

DAMPSKIBS

P O S T E N



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 1.200

Styremedlemmer 1998

Norsk Veteranskibsklub

Postboks 1287 Vika, N-0111 OSLO
Tlf.: 22 41 70 41- Båtene 22 41 63 12
Bankkto. 8998.07.36580

Formann:	Pr. telefon
Magne J. Hansen	90 57 07 62
Kontor	22 16 76 90

Kasserer:	
Svein Bakke	22 37 77 05
Sekretær:	
Ellen Bendiksen	22 43 63 61
	96 82 70 67

Veteranskipslaget Fjordabåten

Postboks 1740 Nordnes
N-5024 BERGEN

Formann:	Pr. telefon
Ole A. Thoresen	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 Bjørgeaas	56 35 41 82

Kasserer:	
Jostein Daltveit	56 55 94 12

Nestleder	
Vidar Lehmann	55 12 05 67

Innholdsfortegnelse:

- Side
- 3 Fartøyvern et dugnadsprosjekt
 - 4 M/S «Granvin»
 - 5 Nytt frå Nordhordland Veteranbåtlag
 - 9 Kongesjaluppen
 - 12 Dampen komer

- Side
- 13 Børøysund's jubileumsreise
 - 18 Reataurering av gamle dampskip
 - 25 Vellykket skipsmodellkonkurranse
 - 28 Julaften på baren
 - 29 «African Queen»

Forside: «Børøysund» og «Granvin» ved kai på Garnes, juli 1998. Foto: Harald Sætre.
Baksiden: Børøysund går inn i Trollfjorden, for å spille en sentral rolle i Trollfjordslaget.

Stoffrist neste nr.: 15. januar 1999

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

Fartøyvern - eit dugnadsprosjekt?

I Norge i dag er det mange fartøy under restaurering. Felles for dei fleste er at dei ikkje mottar noko stønad frå det offentlege, iallefall ikkje sentralt. Dei fleste prosjekta er privat finansiert, med innsamla midlar og gåver. Mange har gjeve opp, fleire vert det i framtida også. Norge har lange sjøfartstradisjonar med svært mange fartøytypar. Det er sjølvsagt at ein ikkje kan ta vare på ein av kvar type, nokre utelater seg sjølv grunna storleik, som supertankarar og cruiseskip.

Underteikna er vaksen opp i ein familie som er svært historisk interessert, og eg har ikkje talet på kor mange bygdemuseum, gamle kyrkjer, stabbur o.l. eg har sett. Felles for desse er at dei i stor grad er restaurert og vedlikehaldne av offentlege midlar. Det har vore svært interessant å visst kor mange stabbur som er restaurert av offentlege midlar, og kor mykje pengar som er lagd ned i dette arbeidet. Ein kan tru at om mit-typen er forskjellig frå stabbur til eit anna, kan ein bruke nærast uendelege midlar på dette. Kvar bygd har sitt eige tun/museum. Her kan ein lesa om at "her har Gjest Baardsen sove ei natt" og "her skreiv Bjørnson diktet Hymne til Sporven". Kven kjenner seg ikkje att?

"Vår maritime kulturarv" er vorte eit begrep innan kystkulturen. Men kva er att av den gamle kystkulturen? Nokre få seglskuter, litt fleire sjøbuer og eit anna "smånips". Nesten ingenting er attende frå vår maritime historie. Før i tida var dei så glupe at dei grov ned skipa, i dag vert dei høggen opp. Så skal ein ta vare på skip, må ein gjere dette mens dei enno flyt. Mange tårer er rent i havet ved opphogningsstadane langs kysten.

I dage sit me med ca 150 verneverdige skip. Alle slost me om same midlane hjå Riksantikvaren. Mange vil nok gje opp kampen i køen. Midlane er så alt for små, og for mange lag og skip renn tida ut.

Mange karakteriserer fartøyvernarar som gale og nokon stapeisar. Men gleda med å restaurera og bevare skip for ettertida er for mange "Den store kjærleiken". Det er då trist å sjå at det prosjektet mange balar med "ikkje vert funnen verdig" hjå øvrigheita. Dette tek knekken på mange, og det ligg ikkje få tårer og eigne pengar i kjølvatnet til oppgjevne prosjekt.

Eg får håpa at det vert betre kår for oss fartøyvernarar i framtida, og at myndigheitene får opp augo for vår maritime kulturarv.

God kamp.

Viggo Nonås,

fartøyvernar D/S "Gamle Oster"

M/S "Granvin"- litt fra sesongen -98

Sjøv om vi her på Vestlandet, til liks med resten av Sør-Noreg, hadde ein kjøleg og regnfull sommer, la ikkje det dårlege været nokon demper på aktiviteten på "Granvin". Båten har vore mykje etterspurd i ulike samanheng, og laget har på langt nær kunne imøtekoma alle førespurdane om å leiga båten. Medlemmene var knapt nok ferdig med vårpusse, før dei første turane tok til tidleg i mai.

I tillegg til dei vanlege turane på kveldstid, har laget i år fleire oppdrag som har strekt seg over ei langhelg. Dette er turar som har starta på Os og med overnattingar i land i Rosendal og på Godøysund. På dagtid har ein vitja stader i distriktet, mellom anna med bedriftsbesøk. Oppdragsgjevar har vore eit større oljeselskap. Tilbakemeldingane laget har fått, synes at desse turane har vore svært vellukka.

"Granvin" har ved fleire høve delteke under stevne som Hordaland Fylkeskystlag har arrangert. Dette er arrangement som samlar mykje folk, og der ramma er kystkultur og det sosiale miljøet. I år vart Fylkeskyststene avvikla i Auklandshavn i Sveio. I samarbeid med Hordaland Fylkeskystlag, vart det arrangert medlemstur frå Bergen første helga i juli.

I juli var "Børøysund" innom Bergen på veg til Lofoten, og helga 18 -19 juli samlast mannskapet på begge båtane. Laurdag kveld var det middag og sosialt samvær om bord i "Midthordland". Søndag gjekk "Børøysund" og "Granvin" open tur frå Bergen til Garnes der det var korrespondanse med dampetoget på Gamle Vossebanen til Midtun og vidare veteranbussar tilbake til Bergen.

Siste turen gjekk 25. september. Før "Granvin" går i opplag og vedlikehaldsarbeidet tek til, er det planlagt ein helgetur for medlemmene.

Som tidlegare år, er det medlemmene i laget som på fritida har stått for drift. I år har laget sjølv hatt ansvaret for å ta i mot tingingane. Tidlegare har dette vore utført av Vestlandske Dampbåtlag AS som vart avvikla.

Harald Sætre.



"Børøysund" og "Granvin" legg til kai på Garnes. Juli 1998. Foto: Harald Sætre.

Nytt frå Nordhordland Veteranbåtlag. Jubileumsturen for D/S "Oster", 1908-1998



Bjørsvik, 18. juli 1998. Foto: Jan Jorissen

Straks over nyåret vart me gjort kjende med at D/S "Børøysund" skulle på langtur til dei gamle traktene sine i Lofoten-Vesterålen og at det var planlagt ein stopp i Bergen i medio juli. Det vart teke kontakt med formann Magne Hansen og avtala ein dagstur med "Børøysund" frå Bergen innover Osterfjorden til Bjørsvik med retur. Medlemene i NHVL vart inviterte til å vera med på denne 90-årsjubileumsturen for D/S "Oster" med 90-åringen "Børøysund". Det vart avtala at denne turen skulle den originale Oster-fløyta få ljome i Osterfjorden for første gongen på nære 35 år. Denne fløyta hadde 56 års fartstid på Osterfjorden, men har dei siste åra stått på sokkel på BNR sitt kontor. I gamle dagar ver denne fløytelyden kjær for ostringane og lyden var så spesiell at alle kjente Osten-fløyta på lang lei.

Turen vart fullteikna og nokon stod også på venteliste. Æresmedlemene med fruer vart inviterte og dei takka ja til å vera med.

Den 18. juli om morgonen hadde diverre ikke vergudane tørna ut og det vart temmeleg regnfullt, men utover dagen letta det litt og det vart til og med litt sol. Stemningen ombord på denne stillegående dampbåten var god og Alfreden var på

"brunæ" og sytte for at det vart fløyta på dei gamle plassane og han ville ha laaange støt.

I Bjørsvik var det folksomt på kaia då "Børøysund" la til. Dette sette ein ekstra spiss på turen. Me hadde også invitert Strik og Jorissen frå Nederland med på turen. Dei er baa to dampsbåtentusiaster og det er førstnevnte som skaffa oss eit komplett dampmaskineri. Dei likte turen svært godt og dei var imponert over "Børøysund" som fortsatt segla med sitt originale maskineri og ellers alle dei fine gamle detaljane som finst ombord. Dei tykte også vel om "Gamle Oster", som dei sa hadde elegante linjer og såg ellers ut til å vera kraftg bygt. Dei ga uttrykk for at dei har god tru på at prosjektet vårt skal lukkast. Ved 17-tida var me attende i Bergen og den første dampbåtturen på 35 år på Osterfjoren vart vellukka.

Til slutt vil eg takka Magne Hansen og Arnold Lindner m/mannskap for det gode samarbeidet som gjorde denne turen mogeleg og vellukka!

På kvelden inviterte Veteransklaget Fjordabåten på ei festleg samkome ombord på m/s "Midthordland". Der vart det servert festmat og stemningen var god. Dette var eit framifrå arrangement og det var tydeleg at festdeltakarane hadde felles interesser for praten gjekk livleg og tida gjekk fort. På vengen av NHVL vil eg takka arrangørane, Veteransklaget Fjordabåten og Det Midthordlandske Dampskips-selskap, for denne festkvelden.

Med venleg helsing Tor J. Bjørgeaas.

Leiar i NHVL.

Informasjon om bilder på for- og akteside på Dampskibsposten nr. 52.

Det har kommet forespørler fra noen om de bildene som er på for -og aktersiden.

Redaksjonen beklager at informasjonen på side 2 ikke ga utfyllende opplysninger om bildene, men her er de:

Bilde på forsiden er av "Hansteen" slik den er i dag etter at den er restaurert tilbake til sin opprinnelige form. Bilde er tatt av Olav T. Engvik.

Bilde på baksiden er av "Hansteen" da den het "Haarek" i perioden fra 1900 til 1950. Den gikk da i rutefart på Helgelandskysten. Fotografen og årstallet er ukjent.

Bildene er lånt fra Trondhjems Sjøfartsmuseum.

Arne Drage

Børøysund på gamle tomter, en nyttig tur for Hestmanden

Årets sommertur var ikke bare en gledetur for 90-års jubilaranten, den var også en svært så nyttig tur for Hestmanden. Alle våre tre båter har det meste av sin "profesjonelle" historie knyttet til svært begrenset område i vårt langstrakte land. Når vi så kommer på de kanter, er det naturlig at vi prøver å spore opp deres historie, både mannskaper, bilder, dokumenter og annet som kan fortelle oss om deres fortid. For Hestmanden hadde vi hellet med oss. Vi traff flere som hadde fartstid på skuta. De hadde mye å fortelle, om fartsområde, mannskaper og annet vi mangler opplysninger om. Særlig interessant var det å høre 85-åringen Dag Steiro fra Sortland fortelle om sin tid på Hestmanden før krigen. Fra Torbjørn Kjørstad i Storkmarknes fikk vi også artige historier og fine fotografier fra Hestmandens tid i utenriksfart i begynnelsen av 1950-årene.

I Stokmarknes fikk vi også en protokoll med fortegnelse over bortkommet eller skadet last fra Hestmanden. Den dekker tidsrommet fra oktober 1928 og 19 år fremover. For de første årene er det ca. 60 tap eller skader hvert år. For det meste er det trivielle ting som savnede margarinkasser og skadede melsekker, men kuriosa som et parti juletrær levert først etter jul, en skadet buss, en død grisunge og en bortkommet silkenattkjole liver opp. For den siste turen før krigen, den som startet i Oslo i slutten av mars 1940, er det mer enn 21 skaderapporter. Det kan vel tas som et tegn på unormale tilstander. Så starter det igjen, som om ingen ting var hendt, med en skade på 71 gjødselsekker i juli 1945. Siste anførsel er fra november 1947, da er boka ut-skrevet. Det er mye artig lesning og sikkert mange holdepunkter for å rekonstruere båtens historie.

I Melbu ble vi kjent med journalisten Øystein Rysst. Han har samarbeidet med Eivind Lande i arbeidet med å samle Børøysunds historie, og har dermed både kunnskap og interesse for fagfeltet. Han vil hjelpe oss med å gjøre grundige intervjuer med mannskapene vi møtte og prøve å spore opp ytterligere opplysninger. Det at vi i løpet av noen få dager kom i kontakt med 4 tidligere mannskaper, tyder på at vi ikke har gjort grundig nok innsamlingsarbeid i Vesterålen tidligere. Nå vil vi imidlertid prøve å ta igjen det forsømte, med Øystein Rysst som lokal kontakt. Er det noen som leser dette, som vet noe, eller vet om noen som vet noe om Hestmanden, så ta kontakt. Vi er intressert i mannskaper og det de kan fortelle, i gjenstander, fotografier og skriftlig materiale av alle slag. Gjenstandene vil vi fotografere og beskrive, mens bilder og dokumenter vil vi gjerne låne for kopiering.

Kontaktpersoner:

Øystein Rysst, Åkerveien 4a, N-8490 Melbu. Tlf.arb: 76159840. Tlf.pr: 76157958.
Gunnar Eikeli, Bredalsholmen dokk og fartøyvernsenter Bredalsholmen N-4623
Kristiansand. Tlf.arb: 38087677

Why are vessels always female?

1. She entices with seducing lines and curves
2. She needs the guidance of a man
3. She should not be overloaded or overheated
4. She needs to be inspected regularly
5. Changes name when she changes owner
6. Cost more in maintenance then the owner had figured on
7. Can pull the man down with her when she goes down
8. Must be plastered and painted before she goes out
9. Over the years, she gets full of crack and becomes difficult to maneuver
10. In an unattended moment, she momentarily takes control.

Dampen og kaia



Stoppestader for Fylkesbaatane i Sogn og Fjordane
1858-1998, av Finn B. Førsund

Praktverk på 304 sider om 234 stoppestader i kvar einaste fjordarm i Sogn og Fjordane. Boka fortel historia om kaiene og båtane som opna verda for folk i fylket. Rikt illustrert med over 300 nye og gamle bilete og kart, og teikning av alle fartøy Fylkesbaatane har hatt.

Utsalpris kr. 398,-.

Boka får du i alle bokhandlar, ombord i ekspressbåtane og ferjene, eller direkte frå:

SELJA FORLAG

Postboks 151, 6801 Førde

Tlf. 57 83 22 20 – Fax 57 83 22 21

Kongesjaluppen

Ingi Larusson i
den gamle
kongesjaluppen.

Foto: Thor Hansen.



En eksotisk båt ble stilt ut under Tall Ship-besøket i Stavanger. Det var den tidligere kongesjaluppen til kongeskipet "Norge". Sjaluppen er 32 fot lang og ble bygd ved et britisk verft i 1937, forteller Ingi Larusson, islandsk båtbygger i Bangarvågen som arbeider med å restaurere sjaluppen.

Etter det han vet var den i tjeneste hos det norske kongehuset fra 1947 til den ble utrangert på slutten av 70-tallet. Larusson overtok den fra Karmøy kommune, som opprinnelig engasjerte ham som konsulent for å få båten restaurert. Men på grunn av kommunal pengemangel endte det med at båtbyggeren overtok hele prosjektet for egen regning og risiko.

- Hva i all verden skal du bruke sjaluppen til?

- Som representasjonsbåt, må vite. Både for båtbyggeriet og andre som vil transporteres standsmessig. Eller kanskje kongefamilien selv får lyst til å kjøpe den tilbake når den er restaurert, for dette er virkelig et vakkert fartøy, sier Larusson entusiastisk.

Sjaluppen er bygd i mahogni i en svært smekker og lett konstruksjon. Uten motor veier den 32 fot lange båten under to tonn. Båten er innredet med sittegruppe med tak over de kongelige gjestene. Foran det er det en styrebrønn for den som fører båten. Motoren som sto i båten er en sekssylindret bensinmotor. Den står i verkstedet til Larusson, og meningen er at den også skal restaureres og settes på plass igjen.

- Mest mulig skal tilbake nøyaktig til det opprinnelige, sier han.

Stavanger Aftenblad

K/B "Viking" nok en gang

Jeg leste med glede artikkelen om kanonbåten "Viking" i Dampskibsposten nr. 51. Det er ikke så ofte at "de mindre båtene" i den norske marine før 1940 blir omtalt. De har havnet litt i skyggen av panserskipene. Hvorfor jeg leser artikkelen med glede

er at min far Jens A. Johansen utførte sin forsvarsplikt ombord. Han tiltrådte sin plass på fyrdørken i mai 1918 og skuffet den siste spade med kull i februar 1919.



Jens Johansen som fyrbøter ombord på «Viking».

Før han kom så langt hadde han 2 torpederinger bak seg i 1917. Det var med D/S "Bolette" og "Brabant". Nok om det. Han ble innrullet mars 1918 og møtte 19/4-1918 ombord på E/S "Kong Sverre". I ordre og kontrabok for marinen står det at han entret K/B "Viking" 22-5-1918 og som tidligere nevnt, med på fyrdørken til kullskuffa.

Da de nye rekrutter stod oppstilt kom sjefen og som vanlig talte noen velvalgte ord. Deretter gikk han opp på rekka på hendene og gikk fra forut og helt akterut. Han satte seg dermed i respekt med en gang. Denne skipssjefen ble kalt Kaiser Wilhelm, det på grunn av hans barter som lignet de som prydet det keiserlige ansikt. Jeg husker ikke navnet men muligens han het "Ziesler".

Viking var stasjonert i Nord-Norge og Vardø var en av dens hovedbaser. De gikk ikke klar



Jens Johansen nr. 3 fra venstre. Han står oppført i kontraboka fra marinen med navnet: Jens Anton Johannessen.

epidemien "Spanskesyken". Det gikk først utover de største og sterkeste ombord. Jeg husker han sa: "vi lå som hoggen ved". En episode han fortalte om, var at skipssjefen var ingen kasteball.

Det var radiotaushet for alle skip innenfor grensen. De møtte et svensk skip som ikke brydde seg om dette. Han fikk ordre om å stoppe sendinga, men da han ikke brydde seg om den ordren, skjøt "Viking" et varselkudd kloss i baugen. Da ble det stille.

Nå var vel de som var i maskinen de heldigste når det gjaldt utetemperaturen vinteren 1918-19. Dette gjaldt også de kjelene som far var på når de gikk sydover mot Bergen. På motsatt fyr for det som far var på, var det bare bergensere. De fyrte så hardt at de holdt steamen oppe på to av kjelene. De var ergerlige på motsatt fyr, for de sluttet når bergenserne gjorde jobben. De kom nok til Bergen i tide. Han nevnte sikkert noe om maten ombord også, men etter 30 år er det alltid noe som blir borte.

Hilsen Jens G. Johansen.

Dampen kommer

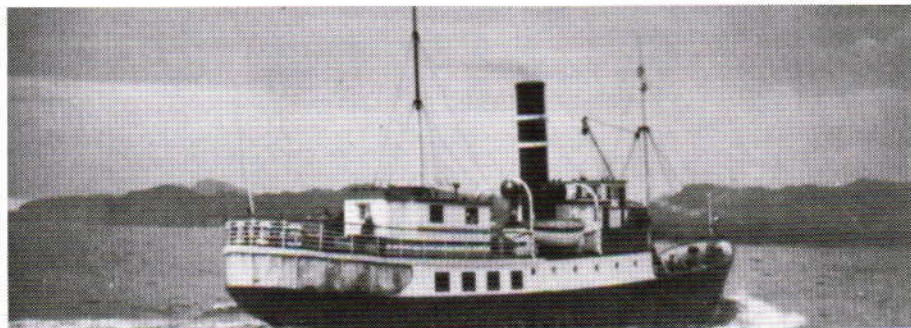
Langt ute i fjorden kjem dampen
Som på eit amatørmåleri vi har sett
Skoget svart,
kommandobrua brun
ein klatt raudt på skorsteinen
Røyken opp på skrå
lik ein katteale.

Sakte kjem han ut av det stive bilde
og blir levande:
Ei kvit sky fer til vers
og litt seinare: Fløytesignalet
Kor han er mektig!
Krafta rullar mellom fjellsidene
lenge etter -

Så legg han om kursen
Styrer beint mot elvosen
uredd og glupsk på meir sjø
Styrer beint mot land
og veit ikkje kva tvil er!
Men det går bra denne gongen og
Han legg om kursen i tide, slår av farten
Snart sig han spaklyndt inn mot kaien
som om ingenting
Den kvite skumbarten har han lagt av.

Berre ein liten fontene sildrar
framfor den trutmunna baugen
Matrosen på bakken står klar med lina
Tre raude bokstavar har han
på det blå brystet: FSF
-Sjå opp for tampen, garpungar!
Eit bulder stig frå maskinen
Propellane grev kvite skyer under
skoget
Sjøen brusar
Nå legg båten seg tungt mot brygga
Voggar andpusten i sine eigne
dønningar.
Dampen er komen!

Rolf Sagen



D/S "Børøysund"'s jubileumsreise 1998

I anledning D/S "Børøysund"'s 90 års jubileum i år, ble det bestemt at skipet skulle foreta en reise til Nord-Norge. Etter mye strev og forhandlinger med interesserte sponsorer og andre økonomiske krefter, gitt det hele i lås. Et stort arbeid ble nedlagt for å få det hele til. Kulldepoer, proviant, mannskapsskifter, korresponderende reisemuligheter for passasjerer osv.... Et stort puslespill som viste seg å fungere meget godt.

Reisen startet med avgang fredag 11.juli kl. 1800 fra Oslo. Skipet gitt direkte til Bergen hvor hun lå i ro frem til fredag den 17. juli. Det ble så utført 3 passasjerturer i Bergensdistriktet. En av turene gikk i D/S "Oster"'s gamle rute med "Oster"'s gamle fløyte påmontert for at folk skulle kjenne igjen "gamle dampen". Den siste turen, søndag, var "Granvin" med. Søndag kveld den 19 juli gikk skipet så for alvor mot nord, ført av kaptein Magne Hansen, "Børøyhansen" den 2. Det ble kort stopp i Florø, Kabelvåg og Ålesund, med ankomst Rørvik onsdag morgen. Neste dag bar det videre med passasjerer til Brønnøysund og så til Sandnessjøen.

Blandt passjerene var kaptein Ole Bjørn Sverdrupsen, mannen bak restaureringsplanen for "Børøysund". For at alle ombord skulle få nyte den vakre Helgelandsnaturen, ble avgang fra Sandnessjøen satt til lørdag morgen slik at det ble



"Børøysund" utenfor moloen i Kabelvåg 6.august 1998.



"Børøysund" bunkrer Svalbard-kull v/I. Berg, Svingøy, Svolvær. Svolværgeita ses i bakgrunnen, litt til høyre for skorsteinen, beviset på at det er i Svolvær.

dagseilas til Bodø. Bodø tok imot oss med salutt fra Bodø Skanse, den ble besvart. Etter en passasjertur til Kjerringøy med retur til Bodø, bar det over Vestfjorden via Helligvær til Moskenes. Defra neste dag såvidt innom Å, til Nufsfjord, Ballstad, gjennom Mortsund til Stamsund. Om morgenen den 28 gikk så reisen via Gimsøystrømmen til Stokmarknes hvor vi gikk til kai samtidig med sydgående hurtigrute "Lofoten". Stor mottakelse og mye folk. Det var tydelig at skipet var velkommen tilbake til sin gamle hjemstad.

Nå ble det utført en rekke passasjerturer med Stokmarknes som base. Turene gikk i skipets tidligere trafikkområde, Bø, Eidsfjord, Melbo, Lauknes, Sortland, Sigerfjord etc... Mye folk og stor stemning overalt.

Den. 3 august gikk skipet til Svolvær via Hanøy, Trollfjorden og Digermulen, med ankomst Svolvær sammen med nordgående hurtigrute "Lofoten". Det ble nå foretatt passasjerturer herfra. Klimaks på turen var selvsagt Trollfjordslaget, hvor skipet



"Børøysund" ved D/S Kaia i Kabelvåg under landsstevnet i august 1998.

spilte hovedrollen. Det måtte nødvendigvis et dampskip til for å rekonstruere det slaget. En fantastisk flott opplevelse for alle som var med, og det var flere tusen personer.

Trollfjordslaget betegnet begynnelsen på Forbundet Kystens Landsstevne i Kabelvåg, og derfor ble Kabelvåg "Børøysund"s base.

Det ble turer til Henningsvær, Svolvær med retur Kabelvåg, hvor skipet fikk fast kaiplass ved D/S kaia. På en av turene var skipet også innom Kalle. Den siste turen gikk til Trollfjorden. Etter avslutningen av Landsstevnet lørdag kveld og festgudstjeneste i Lofotkatedralen søndag, var det bunkring i Svolvær med avgang derfra kl. 1800. Det gikk så direkte til Sandnessjøen for bunkring. Videre fra Sandnessjøen, noen timer innom Kristiansund og så direkte til Bergen. Her ble det ny bunkring og diverse småting. Så direkte til Oslo hvor vi ankom lørdag 15. august kl. 1330, nøyaktig etter planen. Godt gjort av en gammel dame på 90 år.

På denne reisen ble det stadig skifting i besetningen. Alle reiste jo på sin fritid og uten noen form for godtgjørelse. Det var mange som hjalp til slik at dette ble en lykkelig reise både for skipet, klubben, besetningen og passasjerene.

Takk til dere alle som bidro til et godt samarbeid.

Kurt Hveding
Styrmann



Trollfjordslaget 5. august 1998. Bordingen begynner.
"Kysten"'s redaktør, Trygve Larsen følger spent med fra brua.



Restaurering av gamle dampskip - en visjon eller virkelighet?

Jan Strand, f.1929, har arbeidet innen maritim virksomhet i over 50 år. Med utdannelse som dampmaskinist og skips/maskiningeniør har han vært ansatt ved Aker Stord i nesten 43 år.

Jan Strand har i disse årene fått sin erfaring innen skipsbygging fra lokalbåter til supertankere, og deretter over til off-shorvirksomhet. Han ble nylig pensjonist. For tiden er han sekretær og maskinist i Veteransklipslaget Fjordabåten som eier D/S "Stord" og M/S "Granvin".



Jan Strand

Interessen for bevaring av gamle hus, skip og gjenstander kan ha flere årsaker. En årsak kan være ønsket om spekulativ økonomisk gevinst, en annen kan være viten om gammelt håndverk, arbeidsmetoder, utforming og bruk. For de aller fleste av oss er det nok de sistnevnte formene som er avgjørende for vår interesse.

Overgangen fra håndverk til serieproduksjon har ført til at de fleste ting omkring oss bærer lite preg på håndverk.

Våre dampskip fra første halvdel av vårt århundre var hovedsaklig bygget ved håndverksarbeid, men med enkelte innslag av serieproduksjon. Skipene knytter således sammen to spesielle industriperioder; det gamle håndverksarbeid som bygger på nedarvet erfaring over flere hundre år og den nyss startede periode hvor teknologi og materialkunnskap blir mest fremtredende.

De første dampskip var kull- eller vedfyrte hjuldampere hvorav et skip er bevart i Norge i dag, den ca. 140 år gamle D/S "Skibladner" på Mjøsa. Den er imidlertid senere ombygget til oljefyring. Videre er det bl.a. bevart et mindre kullfyrt fartøy i Oslo med propelldrift, nemlig den snart 90 år gamle D/S "Børøysund". I Tønsberg er det bevart en passasjerdamper, D/S "Kysten I".

Mindre passasjerskip fra denne tidsepoken var i hovedsak bygget av jern i klinket utførelse med et sterkt innslag fra treskipstradisjoner ved at alle dekk var såkalte komposittdekk, dvs. med treplanker montert direkte på jernbjelker. Tredekkene ble drevet, beket og impregnert som på treskip. P.g.a. kullfyringen kunne en slik

konstruksjon godkjennes da brannfaren er mye mindre enn med oljefyring, som ble tatt i bruk i slutten av 1930-årene.

På mange områder har kulturvernmyndighetene vært våkne og gitt lovbeskyttelse. Men det Norge som levde og lever på sjøen er glemt, og fartøybevaring har vært et forsømt område når det gjelder offentlig og privat støtte. På slutten av 1950-tallet var de dampdrivne fjordabåtene på vei ut. På Vestlandet ble det gjort flere forsøk på å bevare noen av disse båtene uten at det lyktes, og i løpet av få år var samtlige dampbåter borte. Kampen for å bevare et kulturminne for Vestlandet så derved ut til å ha mislykkes.

I de siste 10-15 år har også mange entusiaster her på Vestlandet gjort iherdige tiltak for å få restaurert gamle dampdrivne fjordabåter. Det er dannet veteranskipslag som med beundringsverdig dugnadsånd har gått løs på arbeidet med å bygge om motorskip som opprinnelig var dampskip, bl.a. D/S "Stord I" bygget i 1913 og D/S "Oster" bygget i 1908.

Det bør tilføyes at en hel rekke vellykkede restaureringsprosjekter er gjennomført for trefartøyer med seilføring. Men det er tross alt mye enklere å forme trevirke enn jern og stål. Vi må heller ikke glemme M/S "Granvin", bygget i 1931, som er tilbakeført noenlunde til opprinnelig utseende. Riktignok er dette et motorfartøy, men det er en typisk representant for de første lokalfartøyer med motordrift.

D/S "Stord I", D/S "Oster" og M/S "Granvin" er erklært verneverdige av Riksantikvaren, og representerer hver for seg spesielle skipstyper.

Krav til bevaring

For at staten gjennom Miljøverndepartementet og Riksantikvaren skal yte økonomisk støtte stilles det en rekke krav, bl.a. følgende:

- Stålarbeidene utføres ved klinking
- De opprinnelige byggespesifikasjonene følges og det må legges vekt på dokumentasjonsarbeid
- For at et fartøy skal inngå i en bestand av kulturhistorisk representative og bevaringsverdige fartøyer vernet på antikvarisk grunnlag, må fartøyet oppfylle et bredt spekter av kriterier mht. alder/epoke, autensitet, geografisk spredning, form funksjon og historisk betydning.

Når det gjelder istandsetting og vedlikehold etter antikvariske retningslinjer, har vår tids sikkerhets- og sjødyktighetsregler i mange tilfeller vært problematiske å forene

med det teknologiske nivå de verneverdige fartøyene representerer. Dette har ofte resultert i løsninger som har gått på bekostning av antikvariske prinsipper. For å bøte på dette, inngikk Sjøfartsdirektoratet, Norsk Forening for Fartøvern og Riksantikvaren er samarbeid som munnet ut i etablering av "verneverdige skip" i Sjøfartsdirektoratets regelverk. I denne forbindelse er det *bevaring*, og ikke selve driften av fartøyet som er det primære.

Status som "verneverdige skip" vil ikke nødvendigvis medføre tildeling av midler fra Riksantikvarens avsetning til fartøyvern.

Jeg vil her derfor forsøke å beskrive følelsen man kan få om bord i et gammelt dampskip.

Det er noe trygt og tilforlatelig over en gammeldags dampmaskin. Den arbeider ikke fortere enn at en kan følge hver bevegelse. Det skinner matt i oljevåte stålflater. Metall glir mot metall, lydløst, glatt. Det eneste som høres er de dumpe slagene som markerer rytmen i stemplene og veivstengenes opp- og nedgående bevegelser. Når man på slike skip tørner inn og skulle køye, hadde man følelsen av at maskinen hvasket deg i søvn. I stedet for å la meg friste til selv forsøke å skildre det storslagne ved de store dampmaskiner, gir jeg ordet til vår eminente ingeniør-forfatter Georg Brochmann som i sitt bokverk: "De store oppfinnelser", skriver følgende:

"Å være tilstede i maskinrommet under et stort skibs manøvrering vil gi tilskuerne et uforglemmelig inntrykk av det herredømme teknikken har gitt menneskene over naturens veldige krefter. Ved å dreie på et håndtak stoppes de veldige veiver i sin runddans. Så står de stille et øyeblikk, mens hele maskinen dirrer - et øyeblikk efter sveiver tusener av hestekrefter rundt den andre veien. Ustanselig klemter maskintelegrafene, dens viser hopper fra ordre til ordre i hurtig rekkefølge. Kolblodig og hurtig svarer maskinisten og lar maskinen følge sin viljes bud"

Når en gammel maskinmann får anledning til å betrakte en dampmaskin, ser han på den som en kunstskjønner ser på et kunstverk. I virkeligheten har kunst og teknikk ikke så helt lite med hverandre å gjøre. Dette fordi begge har sin årsak i å skapende virksomhet, hvor åndens og håndens arbeid går hånd i hånd. Dieselmotorens iltre og travle hamring kan, med en smule fantasi, betraktes som et symbol på nåtidens heseblesende mas og jag. Derimot kan kanskje dampmaskinens langsomme og stillfarne stempelslag symbolisere svundne dager, da både mennesker og maskiner hadde et langt roligere og avslappet tempo. For oss som har opplevd dampmaskinens storhetstid, vil dampmaskinen for alltid bli stående i et visst nostalgisk og romantisk skjær. Nettopp dette, sammen med de vakre linjer og den gammeldagse innredningen, tror jeg er årsaken til den store interessen for gamle dampskip.

Restaurering og rekonstruksjon

Hvilke mål skal restaureringsarbeidene ha? Restaurere betyr å "gjengi opprinnelig skikkelse". Restaurering skiller seg fra vedlikehold ved at arbeidet er mer omfattende. Jeg synes også det er helt vesentlig å sette et skille mellom restaurering og rekonstruksjon. En rekonstruksjon vil være å lage en ny gjenstand i "gammel skikkelse", mens en restaurering vil være at man utnytter det gamle ved grundig oppussing og evetuelet reparasjon/ombygging. Restaurering vil likevel i praksis alltid inneholde elementer av rekonstruksjon.

På grunnlag av definisjon overfor, skulle det derfor være enkelt å sette mål for restaurering av

D/S "Stord I" og D/S "Oster". Imidlertid er det enkelt å sette mål. Problemene tårner seg opp når det kommer til den praktiske utførelse. Dialogen mellom fagfolk innen skipsbygging og folk med antikvarisk bakgrunn, viser gang på gang at her er man på kollisjonskurs. Det fremkommer ofte urealistiske drømmer, som hvis de var gjennomførbare, ville koste formuer. Selve innredningsarbeidet med tredekk, salonger og lugarer er ikke det største problemet. Det finnes folk i dag som fremdeles kan legge tredekk og innrede med mahogny og plysj. Dokumentasjon for tidsriktige detaljer er heller ikke vanskelig å få tak i. Eksempelvis ligger alle tegninger for D/S "Stord I" i arkivet til Hardanger Fartøyvernssenter.

Problemet er stålarbeidet. Jeg skal her forsøke å gi en kort beskrivelse hvorfor.

Klinking med nagler

Sammenbygging av stålkonstruksjoner med klinkete nagler var tidligere den eneste metode under bygging av skip. Elektrisk sveising ble tatt i bruk allerede i slutten av første verdenskrig. Imidlertid fortsatte klinkingen i lang tid fremover mot 2.verdenskrig, med en kombinert metode av klinking og sveising. Da man i 1940- og 1950-årene for alvor gikk over fra klinking til sveiste skip, ble all oppmerksomhet rettet mot å utdanne og trene et tilstrekkelig antall sveisere, å legge om skipsbyggerienes organisasjoner til å passe med de krav som sveising satte; å konstruere skipene for den nye byggemåten osv.

Det finnes derfor i Norge i dag ikke noen skipsbyggerier som vil påta seg reparasjonsarbeider av skip med klinking. Alt blir foretatt med sveising.

I Drammen finnes det riktignok et lite verksted som foretar reparasjonsarbeider med klinking, bl.a. på D/S "Børøysund". På Bredalsholmen ved Kristiansand er det opprettet et fartøyvernssenter for reparasjon av gamle jern- og stålskip. Her gis det opplæring i bl.a. klinking og dikking.

Et annet fag som er gått ut er skipssmedene som med sine kraftige lufthammere kunne senkesmi kunstferdige beslag, rekkestøtter med kuler, riggbeslag osv. Alle slike ting er i dag helsveist.

Klinkeren, motholderen, naglegutten og langeren, det er klinkelaget. Det var klinkelaget som var verkstedets ansikt utad, det var de som skapte lyden av arbeidet. Den infernalske lyden av klinkehammeren drev med komprimert luft.

Videre har moderne rustfjerningsmetoder som sandblåsing o.l., medført at gamle naglehoder blir delvis blåst vekk. Det eneste som står igjen er en topp av stålnagler som må igjensveises for å få tett skip.

Det bør ikke legges skjul på at sveising er en meget bedre sammenføyningsmetode enn klinking - ikke minst på grunn av faren med rustsprengning mellom spant og hudplater, noe som vi ser i rikelig monn på gamle skip. Klinking er også 3 til 5 ganger dyrere å utføre, og stålforbruket på grunn av doblinger blir 15-20 % større.

Arbeidsmetoder i 1940-årene

Etter krigen ble en hel del fjordabåter modernisert og ombygget. Noen med oljefyring og noen til motordrift, bl.a. "Stord I". Lokalrutebåtene var sterkt nedslitte, og reparasjoner og krav til bedre komfort medførte ombygging i stort omfang. På en hel del fartøyer ble dekkshus helt innebygget som på sjøbusser. Alle disse ombyggingene ble mer eller mindre sveiset. Det var også en prekær mangel på stål, noe som medførte at verkstedene måtte bruke det de fikk tak i av materiale. Jeg har selv vært med på å lage fundament av panserplater fra slagskipet "Tirpitz".

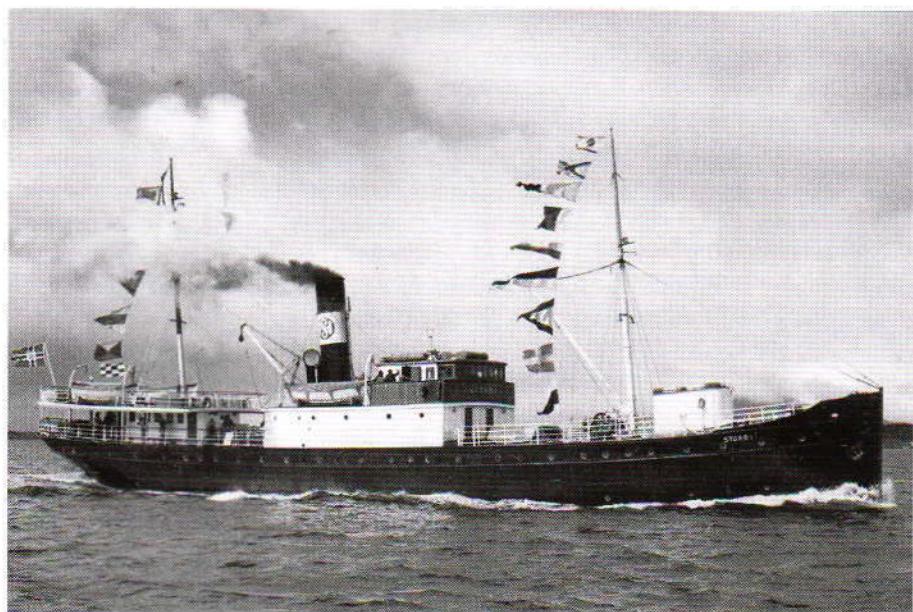
Løsninger der en tidligere har benyttet både klinket og sveiset utførelse, krever ikke de antikvariske myndigheter blir skiftet såfremt disse løsningene tilfredstiller Skipskontrollens krav i dag. Noe annet ville jo blitt et meningsløs sløseri med penger. Skal en oppnå et samarbeid som er gjennomførbart mellom antikvarer og teknikere må man basere seg på kompromissløsninger, dvs. rekonstruksjon av gamle detaljer med moderne hjelpemidler.

Danske antikvariske myndigheter har innsett dette, de sier nemlig:

"Ved renovering bringer vi, hvor det kan lade seg gjøre, alltid tilbake til den opprinnelige utførelse, det vil sige, at alt der bliver fornyet bliver nittet (klinket) hvor det er synlig og konstruksjonsmæssig korrekt"

Det er i denne forbindelse av interesse å referere hva en kjent norsk museumsdirektør visstnok skal ha sagt: "Sveising av undervannskrog må kunne godtas, de eneste som ser dette er fiskene, men de har ikke rede på det allikevel...."

På D/S "Hestmanden" bygget i 1911 som ligger til restaurering ved Bredalsholmen, skiftes en hel del bunnplater med sveising etter krav fra Det Norske Veritas.



D/S "Stord" etter restaureringen i 1987.

Sikkerheten om bord

Til slutt bør nevnes litt om sikkerheten. Av hensyn til brannfaren ved oljefyrte kjeleanlegg er det krav om automatisk avstenging av oljetilførselen ved unormale tilstander. Dette medfører nødvendigheten av at det forefinnes 220 V vekselstrømsanlegg om bord. Det kan således nevnes at D/S "Skibladner" har en moderne dampkjele i helsveist utførelse, samt en 220 V moderne bråkende dieselgenerator som skaffer strøm til oljefyringsanlegget, elektriske komfyrer, kjøleskap, brannvarslingsanlegg osv. Slike moderne apparater bygges ikke for 110 V likestrøm som ble brukt i gamle dager, hvor byssen var kullfyrt og proviantlageret i isbokser. At kjelen er helsveist er det ingen som ser, den er jo isolert likevel.

Det å ta vare på et stort fartøy på dugnadsbasis er et stort løft. Med bakgrunn i det som er nevnt i denne artikkelen, er det også en komplisert oppgave. Målsetningen må være å bevare skipene så langt det er mulig og konstruksjonsmessig korrekt etter museale retningslinjer, som aktive og levende skip - ikke som døde museums-gjenstander.

Hvis oppgaven kun var bevaring og ikke rekonstruksjon og bruk, ville det vært sørgelig lite igjen av vår nasjonale kulturarv vi kunne bevare for ettertiden.

Bergen er selve beviset i så måte. Når byen etter mange bybranner gjennom

århundrene så enestående kan dokumentere sin historie nesten tilbake til den ble grunnlagt, skyldes dette en kombinasjon mellom restaurering og rekonstruksjon. Og Bergenhus, Håkonshallen, Rosenkrantzårnet og Nykirken: Hvor mye er det uskadde fra eksplosjonsulykken 20. april 1944 da et skip med 120 tonn med dynamitt sprang i luften og hele havnen ble rasert. Hvor mye er pietetsfull rekonstruksjon?

Det arbeid som utføres av de forskjellige veteransklubber er et viktig supplement til offentlig kulturvernarbeid. Det er derfor rett og rimelig at sjøfartsnasjonen Norge gjennom Riksantikvaren sammen med kommunale, fylkeskommunale og næringslivet bør yte betydelige beløp til verneverdige fartøyer. Hvis ikke er det fare for at fartøyeierne gir opp og viktige kulturminner går tapt. Sammen med midler skaffet til veie fra de aktive klubbmedlemmenes side og det omfatter dugnadsarbeid som utføres, danner dette økonomisk grunnlag for å restaurere/rekonstruere og således skape et autentisk miljø om bord og formidle dette til neste generasjon ved aktivt å bruke fartøyene. Det er derfor fristende å sitere hva tidligere direktør ved

Sjøfartsmuseet i Oslo, Svein Molaug, har sagt: "Av alle levende vesener er mennesket det eneste som kjenner sin bestefar".



Gamle Oster ved kaien i Bjørsvik.

"Stord I" og "Oster" er de siste passasjerdampskipene vi har igjen på Vestlandet. De øvrige er solgt til utlandet eller hugget opp.

Skal rekonstruksjon være mulig, bør myndighetene gi de samme retningslinjer for gjenoppbygging som danskene har. Dampskipet var svært viktig for samfunnet, de er et symbol fra en epoke av vår historie, et bindeledd til vår nære fortid.

Jan Strand.

Vellykket skipsmodellkonkurranse og utstilling på Sjøfartsmuseet

I samarbeid med Maritim Modellklubb arrangerte Norsk Sjøfartsmuseum den første landsomfattende konkurranse for skipsmodellbyggere i Norge. Konkurransen samlet hele 42 deltakere med i alt 65 modeller, som stod utstilt på Sjøfartsmuseet fra mars til september.

Dommerne, Agnar Assby fra Maritim Modellklubb, Ove Rostrup og Bård Kolltveit fra Norsk Sjøfartsmuseum, hadde en morsom, men ingen lett oppgave. Kvaliteten på de innsendte modellene var gjennomgående meget høy, og juryen måtte gå detaljert til verks for å finne avgjørende kvalitetsmessige forskjeller.

Modellene ble vurdert etter ulike klasser, med gull, sølv og bronse i hver klasse. Det var dessuten satt opp tre pengepremier på henholdsvis 7.500,-, 5.000,- og 2.500,- kroner til utstillingens tre beste modeller uansett klasse.

Etter grundige vurderinger kom juryen frem til følgende tre toppvinnere:

Ivar Berntsen, Skjeberg, vant 1.pris på kr. 7.500,- for den utrolig detaljrike modellen av den tyske jager *Hans Lody*. Juryen skrev bl.a.: Størrelsen gjør at modellen gir et overveldende inntrykk. Den håndverksmessige utførelsen er meget bra, detaljene er utmerket og dokumentasjonen og "research" er meget bra. Sammenfattende kommentar: En fantastisk modell!



Børøysund var representert med to modeller, fra Ole-Wiggo Haakstad (i forgrunnen) og Hans Breder.



Fra utstillingen på Norsk Sjøfartsmuseum. Kvaliteten på de konkurrerende modeller var gjennomgående høy.

2.pris, kr. 5.000,- gikk til Ole Wiggo Haakstad, Drøbak, for modellen av *Styrbjørn*. Den utmerker seg med imponerende detaljrikdom og en meget realistisk finish som gir inntrykk av at båten har vært i slitsom og krevende tjeneste gjennom et langt liv. En fantastisk modell! var juryens sammenfattende kommentar.

3.pris, kr. 2.500,- ble vunnet av Geir Almendingen, Kjeller, for modell av en nordlandsbåt. Selv om det her er tale om et bearbeidet byggesett, er utførelsen og sansen for detaljer av usedvanlig høy klasse, fra dimensjoner på og plassering av klinknagler i hudbordene, til detaljer på blokker, tauverk, seil og fiskeutstyr, overflatebehandling og montering. Og her måtte juryen ty til adjektivet fantastisk for å beskrive resultatet.

Medlemmer og venner av Norsk Veteranskibsklub var bra representert i konkurransen. Ole-Wiggo Haakstad hadde ikke bare *Styrbjørn*, men dessuten sin realistiske modell av *Børøysund* på utstillingen. Også denne var en sterk vinnerkandidat. Hans Breders *Børøysund*-modell lå heller ikke langt bak. "Dampskibspostens" medredaktør og grafisk ansvarlige, Thor Hansen, scoret høyt med sin detaljerte modell av bark *Skomvær*.

Når 36, eller vel halvparten av de innsendte modellene kvalifiserte til medaljeplass, hvorav 15 gull, 13 sølv og 8 bronse, sier det atskillig om konkurransens høye nivå. Utstillingen har høstet mange lovord. For arrangørene har konkurransen vært så vellykket at den trolig vil bli gjentatt i løpet av ca. tre år.

Bård Kolltveit

Julaften på baren

Det var julekveld på sjømannskirken i Brooklyn, New York for drøye 30 år siden. Det er lenge siden, men den kvelden er inngravert i hukommelsen.

Selv i New York med flere norske skipsanløp enn i noen annen havn, var selve julekvelden forholdsvis rolig. Sjøfolkene holdt seg stort sett ombord den kvelden. Tankene, lengselen og savnet bandt dem sammen i et fellesskap, og fellesskapet hørte hjemme ombord. Det betydde ikke at vi var alene på sjømannskirken. Noen stakk innom for å ringe hjem, og noen få feiret julekvelden på kirka sammen med noen eldre norske sjøfolk som hadde slått seg til ro i storbyen. Mange av dem bodde på små spartanske hybler, og de tok med glede i mot tilbudet om å feire jul og spise julemiddag på sjømannskirken sammen med staben og deres familier.

Utpå kvelden, likefør oppbrudd og avslutning, rykker vaktmesteren meg i armen. Han seilte til sjøs i gamle dager og kjente miljøet fra en annen side enn en ung hjelpeprest. "Nå må du bli med på byen", sa han. "Det finnes noen på barene som jeg tror trenger oss nå".

Så begynte en runde jeg aldri vil glemme. I den delen av Brooklyn der det gamle sjømannshjemmet lå, var det plenty med barer. Strøket i seg selv var dårlig. Noen sa at det var livsfarlig også. Det hadde aldri vi opplevet. Men på barene var det godt besøk. Vi fant flere sjøfolk der. Det ble noen lange og innholdsrike timer. Vi snakket med mennseker som langtet hjem uten å ha noen å lengte etter lenger. Kontakten var blitt svakere med årene, og nå var den blitt helt borte. Noen fortalte i stor bitterhet om, med tårer nedover begge kinnene, at hjemme var det stengte dører. Der var en ikke lenger velkommen.

Tilslutt tok vi en sveip innom barene der noen av de eldste holdt til. Det var lenge siden de hadde vært aktive sjøfolk. For mange av dem var nok livet blitt hardere og verre i land enn de hadde tenkt seg.

I et usselt kjellerlokale som fungerte som bar fant vi en gammel sjøulk fra Tvedestrand. Han hang over et bord. Noen hadde slått ham og ranet ham. Vi fikk ham hjem til en hybel uten julestemning. Den var heller skitten og virket meget forloren. Klokken var blitt langt over midnatt da vi tok fatt på hjemveien. Foran husene lyste julepynten og i viduene så en oppover i etasjene hvordan juletreene fremdeles skinte.

Det var en underlig julekveld. Stemning og stas var det lite av under timene på byen. Men nettopp i møte med de svakeste, med de som ikke hadde noen å feire jul sammen med, steg den aller viktigste siden av julens budskap frem med spesielt tydelighet: Det var derfor Kristus lot seg føde. Da han etter 30 år etter fødsel dro rundt i Palestina sammen med sine disipler, sa han bl.a.: "Det er ikke de friske som trenger lege, men syke. Jeg er ikke kommet for å kalle rettferdige, men synderne".

Aldri har sannheten i det ordet blitt sterkere enn på noen barer i Brooklyn på selveste Julekvelden.

Jan A. Erichsen

P.S.: Jeg ble kjent med Jan i 1964/65 da jeg seilte ombord på M/S "Salta", som gikk mellom USA og Europa. Og jeg vil si at Sjømannskirkene utførte et fantastisk arbeid for oss sjøfolk.

Arne Drage

"AFRICAN QUEEN"



Modellen som fikk en pris og som gir et fint inntrykk av hvordan filmbåten "African Queen" egentlig så ut.

Siden "African Queen" har dukket opp i flere kopier/varianter både som modell i NSM's siste utstilling og som seilende fartøy i Dampskibsposten, kan det være på sin plass i friske opp informasjonen om den egentlige "African Queen".

Den åpne damp-barkassen fra filmen "African Queen" ble klinket sammen av jern og stål i 1912 nær Liverpool, England. Båten ble berømt da Katherine Hepburn og Humphrey Bogart brukte den under innspillingen av den senere så verdenskjente Hollywoodfilmen. I dag er denne filmen en klassiker av første rang.

Båten "African Queen" eksisterer fortsatt og brukes til kortere turer i Florida. Båtens eier James W. Hendricks, en pensjonert jurist fra Louisville, Kentucky, klarte i 1990 det kunststykke å få dispensasjon fra "The Jones Act". Denne loven fra 1886 forbyr utenlandsk bygde skip å operere kun i amerikanske farvann. "African Queen" seiler aftenturer for velbesatte turister og andre "filmgale" passasjerer på kanalene nær Key Largo og klarer derved å tjene midler til drift og vedlikehold.

Det finnes en rekke stillbilder av båten tatt fra ruter i filmen. På grunnlag av informasjon fra filmen er det gjenskapt en rekke modeller. En av disse var utstilt under "Festival of the Seas" i San Francisco sist høst og var ned til detaljer slik båten var i filmen. Det lille storkankeret og tauet helt forut er der, samt kasser og trebenker. Selv Katherine Hepburn på aktertøfta var gjenskapt, med korrekt kjole, bredbremmet hvit hatt og liten parasoll, mens Humphrey Bogart med caps og i skjortearmer, passer maskin og kjele nøyaktig som i en klassisk scene fra filmen. Fargene, rust, invendige spant og klinka nagler er gjenskapt i detalj.

Olaf T. Engvik.

D/S "TRÆNEN"



D/S "Trænen".

Desverre så har undertegnende ingen tegninger eller tekniske beskrivelser av nevnte fartøy, men da jeg selv var med dette fartøyet i mange år, mener jeg å huske følgende: "Trænen" var 105 fot lang og vel 18 fot bred og var bygget ved Horten Verft i 1903. Maskinen var en såkalla "Trippelmeskin" 210 Hk med kullfyring.

Fartøyet ver bygget for Fyr - og Merkevesenet og ble nyttet som inspeksjonsfartøy. Det var Fyrdirektøren og ingeniører som da reiste langs hele kysten på inspeksjon av fyrstasjoner og sjømerker. De siste åra også av Kontorsjef/personalsjef og sekretær, og ble også brukt til skjerming av fyrlykter og til vedlikehold. Det var 8 manns besetning ombord. Skipsfører, styrmann, matros, dekksgutt, maskinist, fyrbøter, maskingutt og kokk. Hele besetningen hadde lugarer forut, dvs. skipper og maskinist hver sin lugar, mens de andre seks hadde felleslugarer - såkalla- "ruff". Denne "ruffen" var også nyttet som spisemesse. Byssa var plassert forkant Kaising.

Maskin med kullbokser var plassert midt i fartøyet så akterskipet var innredet for de inspiserende -dvs- fyrdirektør og ingeniør. Under dekk var to lugarer og stor salong. På dekk, dekkshus m/solseil over, brukt til salong/spisemesse. "Trænen" hadde såkalla åpen bro helt fram til 1954, da den fikk nytt styrehus i båtens bredde. Arbeidet ble utført ved Kragerø Mek. Verksted, Kragerø. Dampmaskin med kullfyring vart

erstattet med ny Wichmann dieselmotor, type 3-AC-240 HK i 1956. Arbeidet ble utført ved Bolsønes Verft i Molde. Så vart også de åpne gangene langs kaising innebygd. Her vart då plass for ny bysse og spisemesse på den ene siden, og dusj og vaskerom m.v på andre siden og ny skipsførerlugar der byssa var tidligere.

“Ruffen” forut ble inndelt til enmannslugarer, så det var stas da alle kunne få sin egen lugar, -og samtidig innta måltidene i egen spisemesse. Med denne -ansiktsløfting-seilte “Trænen” slik til den ble kondemnert av Skipskontrollen høste 1970 ved Hjørungavåg Mek, Verksted, Hjørungavåg.

Som nevnt ovanfor var jeg med dette fartøyet i mange år. Første gang i 1950 som maskingutt, senere som matros, styrmann og fra 1967 som skipper, da jeg overtok etter Johannes Rustan som da hadde vært skipper siden 1945.

I 1970 da Skipskontrollen ga -dødsdommen- var en tung dag, men det var ingen veg utenom. Rusttæring i platene og rundt klinkenagler, var for omfattende til at reparasjon ville lønne seg. En trufast sliter i 67 år måtte derfor gå i opplag. “Trænen” ble nedrigget for en del utstyr/inventar og så selt til Koparvik, der et frakteskuterederi kjøpte den for å ta ut maskinen og bruke maskinen i et annet fartøy.

Kan legge til at under siste verdenskrig 1940-45 var “Trænen” okkupert av tyskerne, og for det meste stasjonert i Bergen, der den ble nyttet som “gledesbåt”. Og det ble fortalt at den såg nokså herjet ut da Fyrvesenet overtok igjen i 1945.

Kjell Viken



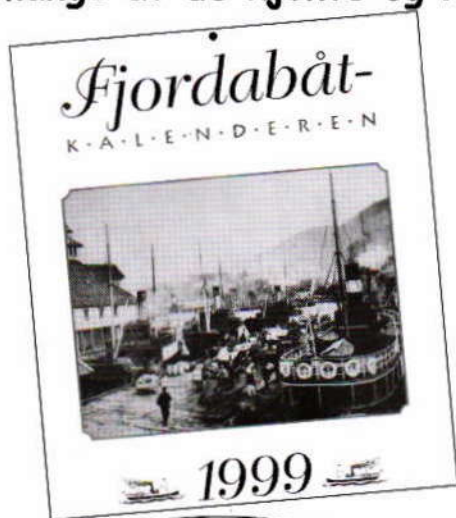


NYHET !



FJORDABÅTKALENDEREN 1999

Nordhordland Veteranbåtlag utgir nå en enestående kalender med bilder og historikk om mange av de kjente og kjære fjordabåtene fra Vestlandet.



PRIS
KR 80,- + PORTO.
*Ved større bestillinger
gies rabatter.
Bedrifter kan få påtrykket
egen logo*

Flere av bildene har aldri vært på trykk før. Kalenderen inneholder i tillegg faksimiler av annonseklipp fra flere av de gamle ruteselskapene, og er derfor også et unikt samlerobjekt.

Kalenderen kan bestilles hos:

- *Tor Bjørgaas, telefon 56 35 41 82*
- *Jostein Sørensen, telefon 56 32 21 22*

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

