt i fløyta? Diverre er både fotograf og tidspunkt i skrivande stund ukjent.

born. Men bygdefolket slapp med det halve. For bergensarane var dette vanskeleg å godta, og mange tok til å leita i gamle ættebøker for å finne slekt attende til Jølster, og så freista å få redusert pris. Billegast slapp dei som gjekk og las for presten. Her må det vere på sin plass å nemne at dersom det var trangt om plassen, måtte bøndene ofte ta til takke med maskinromet. Der kunne det nok bli i varmas-te laget om sommaren, for det seiest at båten brende opp eit mål ved i timen!

Båten brukte to timar på turen mellom Skei og Vassenden. I høgsesongen hadde den eit mannskap på tre. Ellers var kapteinen også styrmann, maskinisten var og fyrbøtar. Båten hadde berre to stoppestader, men det var høve til å gå ombord frå småbåtar undervegs dersom ein varsla kapteinen på førehand. Dei som gjekk for presten, fekk vere med til Hegnes, og presten, som hadde for vane å halda på med formaninga i lengste laget, kunne midt i Fadervåret spørje: "Ser de noke til dam-pen, ongar? Dette trass i at Skjold var nokså presis i ruta. Såleis var det på tide for budeia å fara til støls når Skjold gjekk siste turen for dagen.

I Årdal var det bugd eit stort naust som båten låg i om vinteren fordi isen på vatnet hindra båtferdsle. Og så kunne ein då og kome seg snøgt fram med hest og slede vinterstid. Og billigare.

I 22 år tøffa Skjold i denne ruta og frakta tusenvis av turistar og bygdefolk mellom grendene i Jølster. Men eit nytt teknisk vidunder, bilen, var på rask frammarsj. Dette sette fart i vegbygginga, og snart tok rutebilane over markedet. Såleis vart 1913 siste året med dampskipsrute mellom Skei og Vassenden. Då vart båten seld til 5 bønder i Kjosnesfjorden som dreiv dampskipsfart i heile 24 år, mest som kyr-kjerute. Men her og kom flinke jølstringar og på ufatteleg kort tid bygde ein like ufatteleg billeg veg til Lunde. Og for andre gong, eller kanskje er det rettare å sei for tredje gong, kom vegane og bilen og utkonkurrerte dampbåten Skjold.

I 1943 gjekk Skjold den siste turen på Jølstravatnet. Båten vart kjøpt tilbake til fø-debyen Bergen. Men undervegs til Førde kom det fram at kjøparen var konkurs. Dermed vart båten liggande i Moskogen til etter krigen. Då gjekk turen vidare til Bergen, der den i ein del år gjekk som slepebåt før den skal ha blitt lagt i opplag på Møllendalsida i Store Lungegårdsvann til den gjekk til botnar. Stemmer desse rykta, ligg vel restane under utfyllinga i vatnet. Er det nokon som veit noke om dette, er eg takksam for melding i telefon 55 24 07 17 eller adr. 5262 Arnatveit.

Kjelder: Dampskipsfart i Jølster av Rune Vagstad frå "Skipet" utgjeve av Norsk Skipsfartshistorisk Selskap.

Artikkelen er henta frå Jølst - utgjeve av Jølster Mållag i 1991.

Seilskutefestival i Drammen

Undertegnede har lenge hatt interesse for havet, båter og spesielt seilskuter. Våren 1996 ble det tatt kontakt med kultursektoren, og ideen om en seilskutefestival i Drammen ble drøftet. Drammen har lange og gode tradisjoner som seilskute- og sjøfatsby. Drammen er også Buskerud's eneste by med tilknytning til havet. Gjennom hele 1800-tallet var stedet blandt Norges tre største sjøfartsbyer. I 1879 var de størst med 64 redere og over 100 skuter.

Kultursektoren synes ideen var spennende, og at det var naturlig å markere at det var skipstrafikken som bygget opp byen.

Da signalene var positive ble Drammen sjømannsforening og Christians venner kontaktet for å kunne danne grunnlaget i en arrangementskomite. Vi hadde et møte hos Arve Gudal i Drammen og ble enige om å sette igang.

Da tiden begynte å løpe fra oss, fordi vi fant ut at 1998 ville være en bra sommer å starte med en seilskutefestival, ble vi enige om at vi skulle sette igang, og kontakte aktuelle samarbeidspartnere underveis. 1998 er aktuelt for da er Cutty Sark-seilasen sent på sommeren, og langt unna Norge. Gamle båter og seilskuter bør vises frem til flest mulig, så det er derfor viktig å prøve å unngå konkurranse med andre arrangementer.

Hvem kontaktet vi, og hva slags skuter vil vi ha med, var sentrale spørsmål vi stilte. Vi kom til at Nordisk seilas ville være et bra utgangspunkt. Nordisk seilas er en kappseilas mellom en by i Norge, Sverige og Danmark for mindre seilskuter (ca10 til ca 35 meter). Det pleier å være mellom 30 og 40 skuter, og er tilsammen mellom 5-600 mennesker.

Vi fant ut at disse, i tillegg til noen større innviterte skuter, ville være en god start. Arrangørene av Nordisk seilas ble kontaktet, og vi fikk kopi av bestemmelser og "krav". Bestemmelsene og "kravene" oppfyller vi, og søknad er nå sendt. Det har så langt bare vært positive tilbakemeldinger med unntak av at Drammen ligger langt inne i landet. Nordisk seilas har egentlig Horten-Moss som grense nordover, men vi håper at de vil finne gjennom Svelvik-strømmen, og inn Drammensfjorden overkommelig da vi har spennende ting på gang.

Vi som står som initiativtagere for et slikt arrangement, har til nå bare fått positive tilbakemeldinger. Noen lurer imidlertid på hvorfor ikke andre aktuelle samarbeidspartnere har blitt kontaktet. Dette har vi desverre ikke hatt tid til. Vi har prioritert den tiden vi hadde til rådighet til å få avklart endel vesentlige ting, og avsendelse av søknad.

Vi er klar over at det sitter endel resurssterke personer rundt i andre foreninger som vi kan ha stor glede og nytte av. Så fort vi nå får en tilbakemelding fra Nordisk seilas vil de vi vet om bli kontaktet. Får vi positive meldinger blir det for å utarbeide et program for 1998. Blir de negative, blir det for å lage en ny søknad, og utarbeidelse av program for 1999. Vi håper imidlertid at vi skal komme med en festival hvor vi kan samle seilskuter og andre gamle båter, gjerne dampskip og kjøretøyer.

Går det som vi håper, vil vi kunne, med jevne mellomrom skape liv på havna i Drammen frem mot, en forhåpenligvis topp, i 2011 da byen fyller 200 år.

Arne Kristian Bye, initiativtager.

Bjergingsdamperen "Neptun"

Vi skriver fredag 4. november 1921. Ved Bjergingsvesenets stasjon i Moss ligger "Neptun" og nøkker i fortøyningene. Det blåser kuling og det er tett snedrev. Kaptein Christian Thorvig går en tur innom brua. Alt er i orden. "Neptun" har vært hans hus og hjem i mange år. I maskinen er maskinist Hansen på plass. Han har vært i kompaniets tjeneste i 35 år. Alt er i skjønneste orden her også. Damperen ligger med steamen oppe, klar for aksjon. Klokken nærmer seg 1930. Det er på tide med en matbit. Da kommer budet fra stasjonens kontor. Det er kommet trådløs melding om at Stolt Nilsens store damper "Fakto" ligger med maskinskade nordvest for Færder og trenger øyeblikkelig assistanse. På "Neptun" blir det hektisk aktivitet. Det blir signalisert med fløyta, og på et blunk er hele bestetningen ombord. 10 mann i alt. Kl. 20.00 kaster mannskapet loss og den lille damperen er på vei ut i kuling og snøtykke med fullt redningsutstyr ombord. Etter 2 timer og 25 minutter får de et glimt av Fuglehuk fyr på styrbord side, men straks etter forsvinner fyret i snødrevet. De slår full stopp i maskinen. Brått blir "Neptun" satt opp på "en av disse Flatskjær Nord for Fuglehuk".



Bjergingsdamperen "Neptun".



Et skip har strandet og bergingen kan ta fatt. Bergingsdamperen "Neptun" i midten.

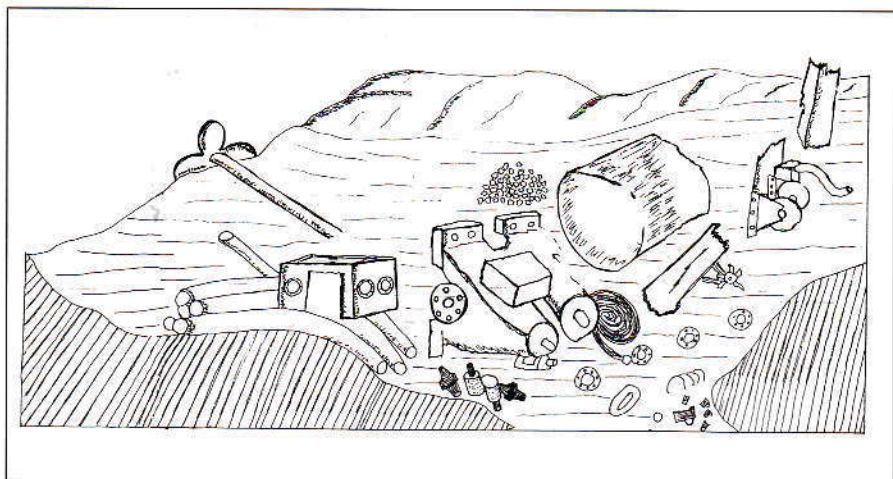
Det er den sterkt inngående strøm som har ført skuta inn i svært urent farvann. Det er gitt 1/2 fart forover. De må prøve å holde skuta på grunnen. "Neptun" hugger voldsomt og den vil hele tiden vri seg for å legge seg langsmed grunnen.

Kaptein Thorvig beordrer 8 mann i livbåten. Maskinist Hansen og han selv blir igjen ombord for å prøve å berge skuta.

Besetningen i livbåten kommer seg etter mye strev i land på Fuglehuk fyr. Da fyrvokter Henriksen hører at kaptein og maskinist er igjen på skipet blir han svært bekymret, her står det om liv.

Ved denne anledningen utførte fyrvokter Henriksen et enestående redningsarbeid i det han med sin lille motorsnekke drar ut for å hjelpe. Motoren slår imidlertid klikk og i 1 1/2 time bruker han årene i det fryktelige uværet. Da han nærmer seg havaristen møter han Kaptein Thorvig og maskinist Hansen i Neptuns jolle. De forlot skipet da det kantret og sank. De var svært utmattet etter alt arbeidet ombord og trodde ikke de hadde greid seg lenger uten hjelp.

Fyrbøter Henriksen sørger på best mulig måte for hele skipsmannskapet. De kan ikke få kontakt med land før lørdag aften, så kompaniet er således et helt døgn uten nærmere rapport om ulykken. I Tønsberg blad 8. november 1921 står skrevet: I gaar var kompaniets baat "Nap" derute og inspiserte. "Neptun" ligger veltet over med toppen av fokkmasten over vandet. Det er grund til at tro at den ved den stadige hugning er slaaet helt i stykker. Selskapet regner derfor med at skipet saavel som hele utstyret er gaat tapt.



Det er ikke mye igjen av den stolte bergingsdamperen.

”Neptun” tilhørte den mindre type bjergningsbaat, den målte 82. br.registerton og var bygget i 1884. Den lille baat vil være godt kjendt i Kristiania-fjorden og Sørlands kysten, og hadde en lang og begivenhetsrik virksomhet bak sig i kompaniets tjeneste”.

Da D/S ”Scotland“ gikk på grunn på Finnebåen 22. april 1911 var det ”Neptun” som sto for bjergings arbeidet. I lasten var det bl. annet 5 kasser med uerstattelige gjenstander fra de Sandvigske samlinger på Lillehammer. Blant de mest verdifulle gjenstandene var Sinclair våpnene, Sinclairs hjelm, brystplate og krigskasse. Disse gjenstandene skulle på utstilling i Glasgow.

Dette avsnittet i Tønsberg Blad var en av inspirasjonskildene til at dykkerne Frits Pettersen og Thor R Odberg begynte å intressere seg for forliset. I løpet av vinteren 1993 ble alt kildemateriale samlet inn og etter ett års papirarbeide var vi klare til å dra ut i deltet. Det var en kald vinterdag, etter en lang båttur var vi på posisjonen. 20 minutter senere var vraket lokalisert. Det var ikke mye igjen av den stolte Bjergningsdamperen. Skroget var spist opp av pælemark, men en flott 2 sylindra dampmaskin, kjele og propell lå på bunnen. Det var også mye bergingsutstyr der. Slangere, pumper, koblinger osv. Funnet ble rapportert til Norsk Sjøfartsmuseum, og i tiden som fulgte ble vraket fotografert og avtegnet.

Etter hvert som tiden går vil ”Neptun” bli brutt helt ned av naturens krefter, og alle spor etter den stolte Bjergningsdamperen ”Neptun“ fra H. Gravdal båtbyggeri vil bli visket ut i sanden.

Tor R. Odberg.

Profilering og Internett

Nå som vi har gjennomført en del utradisjonelle markedsføringstiltak vil jeg prøve å oppsummere litt av erfaringene.

Utstillingen i Narvesen butikk 842 i Stortingsgata 2, som varte fra 19/9 - 13/11 ga klubben og båtene en god profilering. Det var i tillegg lagt ut innmeldingsblanketter og brosjyrer inne i butikken, disse var det stor etterspørsel etter.

At utstillingen har blitt sett er det ingen tvil om, jeg har fått en masse positive tilbakemeldinger om det. Ett bi resultat er at L.K.A.B i Narvik, etter å ha sett utstillingen fattet interesse for å kjøpe Styrbjørn modellen, som vi velvillig hadde fått utlånt av Ole Wiggo Haakenstad. Kanskje også interessen for originalen er økende. Jeg tror dette er en markedsføringsform som klubben bør satse på når anledningen byr seg. Hva med en temporær utstilling på Sjøfartsmuseet, gjerne i samarbeid med andre fartøyvernintresser. Ballen er kastet over, er det noen som tar i mot?

Hva med internett?

Fra lanseringen av S.S."Styrbjørn" og NVKS's hjemmesider i april og frem til november har siden vært besøkt over 900 ganger. Innen årets utgang passerer vi 1000. Sidene finner nå i de aller fleste søkermaskiner i verden, så de skal være lette å finne. De kan finnes på en mengde forskjellige søkerord, som f.eks Styrbjørn, Børøysund, Steamships, S.S., D/S, veteran ships o.l. Dette er spesielt på søkermaskiner som søker i fritekst, da disse søker igjennom alle sider.

Det viser seg at besøkstallet er større enn det televerket på åpningssiden (index) forteller, da dette kun teller "hit" direkte på denne siden, men vi vet at mange hopper over denne. For å øke antallet "hit" og spre informasjonen er sidene nå assosiert som "Top member of Internett Link Exange"(ILE).

Litt kort om ILE, dette er en stor amerikansk internett base med over 5000 medlemmer, hver medlem har sin egen "banner". En banner er ett klikkbart bilde med link direkte til index siden, som legges ut på sidene, disse endres hele tiden. Vår banner blir lagt ut på en ny side for annenhvert besøk på våre sider. Det er nå lagt ut banner på flere av våre sider for å fange opp besøkende som har bokmerket disse istedenfor åpningssiden. Dette resulterte i at vår banner ble lagt ut på over 50 sider i løpet av en uke. Dette vil tilsi et besøkstall på over 100 på en uke.

I skrivende stund kjøres et forsøk med lyd og levende bilder på sidene. Dette er avhengig av at den besøkende har en WEB Browser som kan motta dette, noe de fleste har.

Dette virker slik at når bilde lastes så starter musikken direkte og nederst på siden vil det dukke opp en spiller hvor man direkte kan regulere styrke eller stoppe musikken. Forhåpentlig vil det si at vi i løpet av nær fremtid vil kunne høre og se Styrbjørn på nettet. Ved hjelp av digital kamerateknikk har vi nå også mulighet til å legge bilder direkte ut på nettet i løpet av timer etter at bilde er tatt, om dette er ønskelig.

Våre sider er nå tatt opp med link fra en mengde sider over hele verden. Det kan nevnes at historiesiden til GENS i Tromsø, som er en av verdens største maritime internettbase, med veldig strenge kriterier for å bli lagt ut på, er vår side den eneste norske. Om man benytter en av de virkelige store amerikanske søkermaskiner og søker på S.S. Styrbjørn, vil man få opp en masse adresser, dette kommer av at det stadig lages linker fra andre til oss, der vi står oppført side om side med mere kjente skip som Queen Mary o.l.

At sidene har interesse for andre enn oss her hjemme vitner e-mail'ene som kommer inn som f.eks. disse:

Hello, I enjoyed yor homepage and will visit again.
Bob Bailey-Missouri U.S.A.

Please visit my homepage where our live steam group has a section. If you are ever in our section of the world please send a message and drop by our track.
Jim Cook-183 Pineviw Circle Agawam, M.A. U.S.A.

I checked out your web page and have added a link to it from the FLS page. Feel free to link to me if you like.

Keith Manison-University of the West Indies-Jamaica.

I tillegg til disse er det selvfølgelig kommet inn masse flere, det kan nevnes at Narvik nett la ut en link og fikk trykket en artikkel i Fremover. Vi har også fått vanlig post, såkalt "snailmail" som det heter i internett terminologien.

Ett i fra nevøen til Lieutenant commander Roy Baker-Falkner som var leder for et angrep på Tirpitz den 3 april 1944, med 21 Barracudaer fra "Victorius" og "Furious", han vil kjøpe en del av Tirpitz kjettingen ombord på Styrbjørn, og benytte denne til et minnesmerke over sin onkel i Nord-Norge og et i England.

Det er også kommet forespørsler om kjetting kjøp helt fra Alberta i Canada, der "The Nanton Lancaster Museum" holder til, de har en samling av fly som var engasjert i senkingen av Tirpitz.

Alt dette fører til spredning av informasjon om fartøyvernet i Norge, noe som jeg mener er av stor betydning for oss og andre som driver med fartøyvern.

Så langt om erfaringene med utradisjonell markedsføring, som kanskje ikke er så utradisjonell lenge. Jeg tror det er viktig at også vi er med i informasjonsstrømmen som sprer seg med økt internett bruk i Norge.

Dette har også Riksantikvaren tatt konsekvensen av og har begynt å legge ut informasjon på nettet, venter spent på når de kommer med noe om fartøyvern på nettet. Foreløpig er vi ganske egenrådig på dette feltet i Norge.

Jeg håper at de av våre medlemmer som har anledning til å besøke sidene, også tar seg tid til å sende en hilsen fra "feedback siden" med ros eller ris.

internett adressen er: <http://77home.sol.no/bjeren/>

Dette bør være det beste utgangspunkt for folk med interesse for fartøyvern.

Terje Bjerén

Slaveskipet "Fredensborg"

Har det virkelig vært elefanter på Tromøy ved Arendal? Det kunne faktisk folk lure på i 1974, da tre dykkere fant elefanttenner mellom stein og tang på sjøbunnen.

Historien var nok ganske annen. Funnet kom etter et systematisk søk etter slaveskipet "Fredensborg" som forliste i 1768 etter å ha kjempet i et stormherjet Skagerak på vei mot København.

Mørk Kapital

I mange år har folk svømt og badet uten å ane at rett under dem på få favners dyp, tildekket av sand, stein og tareskog lå bruddstykker fra et mørkt kapittel i den hvite manns historie bevart - i form av skipsvrak, elefanttenner, fremmede tresorter og slavebøyer. For den ene av finnerne, Leif Svalesen fra Arendal, har dette skipet nærmest blitt en livsoppgave. I samarbeid med Norsk Sjøfartsmuseum og Aust-Agdermuseet ble gjenstand etter gjenstand forsiktig tatt opp. Disse funnene kunne fortelle mye om livet ombord på et slaveskip.

Men hvor kom alle disse tingene fra? Svalesen ville til bunns i historien, lengre enn gjennom dykkermaskens snevre felt. Han ble grepet av en forskertrang og begynte å lete etter skipets historie i arkiver og på museer. Han reiste i slaveskipets kjølvann til Karibien og Ghana. Nå har han lagt fram sitt arbeid i bokform som omhandler et uhyggelig kapittel i den dansk-norske historien. Land som ute i verden blir sett på som nasjoner der fred, toleranse og menneskerettigheter er satt i høysetet. Likevel er slavefarten et historisk faktum vi må se i øynene.

Triangelfart

På 1700-tallet ble det lagt stor vekt på kolonier for å skape handelsbalanse gjennom billig arbeidskraft og råvarer. Europeiske varer var ettertraktet, brennevinet fløt og handelen blomstret. Skipene nyttet vindkarusellen i denne trekantfarten mellom Europa/Afrika/Vestindia, som ga muligheten for full last fra havn til havn. Våpen, brennevin og kram fra København til den afrikanske Gullkysten hvor danskene hadde sine slavefort.

Her kunne de hvite slippe å gå på slavejakt i bushen. Slavene gikk på egne bein brutalt drevet fram av afrikanske slavejegere som snart kunne innkassere gevinsten i fortets velfylte varemagasin. Denne menneskehandelen var en voldelig og grusom opplevelse. To og to ble slavene lenket sammen og plassen var ikke større enn i en likkiste, mørk og illeluktende.



I april 1768 ble 265 slaver brakt ombord i "Fredensborg". I bakgrunnen det dansk-norske fortet Christiansborg på Gullkysten.

Foto: Etter maleri av av Ants Lepson.

Velfødd

Så gikk ferden vestover til de danske koloniøyene i Karibien, som var ekstra vel-egnet til plantasjedrift. Mange mistet livet og ble kastet overbord. Haiene ble foret med menneskekjøtt etter hvert som døden gjorde sitt innhugg.

Framme i Vestindia fikk slaven ekstra oppmerksomhet. De ble vasket med pal-meolje og slavekosten var fet og rikelig. De fikk også tobakk og rom til sinnets oppmuntring. Man hadde erfaring med hvordan varene skulle se ut for å få best mulig pris. En uke spesialforpleining i de nye omgivelsene var god butikk til tross for driftsutgiftene.

På hjemturen var skipene gjerne lastet med sukker, rom, edeltre og tobakk. På et eneste vellykket tokt kunne aksjonærene håve inn opp til tre hundre prosent av sin investerte kapital.

Slaveskipet "Fredensborg"

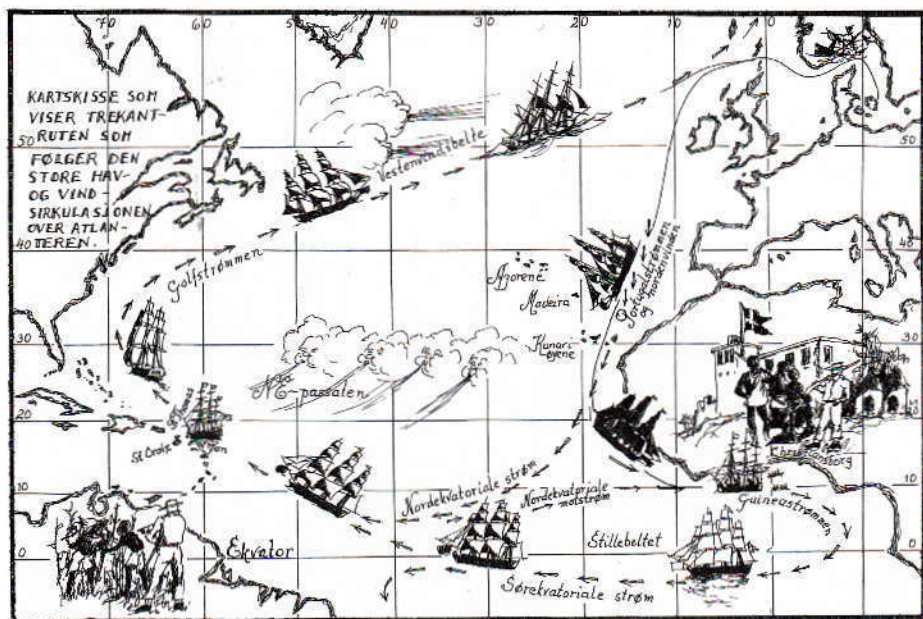
Fregatten ble bygget i København i 1753 for "Den Danske Oktrojerende Vestindiske og Guinesiske Kompani". Seks reiser hadde skipet i triangelfart før det la ut på sin siste reis i juni 1767 med en besetning på førti mann.

"Fredensborg" var et farlig sted å være - ikke bare for slaven, med også for be-setningen. Mange ble rammet av den fryktelige "klimafeberen" og hele 37 prosent av mannskapet døde på den siste ferden med slaveskipet. I april 1768 tok ski-



I desember 1768 forliste "Fredensborg" ved Tromøya.

Foto: Etter maleri av Ants Lepson.



Her er reiseruta til "Fredensborg", den såkalte Triangelfarten.

Tegning: Lepson.

pet ombord 265 slaver fra Gullkysten, 927 kg. elfenben og noe gull. Etter å ha solgt de gjenlevende slavene på St. Croix i Vestindia for 41092 riksdaler, ble kursen satt mot København. En forrykende storm møtte skipet i Skagerak og 1. desember 1768 forliste "Fredensborg" i et forsøk på å komme i nødhavn i Tromøysund. Under dramatiske omstendigheter ble alle berget, etter nesten å ha fullført den farefulle rundturen. Det ble også berget en del skipsutstyr og litt av lasten før skipet sank.

15. september 1974 måtte havbunnen gi slipp på den hemmeligheten den hadde ruget på i over 200 år. Vraket ble gjenstand for marinearkeologiske undersøkelser, og det ble klart konstatert at skipet var benyttet som slaveskip. Gjennom årene har den lumske pælemarken sammen med havets elementer revet og slitt i vrakrestene og det meste av skipstømmeret er gnagd i stykker, men i sanden og slammet ble det funnet mange interessante gjenstander som var med ombord.

Selv har jeg besøkt øyene i Karibien og vandret i gater med navn som Kongensgade, Prinzengade og Torvgaden. På havna i Charlotte Amalie ligger fremdeles skip som driver med "mennesketransport" i dagens form. Det norske flagget vaier i vinden og ut myldrer det glade turister fra cruiseskipene. Spisekartet ombord er nok noe annerledes enn det gamle "Fredensborg" kunne tilby. Lite aner man at nettopp her man nå går har mange tusen sorte føtter stått i

tårevåt sand, mens budene falt tett under auksjonene. Med Leif Svalesen's bok "Slaveskipet Fredensborg" og den dansk-norske slavehandelen på 1700-tallet får man et meget godt og realistisk innblikk i livet ombord på et slaveskip og hvordan triangelfarten foregikk. En tildels fortiet epoke i dansk-norsk sjøfart er nå samlet mellom to permer. For historieinteresserte er Svalesen's bok absolutt ei bok som anbefales.

Thor Hansen

Spesialutstilling på Norsk Sjøfartsmuseum:

Vi minner om vandreutstillingen "Slaveskipet Fredensborg" som åpnes 17. april og som vises hele sommeren.

Vandreutstilling «Slaveskipet Fredensborg» viser Danmark-Norges kolonivirk-somhet, kompani- og slavefart, presentert ved samtidsdokumentasjon og gjenstan-der fra flere samlinger og vraket av Fredenborg, som forliste i desember 1768 ved Tromøya ved Arendal.

Utstillingen er et samarbeid mellom NSM, Aust-Agder-museet, Handels- og Sjøfartsmuseet på Kronborg og Sjøfartsmuseet i Gøteborg. Utstillingen er støttet av UNESCO, Nordisk Kulturfond, Norsk Kulturråd og Aust-Agder fylkeskommu-ne.

Blir på land

Den snart 100 år gamle dampbåten "Stadshauptmand Schwartz", som ble hevet fra Eikern i 1995, kommer til å bli stående på land som et museum. Dette har sty-ret i stiftelsen Eiker Dampskipsselskap bestemt.

Båten blir restaurert for å bli et landfast minne om båttrafikken på Eikern. Den vil bli plassert på Eidsfoss.

Årsaken til at båten ikke kommer på vannet er at det blir for dyrt. Dessuten må 99 prosent av platene i skroget byttes, og da snakker man ikke lenger om en original, men en kopi.

Damp og motorbåter på Mjøsa

Det har snart gått 10 år siden Arne Julrud Berg og Arve Nordsveen bestemte seg for å skrive en bok om båttrafikken på Mjøsa.

Norges største innsjø har gjennom all tid vært et kommunikasjonsmessig knutepunkt mellom de store dalførene og Oslo.

Da dampteknologien kom til Norge, ble den snart tatt i bruk på dampbåter på Mjøsa og Norges første jernbane fra Christiania til Eidsvoll.

Mellom to permer er nå historien om den omfattende båttrafikken samlet og utgitt av Mjøssamlingene på Minnesund.

Forfatterne har gjennom sitt arbeid fått fram viktigheten av båtforbindelsen i tider da vannveien var hovedveien. De har også fått laget den første komplette oversikt over rutegående båter hvor hver og en har hatt sin viktige rolle på innsjøen.

Med «Jernbarden» startet dampbåtenes inntog på Mjøsa i 1840. Dette var landets første jernbåt, som var bygget ved Sanderson & Co. i Glasgow og satt sammen på Minnesund. Finanseringen ble ordnet ved aksjesalg i distriktet, hvor særlig storbøndene bidro sterkt. Siden skulle mer enn et halvt hundre store og små dampskip og motorbåter ta del i den eventyrlige skipsfartsutviklingen på den 12 km seilbare flaten midt i innlandet, fra 1840 til 1990.

Boka om damp og motorbåter på Mjøsa er en solid dokumentasjon over en tid som er forbi. Bilene ble stadig en sterkere konkurrent til båtene og fremskrittet tok tilslutt knekken på skipstrafikken.



Her kommer "Skiblander" inn til Lillehammer brygge 1924.

Damp- OG motorbåter på Mjøsa



Nå har fritidsbåtene overtatt det hele, men «Mjøsas hvite svane» kulturklenodiet «Skiblander», pløyer fortsatt bølgene slik den har gjort siden 1856.

De over 300 bildene i boka imponerer. Flotte sylskarpe miljøbilder av brygger, båter og mannskaper forteller mye om samfunnsutvikling og en samferdselsåre opp gjennom tidene.

Boka er et fremragende historisk arbeid i et volum på nærmere 260 sider.

Thor Hansen

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

