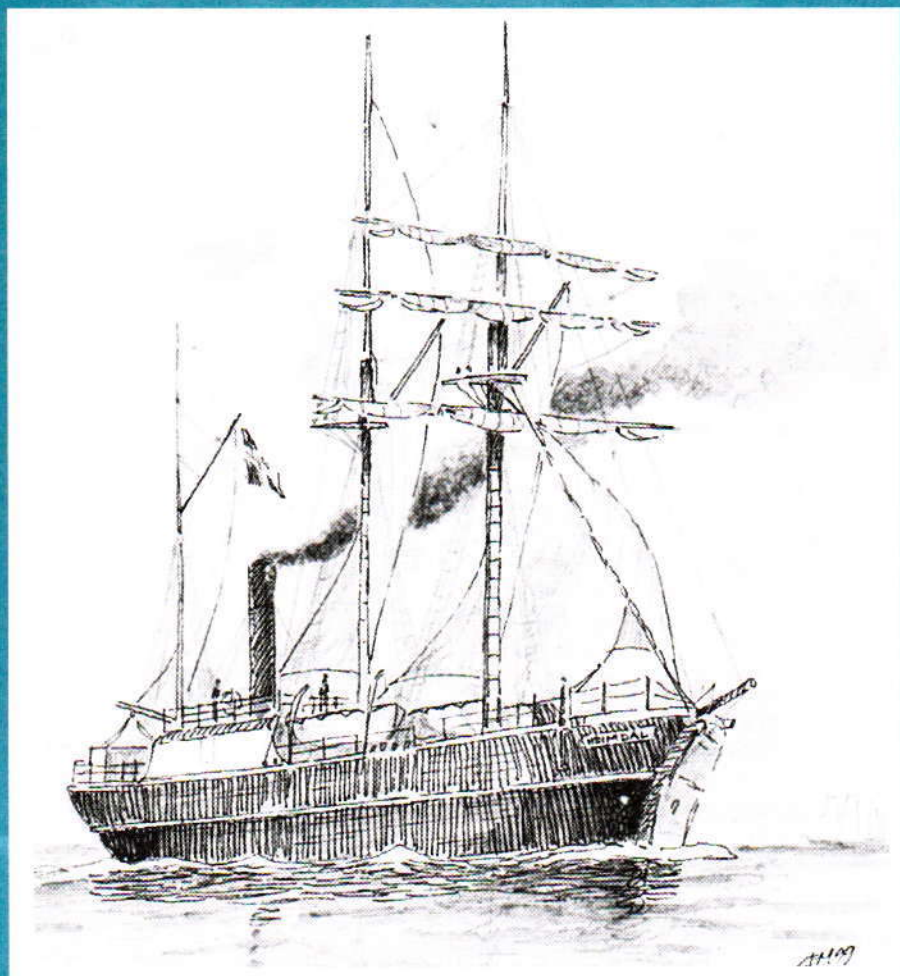


DAMPSKIBS

P O S T E N



Dampskibsposten

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

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

Opplag 1.630

Styremedlemmer 2000

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 Fax: 22 16 76 91

Kasserer: p: 22 55 93 04

Øistein Lydersen a: 22 43 26 10

Sekretær:

Ellen Bendiksen 22 43 63 61

95 25 49 26

Veteranskipslaget Fjordabåten

Postboks 1740 Nordnes

N-5024 BERGEN

Formann: Pr. telefon

Harald Kvinge p: 53 41 52 14

a: 53 49 13 00

Kasserer:

Arne Lyngtun 55 28 07 31

Sekretær:

Harald Sætre 55 24 33 57

Veteranskipslaget «Stavenes»

P. O. Box 36

6851 SOGNDAL

Formann: Pr. telefon

Halstein Eise 57 67 13 49

Kasserer:

Øystein Høyheim 57 68 64 84

Styremedlem

Christen Knagenhjelm 57 67 82 97

Nordhordland Veteranbåtlag

N-5991 ØSTEREIDET

Leiar: Pr. telefon

Tor Bjørgeaas 56 35 41 82

Nestleiar:

Vidar Lehmann 55 12 05 76

Kasserer:

Jostein Sørensen 56 32 21 22

Sekretær

Viggo Nonås 56 19 19 91

Innholdsfortegnelse:

Side

3 Registrering av dokumentasjon

7 «Styrbjørn»

8 D/S «Camocim»

10 Veteranskibsklubben på rundreise med

M/S «Lofoten»

Side

14 Nordsteam 2000 Bergen 3.-6. august

19 Kystkulturutstilling i Stavren

22 Prospektkortet. Del II

25 Seildampskipet «Heimdal»

29 D/S «Bjoren»

Forside: Seildampskipet «Heimdal», tegning Carl Fr. Monsen.

Baksiden: I dampskipenes tid på Oslo havn. Foto: Thor Hansens arkiv.

Stoffrist neste nr.: 15. September 2000

ISSN 0333-0281

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

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

Registrering av dokumentasjon

Ved Georg Jensen

Alle fartøyvernprosjekter har, eller bør ha, en dokumentsamling som kan være med å fortelle båten sin historie, om miljøet omkring den, og arbeidet med å bevare den. Hvordan kan så denne samlingen ordnes slik at den blir et hjelpemiddel når båten skal restaureres og dens historie fortelles? For D/S Hestmanden ble det for noen år siden laget et system for å systematisere fotografier fra ulike kilder. Med litt tilpasning kan det brukes som register for det meste av skriftlig dokumentasjon. Vi håper dette også kan være til nytte for andre, eller kanskje gi noen ideer.

I de fleste fartøyvernprosjekter er det det praktiske arbeidet ombord som i første rekke har fengst. Det å få skutta ferdig, å komme ut og seile, er drivkraften for mange. Innsamling av opplysninger, dokumentasjon av fartøyet og arbeidet som gjøres ombord er ofte kommet i annen rekke eller helt forsømt. Likevel er dette et svært viktig arbeid, når vi tenker på den kulturhistoriske verdi våre fartøyer har, og det ansvar vi dermed har for å forvalte dem på beste måte. Dette "skrivebordsarbeidet" kan vi grovt dele i tre etapper: Innsamling, registrering, og oppbevaring. Her kommer noen forslag for andre etappe, registrering.

Innsamling av dokumentasjonsmateriale er starten. Alle slags opplysninger, dokumenter, fotografier, tegninger, intervjuer og annet som vi får tak i, utgjør en enorm kunnskapsmengde. Hvordan kan vi så utnytte alt dette? Hvordan kan vi ordne det, slik at det blir et effektivt hjelpemiddel når vi skal finne frem til historien, eller til de riktige restaureringsløsningene for "vår" båt, eller slik at vi kan bevare opplysninger vi får fra giveren, og som ikke direkte fremgår av bildet eller dokumentet. Vi ser raskt behovet for et system. Så vidt jeg vet er det ennå ikke utviklet et enkelt dokumentasjonsregister for fartøyvernet. Derfor har jeg prøvet å forbedre et "gjenkjenningsarkiv" for bilder, som ble laget for Hestmanden for noen år siden. Klaus Olesen ved Bredalsholmen dokk og fartøyvernssenter har bidratt med verdifulle råd og kommentarer.

Det vi presenterer nedenfor er et emneordnet register for alle typer dokumenter. Registeret lagres på papir og data, eventuelt bare på data. Grunnlaget er et registreringsark hvor opplysninger om dokumentet er påført. Arket følger delvis en mal fra "Sekretariatet for fotoregistrering", men er bearbeidet og forenklet for å passe bedre til våre behov. Av illustrasjonen fremgår hvordan arket ser ut og brukes. Opplysningene i de fire rutene øverst til høyre, sammen med fartøynavnet, legges inn på data, et regneark eller tilsvarende. Registreringsarkene kan da sorteres etter årstall, registreringsnummer, motiv eller dokumenttype. Fire søkekriterier som vi får her, er som regel rikelig. Det er antagelig også mulig å hoppe over hele papirdelen, og ha registreringsark, eventuelt med scannede bilder, liggende i et dataarkiv.

DOKUMENTASJONSREGISTER

Fartøy D/S HESTMANDEN	Dato (AAAA.MM.DD) 1951.00.00	Registreringsnummer 823
Sted På bakken, habord side, sett akterover	Motiv / tema 1 Eksteriør 2 Interiør 3 Detaljer 4 Utstyr 5 Mannskap 6 Drift 7 Vedlikehold 8 Restaurering 9 Administrasjon 0 Annet	Type dokument Fotografi ☒ Video / film Tegning Off. dokument Klipp fra avis e.l. Hefte / bok Brev / rapport Lydbånd Diskett Annet
Fotograf / opphavsmann / kilde Torbjørn Kjørstad, Sandnes, 8450 Stokmarknes		
Hvor finnes dokument 6 x 6 cm papirkopi hos Kjørstad, 12 x 12 cm papirkopi på Bredalsholmen		
Referansenummer		

Anmerkninger

Torbjørn Kjørstad, født 8. mai 1935, var mannskap på Hestmanden fra 13. mai 1950 til høsten 1952. Han seilte først som dekksgutt, siden som smører og fyrbøter. Flere fotografier, samt intervju, både som lydbånd og utskrift, finnes i Hestmanden-arkivet på Bredalsholmen.



Passiar på bakken. 2. styrmann Mikalsen fra Hennes i Hadsel, fyrbøter Arne Nilsen fra Kjerringvik i Eidsfjorden og jungmann eller lettmatros Asbjørn Pedersen fra Slåttnes i Hadsel. Bildet er tatt sommeren 1951, mens Hestmanden gikk i fart på Nordsjøen og Østersjøen.

Registrert av Georg Jensen	Dato 1998.07.00	Supplert
--------------------------------------	---------------------------	----------

Utfyllingen av rubrikkene er forklart nedenfor.

STED

For fotografier angis hvor det er tatt, for eksempel: Akers mek. i Oslo, Vestfjorden, Skipperlugaren eller så nøkternt som Bulk i plategang C, spant 5-7, styrbord side.

FOTOGRAF, OPPHAVSMANN, KILDE

Her angis så fylldig som mulig, opplysninger om hvem som står bak dokumentet. Fødselsåret for en informant eller hvilken tilknytning han har til fartøyet kan for eksempel ha verdi når opplysningenes troverdighet senere skal vurderes.

HVOR FINNES ORIGINAL

Om vi eier originalen, henvises her til fotoalbum, ringperm, arkivskap eller annet sted originalen er lagret. Om vi ikke har originalen, henvises til eier, dersom han er kjent.

REFERANSE-NUMMER

Om vi bruker et supplerende registreringssystem, for eksempel SFI-nummer, angis dette her. For disketter og annet datamateriale vil det antagelig være nødvendig med et eget letesystem som også kan angis her.

DATO

Av hensyn til datasortering brukes fallende nummerering, altså år-måned-dag. Om året ikke kjent brukes et antatt årstall. Usikkerheten kommenteres i anmerkningsrubrikken. For eldre materiale kan det synes overdrevent med dato, men for nyere materiale kan kronologien i mange tilfelle være til nytte. Sett i alle fall av plass til full datering.

MOTIV / TEMA

Her krysses av for riktig alternativ. De første er egnet for fotografier, de siste for andre dokumenter. Nummeret foran brukes for dataregisteret. For bilder som dekker flere alternativ må det lages et system med krysshenvisninger.

REGISTRERINGS-NUMMER

Dette er et fortløpende nummer, unikt for hvert enkelt dokument. Det påføres bildet eller dokumentet, og er grunnlag for gjenfinning. Påføringen sikrer oss også mot at vi registrerer et dokument flere ganger.

TYPE DOKUMENT

Dette er også en avkryssingsrubrikk. De aller fleste dokumenter vil passe i et av disse alternativene. I dataregisteret brukes understreket forbokstav.

ANMERKNINGER

Alle opplysninger som ikke naturlig hører hjemme i de enkelte rubrikkene, skrives inn her. Består dokumentet av flere ark, må det angis. Om mulig angis kilden. Er det omfattende opplysninger, kan det være hensiktsmessig å skrive dem på et eget ark. Dette registreres så som et eget dokument med krysshenvisning til hoveddokumentet. I anmerkningsrubrikken kan også en kopi, gjerne fotostatkopi, av bilder limes inn.

Dokumentasjon av våre fartøyers historie er en svært viktig oppgave, som dessverre har vært forsømt i mange tilfelle. I denne artikkelen har jeg prøvd å komme med noen forslag til hvordan dokumentasjonsmaterialet kan registreres. Behovene er forskjellige for hvert prosjekt. Likevel tror jeg det kan være en fordel med en felles mal, eventuelt med mindre justeringer for enkelte fartøy. Noe må man uansett ha, for ikke å bli avhengige av noen få som har alt i hodet. Jeg tror det er viktig at fremgangsmåten er så enkel at det ikke blir noe ork å sette seg til med arbeidet. Da kan det lett bli slik at "det beste blir det godes fiende".

Jeg håper vi kan få til en diskusjon i Dampskipsposten om dokumentasjon og andre oppgaver innen fartøyvernet. Er det andre som har ideer og forslag, så kom med dem. Vi er så få, og har så små ressurser innen miljøet, at vi vil ha stor nytte av en kontinuerlig erfaringsutveksling.

Nyttig litteratur

Flytende kulturminner. En håndbok i fartøyvern. Riksantikvaren 1998.

FOTO-bevaringsboka. Utgitt av sekretariatet for fotoregristrering på C. Huitfeldts forlag A/S, 1988.

Båtene i Halden-kanalen

Harald Lorentzen: «Båtene i Halden-kanalen» er en hyllest til de små gamle tømmersleperne, til passasjerbåtene og minnene om vannveiens betydning for lokalsamfunnet.

Heftet er illustrert med en rekke bilder og tegninger. Av innholdet ellers er det en fyldig skipsliste på 40 båter som forteller hver sin båts historie fra oppspanting til dens eventuelle opphør. For å få den riktige stemningen, har Harald Lorentzen fått en tidligere reisende til å skrive et eget kapittel om sin reise med toget «Tertitten» og dampbåten «Turisten».

Båtene i Halden-kanalen



Sendes: Genius Forlag, Lagmannslia Nord 51, 3715 SKIEN. Tlf.: 35 52 31 57 e. kl. 15.00.

Kan også bestilles på E-mail: post@geniusforlag.no

www.geniusforlag.no

Heftet - Pris kr. 98,- + porto kr. 15,-

Antall eks.:

Navn

Adr.:

Postnr.:

Underskrift

”STYRBJØRN”

Status i april år 2000

Skipet har nå vært i klubbens eie i mer enn 20 år, har vært under restaurering i snart 18 år og fyller 90 år i år.

Det kunne vært hyggelig å skrive at vi nå er ferdig og at ”Styrbjørn” er i full fart, det kan dessverre ikke foreløpig bekreftes.

Vi har fått bevilget kr. 380 000,- fra RA i år, skylder kr. 160 000,- til Drammen Skips rep. for utført arbeider på skroget, så det blir ikke så mye igjen til plateskift.

Det søkes etter støtte fra andre kanaler og vi håper selvfølgelig at det skal gi uttelling så vi kan få fortsatt nødvendig skrogarbeid.

”Styrbjørn” ligger ved Drammen Skipsrep. og vi nyter godt av beliggenheten, så vi kan få låne verktøy og utstyr til bl.a. å klinke detaljer på fyrdørken. Vi har gått et lynkurs i klinking og det ser faktisk bra ut, det vi har utført selv. Magne Nilsen som har sin læretid ved verkstedet, er bas for alt stålarbeid om bord.

Vi har også benyttet ”ventetiden” til å demontere signalmasta og ny som ble bestilt, har fått mange strøk med linolje, lanterner og fester har blitt overhalt. I maskinen har vi isolert dampprør, rengjort kullbakser og skutebunn, hvor vi skal betong støpe så snart vi er ferdig med stålarbeider rundt fyrdørk.

27. august er vi ønsket til Elvefestivalen i Drammen og vi vil delta så sant vi ikke er dokksatt. Det skal være et større arrangement på

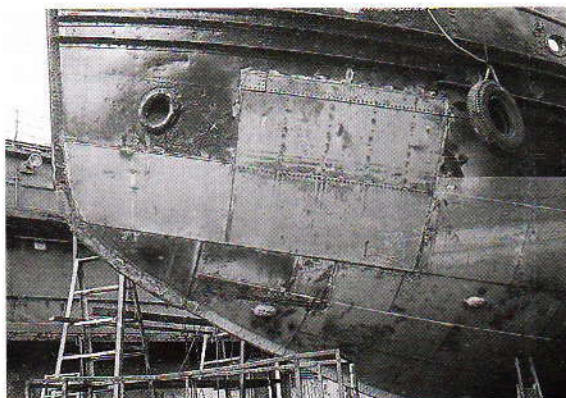
Drammen Havn, som en del av Elvefestivalen og vi er ønsket som blikkfang og ”lydlager”.

Tross manglende midler:
VI SKAL VIDERE!

Erik Steen.



Klinking på luke til forre kullbaks, herrene Nilsen og Gundersen.



Ny plate innfelt babord side.

D/S «Camocim»

Fra en av Dampskibspostens lesere, Ole Hajem Fiske, har vi fått nyttige opplysninger om forsidebildet på nr. 57 1/2000.

Han kan opplyse at skipet som ligger i Porsgrunds mek. Verksted's flytedokk er D/S «Camocim» som ble levert 1910 fra Akers mek. Verksted som byggenr. 295 for skipsreder Lorentzen, Brasil.

Aker leverte et søsterskip «Cratheus» i 1911. Begge var konstruert med lite dypgående og to propeller for lettere å kunne navigere på Amazonas-floden. Skipene var forøvrig tegnet av skipsreder Øivind Lorentzen, f. 1881 og som hadde tatt diplomeksamen som skipsingeniør ved Berlin Tech. Hochschule i 1906. Han fikk som kjent en lang karriere som dir. i Den Norske Syd-Amerika Linje og senere som leder i Nortraship.

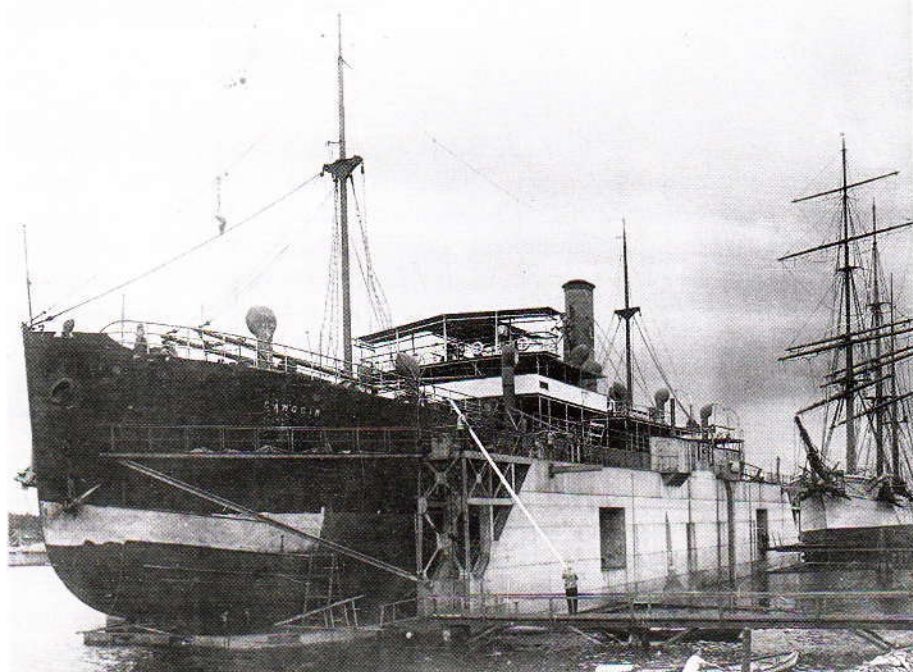
Skipene kunne frakte opptil 1200 levende kveg på godt ventilerte mellomdekk og tok dertil opptil 200 dekkspassasjerer.

Hensikten var å skaffe føde til de mange gummi-plantasjearbeiderne i Amazonas-området. Begge skipene var oppkalt etter byer i området. Rederiet hovedkontor lå forøvrig i Camocim mens skipene var registrert i Para. Grunnleggeren av rederiet H. L. Lorentzen, som døde i 1905, slo seg på kystfart i Brasil fra 1891 da han reiste over sammen med sin familie med D/S «Norte» på 290 brt., og som var levert fra Aker s.å. Sønnene drev og utviklet rederiet etter hans død. Først under navnet: Empresa Navagacao de L. Lorentzen (Ludvig Lorentzen) og fra 1913 Lorentzen & Cia. (Øivind Lorentzen opptatt som kompanjong).

Etter få år ble gummiproduksjonen mye mindre bl.a. p.g.a. sterk konkurranse fra fra Østen. Lorentzen-rederiet overførte skipene etter hvert til norsk register og de ble solgt, og ombygget.

Søsterskipet «Cratheus» fikk en lang karriere: Først som «Luksefjell» til Olsen & Uglestad fra 1917 til det i 1924 ble Nordenfjeldske's «Kong Magnus» og gikk i rute Vest-Norge-Hamburg til det ble hugget i 1957.

Se skipslista til D/S «Camocim» på neste side.



D/S «Camocim», ved Porsgrunds mek Verksted.

Akers mek Verksted, Kra., Bnr. 295 (M T Q T)

2300 Dvt. 1.398 Brt.

263`4» (oa) 251`51/2 (pp) x 36`9» x 18`0»

1.045 IHK

2 stk. 3-syl. III-exp. (Aker nr. 585/586) (Syl:131/2-22-371/2x28») 10 1/2kn.

1910 D/S «Camocin» (1) Emp. de Nav. L. Lorentzen, Para.

1910 **Camocim** (1) Emp.Nav. de L. Lorentzen, Para.

1911 Kyst- og flodfart i Brasil med kveg og passasjerer

1913 **Pronto** Hans Kiær & Co., Drammen

1916 Senket lørdag morgen 9. sept. av ty. U-båt 13 sjømil NW av Ouessant p.r. Malaga og Pasajes-Liverpool og Bristol med stykkgoods. Stoppet ca. kl. 05.30. 4 sprengladninger ble plassert ombord av U-båtens besetning. Pronto's besetning gikk i livbåtene og ble tatt opp av britisk destroyer «Larne» etter ca. 3 timer. Pronto sank ca. kl. 06.30. Fører: Carl Johan Corneliussen, f. 1871 Nøtterø.

Forsikret for kr. 1.150.000.-

Veteransklubbens på rundreise med M/S «Lofoten»

Torsdag 30 mars i år la det klassiske hurtigruteskipet M/S «Lofoten» ut på nok en rundtur Bergen/Kirkenes/Bergen, slik det har gjort hver 11. dag siden 1964 - år ut og år inn med anløp av 34 steder hver vei - store som små.

På denne spesielle rundturen var det med 20 medlemmer fra Norsk Veteransklubb, samt 17 fra Bergen kystlag som skulle på Lofotfiske med sine to prektige farkoster, gavlbåten «Ludvig», og den lille jekta «Den gode hensigt» - begge godt plassert på hver side av fordekket.

«Lofoten» er liksom blitt «vår» båt, siden den er eldst av hurtigrutene i OVDS, og siden bl.a. «Børøysund» gikk trofast som lokalbåt i Lofoten og Vesterålen i nesten 35 år under VDS' farger.

Dette var fjerde gang Eivind Lande arrangerte tur for oss med «Lofoten», og selv var med som reiseleder.

All slags vær

De første dagene var det herlig vær, med skikkelig påskestemning og deilig sol på dekket (og litt skodde). Turen fra Bodø over Vestfjorden til Stamsund var bare fantastisk, vi så Lofotveggen hele veien, til og med ut til Værøy og Mosken så vi, mens himmelen og skyene konkurrerte om å vise frem sine flotteste farger, fra blygrått til rosa. Lenger nordover ble det både regnbyger og snøbyger, selv om havet foreløpig holdt seg ganske stille og rolig.

Først over Lopp havet på syd frisknet det på endel, det ble stiv til sterk kuling med storm i kastene. Såpass at «Lofoten» måtte sakke på for å redusere bevegelsene så mye som mulig. Likevel var rullingen kraftig til tider, til stor fornøyelse for de sjøsterke, som satt oppe i salongen og fulgte med havet som steg og sank. Det hører med til historien at en sannsynligvis mindre sjøvant tysker mente at «Lofoten» ikke var egnet til slik fart, at den ikke var sjødyktig nok!

«Alle slags menneske resta i hop»

En linje fra Boknakaras vise om det gamle hurtigruteskipet «Erling Jarl» renner oss i hu da det strømmer 70 barn og ungdom ombord i Bodø, som skal til Svolvær på teltleir, og tilbake med oss på retur. De løper og hoier, kveiler seg overalt, under bord og stoler, og de som ikke tålte sjøen, ble vennlig, men pent beordret av sin lærerinne ut på dekk.

Det er slik det skal være, det er først og fremst distansepassasjerenes båt, enten det er ungdom på tur, eller «ei kone som skal besøke dattera på Røst» - ikke de rundreisendes - tyske eller norske. Hurtigruta er lokalbåt, passasjerbåt og gods båt i ett og samme skrog, og Riksvei nr. 1 er og blir det viktigste hovedbindeleddet mellom sør og nord. Hurtigruta går, om så flyene står.

Dåp etter Polarsirkelen

Det hører med i ritualet på hver eneste tur at rundreisepassasjerene blir «døpt» når de passerer Polarsirkelen. Og her slipper ingen unna, selv om du har passert sirkelen flere ganger tidligere, på hvilket som helst fartøy. Og selv om det er rutine, virker det faktisk som seansen er et artig avbrekk også for mannskapet, der de med latter og rop overværer det hele. Kanskje særlig gjelder det den ukjente kong Neptun, som kan tilfredsstille sine sataniske lyster med å helle isvann og isklumper nedover ryggen på sine ofre under hyl og skrik. Uansett - det vanker en god dram etterpå, sammen med skippers behørig utdelte «Polarsertifikat». Så det var isen verdt!



M/S «Lofoten».

Fantastisk miljø

Det hyggelige med en slik båt som «Lofoten» er det enestående gode miljøet, iallfall med Roger Olsen som skipper. Det så virkelig ut som han trivdes med oss øst- og vestlendinger ombord, men nå er han jo også litt bitt av «gammel-båt-basillen» selv - når han er med jakta «Brødrene» over Stadt-havet, og har meldt sin tilstedeværelse på «Granvin» på Nordsteam-stevnet i Bergen i august.

Og selvsagt smitter trivselen nedover i rekkene. For egen del må jeg si det er sjelden jeg har hatt det så trivelig under måltidene noen gang, med smil og en løs spøk både herfra og derfra. Selv om vinglassene gikk fløyten i en uventet overhaling. Eller kanskje nettopp derfor.

Apropos føde: Med skikkelig frokost og utrolig velsmakende luncher og middager, var vi storligent fornøyd med Eivind som dro oss ut på tur i all slags vær, selv om liggetiden ikke var mer enn en halvtime. Slik kunne vi gå av oss litt - og være klar til nye innhugg med god samvittighet.

Men det var ikke bare trim. Eivind tok oss med på det som var av kulturhistoriske steder, ikke minst må nevnes Mellomverftet i Kristiansund, hvor det ligger mange gamle båter for reparasjon og restaurering. Bare det å rusle inne i de gamle verkstedene - som altså er i full drift - gir et sus av gammel tid, i et herlig konglomerat av esser, nagler, bolter, jern og vinsjer. Og maskiner som ser ut som de kommer fra en annen tid. Hvillket de forsåvidt også gjør.

Artig var det også å se det nye Hurtigrutemuseet i Stokmarknes, hvor gamle



M/S «Finnmarken» på land i Storkmarknes i forbindelse med det nye Hurtigrutemuseet.

«Finnmarken» nylig ble satt på land, og som etterhvert skal inngå som en del av museet. Flott tiltak!

«Lofoten» er båt, de nye er flytende hotell

Jeg kunne finne en hel haug med argumenter til å fremheve en båt som «Lofoten» fremfor de nye storskipene. Her er bare noen få: Du er i nær kontakt med sjøen, samtidig som nær sagt en hver dør fører ut på dekk.

Du ser mye til mannskapet,

og kan alltid slå av en prat. Du ser også mye flott sjømannskap: Her brukes ankeret som «baugpropell», her settes stevnen i kaia og lang baugtrosse i land for å hive baugen over når det er for trangt å snu utpå. Her tørner man rundt en kai på akterspring og slik vender nesa utover. På nye båter trykker man knapper, så går båten sideveis ut eller inn. Det er noe alle kan greie.

Dessuten er en båt som «Lofoten» en flott sjøbåt. Den samarbeider med sjøen og beveger seg i den, mens nyere og mer kasseformete båter krangler og slår og truer seg gjennom bølgene. Litt medtatt og bulkete har «Lofoten» riktignok blitt etter mange tusen anløp, men det skulle jo bare mangle, og egentlig: Hva så? Det flotte er vel ikke en salong full av gull og glitter, det flotte må være at man holder sjømannskapet i hevd, og at beboerne i småhavner som bl.a. Mehamn og Båtsfjord kan få sine nødtørftige forsyninger av en trofast sliter. Som kommer og legger til, nesten uansett vær, selv om hele anløpet kun skyldes én passasjer og én pall med doruller behørig losset med en av dekkskranene.

Vi vil verne denne båten

«Lofoten» ble bygget i Oslo i 1964, og er på 2597 brt. Maskinen er en BMW på 3325 hk som gir den en marsjfart på ca 15 knop. Bare den herlige maskinlyden alene kan være grunn god nok til å ta seg en tur. Men også knirkelydene i fendere og spring når båten legger til kai, og vi henger over rekka og følger med, til trucken svinger gangveien opp og inn svært så elegant. Ingen hydrauliske dører med blinkende lys og raslegitter. Her tar styrmann eller purser i mot og sikrer gangveien med to ender.

Øyvind Konglevoll fra Bergen Kystlag, ustoppelig når det gjelder fartøyvern og kystkultur, laget på sparket en underskriftskampanje for fortsatt bruk av «Lofoten». Som mange vet, er det snakk om to nye hurtigruter allerede, til erstatning for «Lofoten» og «Harald Jarl». Hva skal så de gamle brukes til? Øyvind

påpekte i sitt brev, som var adressert til både aviser og rederi, at det er et stort passasjerpotensiale for gamle båter - passasjerer hvor det viktigste er selve reisen og opplevelsen, ikke nødvendigvis reisen mål. Og da er det viktig med båter hvor dette blir ivarettatt, enten det blir i egne ruter eller som en del av Hurtigruten - poenget er at båtene blir i sitt miljø, og at de tas vare på. Vern gjennom bruk!



«Den gode hensigt» plassert på fordekket på vei over Vestfjorden.

Så og si alle skrev under brevet, kanskje unntatt tyskeren som ikke synes «Lofoten» var noen god sjøbåt, og som heller skulle reist med en «ny og flott en».

Fersk fisk, film og lysbilder

Nå er fersk fisk ingen sjeldenhet ombord på hurtigruta, men det er jo morsomt å kunne si at den «nesten var selvtrukket». Folket fra Bergen Kystlag kom ombord igjen i Svolvær sammen med «Ludvig» og «Den gode hensigt». Det tok sin tid med både lossing og lasting av disse fine, gamle båtene, og «Lofoten» ble forsinket. Men hva gjør det? Litt av avtalen med Kystlaget var nemlig at noe av fangsten skulle serveres til oss alle neste dag, og fersk lofottorsk fra Henningsvær og deromkring smaker himmelsk.

Bergenserne var naturlig nok ikke snauere enn at de hadde tatt opp mye film av seg selv, både under fiske og fest. Dermed fikk vi andre dele deres erfaringer med en flott opplevelse.

Eivind viste lysbilder en annen kveld. Han tok for seg Hurtigrutens begynnelse med «Vesteraalen» og Richard With i 1893, og hadde en kommentar til båt for båt opp gjennom tidene - helt frem til i dag. Det er når vi ser utviklingen slik, vi forstår hvor viktig det er å delta, enten det er gjennom bevaring av de båtene vi selv holder på med, eller som betalende passasjer på en «gammel» hurtigrute. Eller altså helst begge deler.

Så takk for godt reisefølge, alle dere fra Norsk Veteransklubb og fra Bergen Kystlag. Og til dere som ikke var med: Bli med neste gang. Og ikke minst til alle dere ombord i «Lofoten» som gjorde oss den glede å stå til tjeneste: Takk for turen, det var ikke minst deres fortjeneste at turen ble så vellykket.

Av Anne og Dag Thorstensen

NORDSTEAM 2000 BERGEN 3.-6.aug.

Forberedelsene i god gjenge

Vel 3 måneder før Nordsteam braker løs i Bergen er det bare å melde at forberedelsene pågår for fullt og oppslutningen synes på alle måter å bli overveldende. I skrivende stund har vi passert 30 fartøyer med stort og smått, derav 10 dampbåter og skip.

Å nevne alle påmeldte fartøyer tar for stor plass og for lang tid, men i tillegg til "arrangørfartøyene" GRANVIN, OSTER og BØRØYSUND vil vi spesielt nevne dambåtene BEATE og DAMPEN fra distriktet her, de to små dampbåtene fra England og Wales IOLA og COOT, D/S BOHUSLAN fra Sverige, D/S SOUTHERN ACTOR fra Sandefjord, D/S HANSTEEN (1866) fra Trondheim og D/S THOROLF fra Ålesund. I tillegg kommer 3 vestlandske fjordabåter ATLØY, (1931), BRUVIK (1949) og MIDTHORDLAND (1949).

Fra Stavanger kommer bl.a. HUNDVAAG I (1939), kystruteskipet GAMLE ROGALAND (1928) og tidligere kyst/hurtigruteskip GAMLE SALTEN (1953).

Tidligere hadde de store handelshusene på vestlandet egne agentbåter. Noen av disse er tatt vare på og vil bli med på stevnet. Også slepebåter, redningsskøyter og sandfartøyer blir representert. Hele Bryggesiden fra Festningskaiaen og til Torget blir fylt med veteranfartøyer.

På land blir det en stor og variert koloritt med veterankjøretøyer, motorer og modeller.

Interessen og kjennskapen til Nordsteam i Bergen er gledelig stor, også langt utenfor Bergens snevre grenser. På tur til Lofoten og Henningsvær nylig er det oppløftende å treffe på fiskere fra Vesterålen som har hørt både om restaureringen av OSTER og Nordsteam 2000 Bergen. Det er forsåvidt også oppløftende fra en arrangørs synspunkt å høre fra folk at de nekter å reise med sin hustru til syden, for de vil reise med dampskip under Nordsteam!

Fjordabåter gikk i rutefart i Bergensregionen helt fram til 1990 tallet. Derfor lever minnene om "dampen" fortsatt sterkt i befolkningen. Ikke minst har vi merket stor pågang fra folk som vil reise med båtene i de forskjellige rutene.

At Norsk Forening for Fartøyvern har lagt sitt årsmøte til Bergen under Nordsteam bør også nevnes. Dette gleder oss.

Forspill i Stavanger og Haugesund

For fartøyene underveis sør og østfra blir det storslagen mottagelse allerede i Stavanger mandag 31.juli og tirsdag 1.august, med velkomst og havnefest. Alle veteranbåter i distriktet er invitert. Det samme er veteranbiler og andre klenodier. Tirsdag ettermiddag går alle båtene i samlet følge med passasjerer inn Lysefjorden til

Prekestolen. En storslagen opplevelse må dette bli.

Onsdag morgen går veteranskipskonvoien videre nordover til Haugesund, der ny velkomst og havnefestligheter venter i denne maritimt interesserte byen. Publikum er velkomne til å følge båtene fra Stavanger, Kopervik og til Haugesund, gjerne i kombinasjon med Flaggruten ene eller andre veien.

Torsdag 3. august - åpning

Mellom 07.00 og 08.00 starter båtene på siste etappen mot Bergen, alt etter fart og hvilken rute de enkelte fartøyer settes opp i. BØRØYSUND og BOHUSLAN tar ytre leden, Nyleia og anløper Bømlø, vestsiden av Stord og Austevoll. GAMLE SALTEN, SOUTHERN ACTOR m.fl. får med seg Valevåg, Leirvik og Fitjar gjennom Langenuen, mens GAMLE ROGALAND går indre leia og tar med seg (muligens Skånevik) Sunde, Herøysundet, gjennom Lukksundet, Våge på Tysnes og videre til Bergen. Fra nord starter HANSTEEN, THOROLF, ATLØY og BILFERGEN fra Eivindvik i Gulen kl.09.00 om morgenen, fordeler dampskipsstoppene mellom seg og tar opp passasjerer i Gulen, Masfjorden, Austrheim, Radøy, Lindås og Meland underveis til Bergen. Siste etappen fra Salhus og inn Byfjorden vil de få følge av BRUVIK og OSTER. Kl.17.30 vil fartøyene være samlet på Byfjorden og kl.18.00 presis starter åpningsparaden inn på Vågen med GRANVIN og BØRØYSUND i spissen. Tusener av begeistrede Bergensere, vestlendinger og tilreisende vil bivåne det hele. Når OSTER som siste fartøy, for første gang på 36 år stevner inn for egen dampmaskin og hilser med sin hese, karakteristiske fløyte, mens Ivar Medaas sitter på dekk og "Dar kjem dampen" lyder fra høytalerne, da vil tid og sted opphøre på Vågen.

Da er det tid for Byrådsleder Anne Grethe Strøm-Erichsen å åpne Nordsteam offisielt. Kl.21.00 er det velkomstfest for arrangører og mannskaper på Børs Cafe.

Fredag 4.august - Hurtigrutedagen

Kl.12.00 går fartøyene med BØRØYSUND og GAMLE SALTEN i spissen ut for å møte sørgående hurtigrute RICHARD WITH på Byfjorden. Den vil bli eskortert inn på Vågen til sin gamle plass ved Festningskaaien. Både Hurtigrutepassasjerer og andre vil få anledning til å beskue både BØRØYSUND (1908), GAMLE SALTEN (1953)



og RICHARD WITH (1993) ved Festningskaaien og oppleve utviklingen i løpet av 90 år. Det blir denne dagen foredrag om Hurtigrutens historie.
Kl.20.00 vil noen av fartøyene følge Hurtigruten ut Byfjorden og se den vel avgårdepå vei mot Kirkenes. Kl.21.00 blir det Bryggedans.

Lørdag 5.august - Lokal samferdsel

Det settes opp morgenruter fra forskjellige steder. Bl.a. vil BØRØYSUND gå i Øygardsruten sin fra 75 år tilbake med start i Solsvik. Fra nord, sør, øst og vest vil båtene stevne inn på Vågen om formiddagen. Veteranbusser vil gå i skytteltrafikk og dampetoget vil gå fra Minde til Skolten. Det vil bli et yrende liv i Bergen sentrum denne dagen. Det blir HSD-parade, som viser utviklingen fra baronibåt til snøggåbåt. Tilsvarende blir det for FSF.

"Kvart over toen" gjentaes som for noen tiår siden, da fjordabåtene bakket ut fra kaiene og fordelte seg i alle himmelretninger. Fulle av glade musikanter og passasjerer vil hele by'n og halve Sandviken denne ettermiddagen dra på ettermiddagstur med rute-båtene som bragte strilene til byen om morgenen.

Kl.15.00 starter Kystsøgevekene med Håkonarspelet på Bergenhus.

Kl.20.00, mens båtene har kommet tilbake til Vågen, inviteres mannskaper, arrangører,

myndigheter og andre til bankett i Håkonshallen.

Kl.24.00 er det fyrverkeri og dampskipsfløyter, mens festen avsluttes kl.02.00.

Søndag 6. august - Avslutning

Kl.09.00 er det frokost for mannskapene.

Samtidig er det avgang for BRUVIK og MIDTHORDLANDs tur rundt Osterøy.

Kl.11.00 gudstjeneste i Mariakirken fra 1200 tallet.

Kl.12.00 drar flere av fartøyene ut på søndagsutflukt til bl.a.Lyngheisenteret på Lygra Lysøen, Strusshamn, Alvøen og Herdla.

Kl.15.00 Håkonarspel på Bergenhus.

Kl.22.00 avslutningsseremoni med GAMLE ROGALAND og GAMLE SALTEN i natrute til Stavanger.

Mandag 7.august - etterspill

Lokale krefter i Bergen og Masfjorden ønsker å sette BØRØYSUND opp i ruten til Lindaas og Masfjorden Dampskipsselskap's D/S MASFJORD nettopp til Masfjorden.

Det endelige programmet vil først bli trykket ut på sommeren. Det mulig å holde seg oppdatert om Nordsteam 2000 Bergen på internettadressen vår: www.nordsteam.no Der finner du programmet, påmeldte fartøyer og etterhvert opplysninger om hvor man kan forhåndskjøre billetter til båtturene.

VELKOMMEN TIL NORSTEAM 2000 BERGEN 3.-6.aug.

Øyvind Konglevoll, leder Hovedkomiteen

NORDSTEAM 2000 BERGEN 3.-6.aug.

FORSPELL:

- Man. 31.juli.** Veteranskipene øst og sørfra ankommer Stavanger.
- Tirs. 1. aug.** Samling av veteranfartøyer i Stavanger. Åpne skip. Felles fjordtur til Prekestolen i Lysefjorden. Havnefest.
- Ons. 2. aug.** Kl.11.00 avreise fra Stavanger - ankomst Haugesund kl.16.00. Åpent for publikum å reise med i kombinasjon med Flaggruten. Mottagelse og havnearrangement med åpne skip i Haugesund.
- Tors. 3. aug.** Kl.08.00 avreise for veteranskipskonvoien fra Haugesund mot Bergen. Åpent for passasjerer. Fartøyene går 3 leier med anløp. Indre: Skånevik, Sunde, Herøysundet, via Lukksundet, Våge-Bergen. Midtre: Valevåg, Leirvik, via Langenuen, Fitjar- Bergen. Ytre: Mosterhamn, Sagvåg, Rubbestadneset, Austevoll Bergen. Muligheter for retur med HSD - Snøggbåt kl.19.50 fra Bergen. Fra Nord: M/S BRUVIK i rute fra Modalen/ Osterfjorden. Fartøyene fra Trondheim, Ålesund og Florø tar med passasjerer fra Gulen, Masfjorden, Austrheim, Lindås, Radøy og Meland.

PROGRAM I BERGEN

Torsdag 3. august: ÅPNING

- Kl.17.30. 30 veteranskipsfartøyer samles på Byfjorden.
- Kl.18.00. Åpningsparade inn på Vågen med M/S GRANVIN og D/S BØRØYSUND i teten. Siste fartøy inn på Vågen er D/S OSTER, for første gang på 36 år for egen dampmaskin. Åpne skip. Åpning av dampskipskro, utstillinger og salgsboder.
- Kl.21.00 Velkomstfest på Børs Cafe for mannskaper og gjester.

Fredag 4. august: HURTIGRUTEDAGEN

- Kl.09.00** M/S BRUVIK i rute rundt Osterøy, Mostraumen, Modalen.
- Kl.10.00** Skipene åpne for publikum.
- Kl.12.00** D/S THOROLF i "Triangelens" rute til Sandviken - Åstveit - Eidsvåg. Veteranskipene, anført av BØRØYSUND(1908) og det tidligere hurtigruteskipet GAMLE SALTEN (1953) forlater havnen med passasjerer for å møte sydgående hurtigrute RICHARD WITH på Byfjorden og eskortere den inn på Vågen kl.14.00. Arrangement ombord. Film og lysbildeforedrag om Hurtigruten på Bryggens Museum.
- Kl.20.00** Flere av fartøyene følger hurtigruten et stykke av gårde. Noen tar passasjerer med og tilbyr musikk, dans og servering. M/S MIDTHORDLAND: Fjorddans m. Johannes Kleppevik.
- Kl.21.00** Bryggedans.

Lørdag 5. august: LOKAL SAMFERDSEL

Denne dagen blir selve høydepunktet under festivalen.

Åpne skip, dāmpdrevet tog på Skoltegrunnskaien.

Mange attraksjoner med gamle kjoretøyer, modellbåter og motorer.

Kl.10.30 Veteranskipene ankommer i morgenrute fra distriktet.

Kl.11.15 HSD-parade som viser utviklingen fra baronibåt til snøggbåt.

Kl.11.30 FSF-parade fra sognejekt til katamaran.

Kl.13.00 Kjoretøyparade.

Kl.14.15 "Kvārt over toen". Veteranskipene forlater havnen som før i tiden fulle av passasjerer, kortere og lengre turer ut på fjorden eller til gamle anløpssteder i Åsane, Sørfjorden, Osterfjorden, Lindås, Laksevåg, Askøy, Sotra, Øygarden og Austevoll.

Kl.15.00 Åpning av Kystsogevkene på Bergenhus med visning av Håkonarspelet.

Kl.19.30 Veteranbusser i rute til Knarvik.

Kl.17.00

til 20.00. Båtene returnerer fra turene på fjorden og i distriktet.

Kl.20.00 Bankett i Håkonshallen for mannskaper, gjester, representanter for myndighetene, Kulturbyen og arrangørene.

Kl.24.00 Fyrverkeri og dampskipsfløyter.

Søndag 6.august: Avslutningsdag.

Felles frokost for mannskaperne.

kl.09.00 Rundtur rundt Osterøy med M/S BRUVIK og MIDTHORDLAND.

Kl.11.00 Gudstjeneste i Mariakirken. Medvirkning av sjømannskor.

Kl.12.00 Søndagsutflukter med veteranskip til bl.a. Lyngheiseretret på Lygra, Herdla, Lysøen, Strusshamn og Alvøen.

Kl.13.00 Ekstratur fra Knarvik, Frekhaug til Håkonarspelet.

Kl.15.00 Håkonarspelet på Bergenhus.

Kl.19.00 Ekstratur til Frekhaug, Knarvik etter Håkonarspelet.

Kl.22.00 Avslutning av stevnet på Bradbenken.

GAMLE ROGALAND og GAMLE SALTEN i natt rute til Stavanger.

Kystkultur-utstilling

i Galleri-skur 12 i leiren i Stavern i sommer

Her kan du få en stormfull opplevelse uten en gang å bli våt på beina. En annerledes utstilling vil mange si og det er nettopp hva vi ønsker å lage. I den eldre, historiske delen av militærleiren i Stavern åpner Galleri-skuret sine dører for alle maritime interesserte.

Vi skal kort fortelle hva vi skal presentere i Gallei-skuret:

Galleriet er en blanding av galleri og museum – opplevelsrom og fordypningssted. Vi hadde en lignende utstilling i fjor, og det ble en

ubetinget suksess. Vi har vært så heldige å få låne et stort galleiskur fra 1765 av Forsvaret i Stavern. Bare skuret i seg selv tar pusten fra de besøkende og rammen rundt utstillingen er den aller beste. Tillelen på årets utstilling blir: 1000 ÅR PÅ HAVET.

Utstillingen skal være av kyst-kulturhistorisk karakter. Vi skal blande kunst og gjenstander på en spennende måte for på denne måten å skape en unik, ramsalt atmosfære. Inspirert av inngangen til et nytt årtusen vil følgende tema bli presentert i utstillingen: Standing og forlis, Fiske og fangst, Fyr og losvesen, Dykker og Bjergning, Fra seilskutenes saga, Kystkultur i sin alminnelighet.

Utstillingen blir en blanding av gjenstander og skulpturer, marine malerier og tegninger, fotografier, illustrasjoner, malerier, kartkopier, bøker, maritime gjenstander og diverse snurrepiperier vil være til salgs.

Rognar Knutsen er bosatt i Kragerø. Den snart 84 år gamle hjelmdykkeren er en levende legende og hans mange fantastiske historier fra havets bunn kan du høre han forteller om hvis du tar turen innom. Han ble i mange år regnet som Norges fremste dypdykker og ble kalt: "mannen uten nerver". Rognar Knutsen dykker fortsatt.

Holm Hansen er bosatt i Larvik. Han er modellbygger og vil bidra med skutemodeller fra militær- og sivil skipsfart.

Yngve Rakke er bosatt i Stavern. Han viser fram sine fotografier fra kystnorge over- og under vann. Som dykker og fotograf har han saumfart havbunnen i Rakkeboene, og det er herfra han har hentet inspirasjonen til undervannsbildene som stilles ut.

Utstillingen vil være i Galleri-skur i Leiren i Stavenes. Vi åpner sammen med Glade Dager i Stavern, fredag 25.06.99. Utstillingen varer ut juli måned. Åpningstiden blir hver dag fra kl. 11.00 til kl. 20.00.



Galleri-skur nr. 12 i Stavern.

Bergen

Tyskebryggen



Tyskebryggen i Bergen anno 1906.
Foto: A/S Peter Alstrups Kunstforlag, Jostein Sørensens samling.



PROSPEKTKORTET Del II

Vågen i Bergen var i generasjoner fjordabåtens domene; inderst lokalbåtene som trafikkerte det nære omland, lenger ute på Nordneshalvøen langruteskipene til Hardanger, Sunnhordland, Sogn og Fjordane. Og ennå i dag er Vågen utgangspunktet for vår tids "fjordabåter" – hurtigbåtene – som trafikkerer stort sett de samme distriktene.

Prospektkortet som presenteres her bærer tittelen Tyskebryggen (etter 1945:Bryggen), og gir et godt inntrykk liv og aktivitet langs kaiene slik det fortonet seg på begynnelsen av 1900-tallet. Kortet er utgitt av A/S Peter Alstrups Kunstforlag i Kristiania og er datert 1906. Bildet kan være tatt dette året, eller et par år før. Bryggen hører til den eldste del av Bergen, og her var det at byen arnested lå da kong Olav Kyrre satte kjøpstad i Bjørgvin i Herrens år 1070. Og lenger ute, på Holmen, lot senere kong Øystein Magnusson anlegge kongssete på det ombådet som i dag er Bergenshus festning. Etter hvert som byen vokste, lot norske handels- og kjøpmenn oppføre laftede gårder (husretter) med sjøhus, stuer, klever, ildhus og skytningstofer (schjöststuer). Hver Bryggegård fikk sitt eget navn, enten etter eieren (eks. Svensgard), Finnegard) eller symbolnavn (eks. Gullskoen)

Etter Svartedauden i 1349-50 fikk utenlandske handelsmenn – særlig hanseatene – større innpass også i Bergen, og straks før 1360 ble Det Tyske Kontor grunnlagt i Bergen, som dermed ble en Hansastad i det mektige Hansaforbundet. De tyske kjøpmennene overtok etter hvert alle gårdene på Bryggen, som nå ble hetende Tyskebryggen. Mange av de gamle norske gårdsnavnene ble i denne perioden "fortysket" (les :forvansket). Eksempler på det er Einarsgard som ble til Enhjørningen, og Dramsudinn (et skipsnavn) som ble til Dramshuset. I 1630 ble selve Hansaforbundet oppløst, men Det Tyske Kontor i Bergen bestod fortsatt. På 1700-tallet var imidlertid Kontorets innflytelse og betydning sterkt svekket, og i 1754 ble Det Tyske Kontor omdannet til Det Norske Kontor, samtidig som de aller fleste av Bryggegårdene igjen var kommet på norske hender. Navnet Tyskebryggen bestod likevel frem til etter 2.verdenskrig. Da var, forståelig nok, alt som minnet om tyskerne lite populært, og området fikk tilbake sin opprinnelige navn: Bryggen.

På bildet fremstår Bryggen som et relativt stort og romslig kaiområde. Slik har det imidlertid ikke alltid vært. Til å begynne med var det ikke kai i det hele tatt, for sjøen gikk like inn til husrekkene som stod på pæler i vannkanten. Gjennom århundredene brente Bryggen flere ganger. Etter hver brann ble tomtene ryddet og brannrestene skjøvet ut i Vågen, som dermed gradvis ble trangere. Nye gårder, lik de nedbrente, ble reist på de gamle tomtene. På grunn av utfylling i Vågen ble det etter hvert kaiareal foran husene – først som enkle pælebrygger foran hver husrekke, senere en sammenhengende kaifront. Dagens Bryggegårder er i hovedsak reist etter den siste

storbrannen i 1702, fortsatt bygget på samme måte som tidligere. Største forskjellen er pannestein i stedet for torvtak og med kledningsbord utenpå lafteveggene. I 1955 brente de 5 nordligste gårdene, men denne gang ble tomtene liggende brakk i hele 25 år. Byens myndigheter ønsket å sanere hele området og reise moderne høyhus på Bryggen. Heldigvis ble det aldri noe av, for verneinteressene klarte å få både folk og folkevalgte til å innse hvilken kulturhistorisk arv Bryggen og Bryggegårdene var. Stemningen snudde, og i 1982 ble sjøhusene til 4 av de i 1955 nedbrente Bryggegårder rekonstruert i forbindelse med byggingen av det nye SAS-hotellet på Bryggen. (I parentes bemerkt: Hotellet er elegant tilpasset den nå fredede bebyggelsen på Bryggen, og har fått ærespris for god og veltilpasset arkitektur). Dermed fremstår Bryggen i dag kanskje flottere enn noen sinne. Som ytterligere bekreftelse på dette er Bryggen i Bergen oppført på UNESCO's liste over verdens kulturminner; World Heritage List.

Dersom trykken farer fint med bildet, vil man kanskje helt i bakgrunnen kunne skimte noen av den gamle kaiskurene og vippebommene. Vippebommene var en eldgammel laste- og losseinretning som var brukt helt fra Bergens aller første tid og frem til begynnelsen av 1900-tallet. Enkelt sagt var vippebommen basert på vektstangprinsippet; en loddrett stolpe solid forankret i kaien, og en tverrstang (bom) festet med sterk kjetting på midten. Ved hjelp av "handemakt" ble så varene "vippet" opp fra skutene, bommen svinget inn over kaien og varene senket pent og pyntelig ned. Den siste originale vippebommen på Bryggen ble tatt ned så sent som i 1920, men i 1990 ble en vippebom satt opp igjen ved siden av det rekonstruerte kaiskuret til Bryggegården Dremshuset.

Sporet vi ser i høyre billedkant er ikke trikkelinje, men et jernbanespor. Det ble anlagt i 1883 for godsekspedisjon mellom jernbane og skip. Linjen gikk fra byens gamle jernbanestasjon i Christies gate (revet i 1976) og frem til Bradbenken, kaien nord for Bryggen. Men pga. det svake kaifundamentet over Bryggen (utfyllt masse etter tidligere branner), kunne ikke sporet trafikkeres med lokomotiv. Godsvognene måtte derfor trekkes en for en av 4 kraftige hester! Det har nok vært litt av et skue i sin tid. Jernbanesporet ble nedlagt i 1920.

Båtene nærmest på bilde er faktisk hele flåten til Indre Nordhordland Dampskibsselskab (INDS) anno 1906. Fra venstre: D/S "Arne", D/S "Ole Bull" og innenfor denne D/S "Osterø" og foran denne igjen D/S "Johan Jebsen". Damskipet foran "Johan Jebsen" har jeg ikke klart å identifisere. Kanskje kan noen i Dampskibsposten lesere hjelpe?

D/S "Arne" var den andre båten med dette navnet og ble levert i juni 1877 fra Bergens Mek. Værksted (BMV) for Det Nordhordlandske Dampskibssamlag. Den var på 66 bruttotonn og hadde målene 84,8'/14,9'. I maskinrommet stod en compound-maskin. I 1887 ble båten overtatt av Ole Bulls Dampskibsselskab som i 1891 gikk inn i det nystiftede INDS. I 1913 ble båten solgt og slettet av registeret i 1927.

D/S "Ole Bull" ble presentert i forrige artikkel, så den skal jeg ikke komme nærmere inn på. D/S "Osterø" ble bygget i 1880 ved BMV for Osterø Dampskibsselskab. Målene var 74,8'/14,9'/8,6' og tonnasje 59 bruttotonn. Maskineriet var en compound på 19 nominelle hk. I 1891 kom båten inn i INDS' flåte og der ble den værende til 1917. Etter mange år som fiske- og fraktestartøy sank båten i 1932 etter grunnstøtning utenfor Ørlandet.

D/S "Johan Jebsen" var i 1906 INDS' flaggskip og i størrelse og standard de andre båtene langt overlegen. "Jipsen", som den ble hetende på folkemunne, var levert i juni 1894 fra Anderson, Laverick & Co Ltd. i Newcastle og kom til å tjene Nordhordland i hele 57 år. (Faktisk den båten som har lengst tjenestetid i "Indre Nord" – ett år lenger enn legendariske "Oster"). "Johan Jebsen" var på hele 185 bruttotonn, med målene 110,5'/20,3'/11,8'. Maskinen var en 32 nom.hk.compound. Til båtens historie hører en dramatisk brann i 1914, som førte til at den ble kondemnert. Men selskapet valgte likevel å kjøpe vraket tilbake fra forsikringsselskapet og sette båten i stand igjen. Etter en større modernisering i 1935 gikk "Jipsen" jevnt og trutt i rutene like til 1951. Da ble den solgt og ombygget til lastebåt. I 1962 grunnstøtte båten sør for Kristiansand og sank.

Dette var altså (noe av) det et gammelt prospektkort av Tyskebryggen i Bergen anno 1906 kan fortelle. I dag forbinder vi kanskje Bryggen først og fremst som en stor turistmagnet. Butikkene i de gamle Bryggegårdene er for det meste inntatt mot turistens kjøpelyst. Hvor tidligere fjordabåter og kystruteskip lå på rekke og rad fra Torgutstikkeren og utover langs Bryggen, er det i dag sørgelig glissent med båter store deler av året. Kun i sommerhalvåret ligger båtene tett i tekk – men da en ganske annen type båter; nemlig fritidsbåter i alle størrelser og fasonger.....

La meg til slutt få komme med et fromt ønske: Når vi nå i Kulturbyåret 2000 kan fremvise en prektig flåte veteranbåter som er representative for hver sin tidsepoke – hadde det ikke da vært bedre om disse stolthetene fikk kaiplass inderst i Vågen, langs Bryggen? Så kunne heller lystbåtene få kaiplass lenger ute, eventuelt ved den nå stort sett tomme Holbergskaien eller Nykirkekaien? For dem måtte det jo være enda mer praktisk. Og for oss veteranbåtentusiaster ville det være et kjært og riktig syn å se "Oster", "Bruvik", "Granvin", Midthordland", "Helt", "Loyal" osv på rekke og rad utover langs Bryggen. La det skje!

Jostein Sørensen

Seildampskipet "Heimdal"

En pioner i norsk utenriksfart

Et solid og vakkert fartøy, men lugaren forut var et uhyggelig oppholdssted. Overgangstiden fra seil til damp i 1870-1890-årene førte til kummerlige sosiale forhold for mannskapet om bord. Skipskonstruktørene sendte igjen besetningen under dekk; ruffen, det lyse og luftige dekkshuset forsvant. Det er sparsomt med autentiske beskrivelser fra dagliglivet om bord i den tids moderne skip. En av de få, men til gjengjeld en glimrende beretning, er skrevet av Christian Eitrem fra Kragerø. I boken "Sjømannsliv" forteller han om forholdene om bord i kragerøskipet "Heimdal", og i de følgende avsnitt følger vi hans beretning om skipet og livet om bord.

"Heimdal"s skrog var av tre, bygd i 1872. Den var rigget som skonnertskip med merserær på fokkemasten, maskinen var plassert akterover mellom stormast og mesanmast. I akterrommet tok vi bare 40 tonn last, men "Heimdal" lastet 400 tonn. Farten var ca 7,5 kvartmil på last – med seil kunne vi drive den opp i 9 mil. "Heimdal" var et godt sjøskip, det var flushdekket, hadde et høyt fribord og var meget dyptgående. Da det ikke hadde skanseledning, ble det mye overvann. Lugaren for mannskapet; fire matroser og to fyrbøtere, var helt forut under dekk. Der var også kjettingkassen; i forkant av lugaren, adskilt med en presenning hadde de to fyrbøterne plass. Det var et uhyggelig oppholdssted denne lugaren, lyset kom ned gjennom fire glass i dekket og gjennom "kappen" når vi kunne la døren stå åpen. Det var to køyer på hver side, den ene over den andre. Kjettingkassen sto aktenfor køylene. Mellom lugaren og rommet var det et treskott. Luften i lugaren var ofte helt utholdelig, særlig når vi hadde last som "dyftet".

Våte fyrbøtere

"Heimdal" hadde et kort spyd som gikk inn til fyrbøterne. I storm kunne det være så mye vann i lugaren at det "svablet" på dørken. Dette vannet rant ned i spylgattene og videre til rommet. I storm måtte vi ofte ligge midtskips. Vi plasserte oss da for det meste overfor kjelen, der det var plass til å "slende" seg. Dekkshuset gikk fra borde til borde med gjennomgang fra fordekk til akterdekk om styrbord side. På babord side gikk gangen halvveis akterover. I gangen var det to mannhull med jernlokk over hvor bunkerullene ble tatt inn. Det var lemmer i forkant av gangen, bare løse planker. I sjøen hadde vi alltid disse satt på, men om styrbord ikke høyere enn at vi kunne krabbe over. Om babord var det i alminnelighet fullt av bunkerull, og her var det derfor lukket med lemmer. I forkant av dekkshuset lå messen og styrmannslugaren. Så kom byssen med lugar for stuerten, deretter maskingangen med lugar for begge maskinistene, så salongen og kapteinens lugar. Fra gangen om

HEIMDAL'S lunefulle donkeykjele ble etterhvert beryktet. Den skapte redsel og gru i flere europeiske havner. I flere byer nektet laste- og lossearbeidere å ha noe med skipet å gjøre. Dette stod å lese i Kragerøavisen «Vestmar» 11. juni 1885:

EXPLOSION I DAMPSKIBET «HEIMDAL» AF KRAGERØ

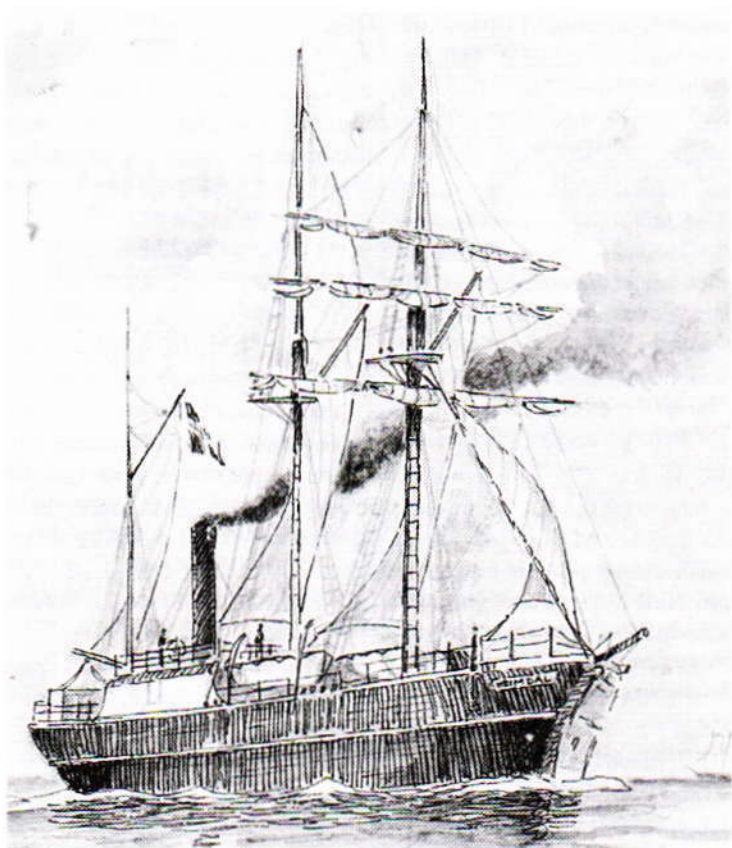
Idagmorges kl. 10.30, skrives der i Torsdags fra Antwerpen i Bladet Precurseux, hørtes der nede ved Havnen et voldsomt Knald. Det var den lille Dampkjedel i Dampskibet «Heimdal» af Kragerø, som havde exploderet. Skibet laa fortøiet ved den nordlige Kai af det store Bassin, mellom Jernbroen og Forbindelses-Bassin. Den forvoldte Skade er meget betydelig; Midten af Dekket er formelig pulveriseret; Kapteinens Kahyt er sprengt i smaa Stykker; Landgangsbroen er kastet et langt Stykke bort; en Baad er i stærkt ramponeret Standbleven væltet op paa Kaien; Vinduesruderne i de i Nærheden liggende Huse er blevne knuste, og Træstumper fra Skibet er slyngede helt op paa Hustagene.

Desværre indskrænker Ulykken sig ikke til disse materielle Beskadigelser; Explosionen har krævet sine Ofre. En af Maskinfolkene, der arbeidede ved Dampkjelen, er bleven dræbt; hans aldeles sønderknuste Lig er bleven trukket frem under en Hob af jernstykker. Tre andre af Mandskabet ere blevne saarede, dog ikke farligt, af et stykke Træ, og et Telegrafbud, som netop befandt sig paa Jernbroen, har ogsaa faaet et voldsomt Stød. Kapteinens Hustru befandt sig tilligemed en Tjenestepige og et 2-aars-gammelt Barn i Nærheden af Kahytten, da Explosionen fandt Sted. De slap heldigvis fra det med Skrækken, der rigtignok havde været saa voldsom, at Lægehjelp senere paa Dagen måtte tilkaldes. Rettslig Undersøgelse er øieblikkelig bleven sat igang, for at bringe Aarsagen til denne sørgelige Begivenhed paa det Rene.

styrbord førte døren til disse lokaliteter. Helt akter lå det "lille hus" med klosettene. Proviantrummet var under dekk helt akter; nedgangen til det var gjennom to runde luker med jernlokk over. Forenfor dekkshuset på styrbord side av stormasten sto donkeykjelen, mellom stormasten og dekkshuset var pumpene. Det var alminnelige nikkepumper med spak. Ankerspillet var alminnelig brattspill for håndbruk, men det var en "kabelkar" fra vinsjen til å hive opp ankeret med. Det var krانبjelker og "gin" til å fiske opp ankeret med. To vinsjer, en kraftig for storluken, og en liten akter.

Pionerskip

"Heimdal" var antagelig en av de første norske tredampskipene bygd for fart på utlandet. Den var bygd på Johan Dahlls verft i Kragerø etter tegning av kjente byggmester Dekke fra Bergen. Det var et sterkbygd skip som kunne føre de tyngste laster, en typisk representant for overgang fra seil til damp. Det var et kombinert seil



– og dampskip. Jeg kom om bord i "Heimdal" i Kristiania. Skipet hadde da gått gjennom en større reparasjon, fått ny kjele, foringer i maskinsylindrene og damptrykket løftet fra 60 til 1220 pund. Rattet var skiftet fra akterkant til forkant på dekkshuset, bestikkugaren var også plassert der. Likeledes var det anskaffet maskintelegraf. Før hadde de bare hatt et talerør hvorigjennom ordrene var blitt gitt maskinisten.

Donkeykjelen om bord i "Heimdal" var en innretning som det sto stor respekt av. Den gamle kjelen hadde eksplodert i Antwerpen. En maskinmann ble drept den gang, og kapteinens frue som var om bord og satt i kahytten, ble såret. En slik eksplosjon ble naturligvis omtalt i alle landets aviser, og derfor var "Heimdal" og dens donkey temmelig godt kjent.

Kull og appelsiner, vin og isfart

Da "Heimdal" var ferdig med reparasjonen, gikk den på prøvetur. Jeg sto til rors

under hele turen ut fjorden til nedenfor Steilene, og tilbake til Aker verksted igjen. Det var flere autoriteter med på denne turen, og naturligvis direktøren for verkstedet og mange ingeniører. Dagen etter gikk vi til Kragerø hvor vi tok inn en ladning is bestemt for Bristol. Vi måtte være med å stue islasten, og det var et meget slitsomt arbeid. Vi måtte slepe blokkene med issaksen forover og akterover fra storluken, og når rommene var omtrent fulle, gikk vi med bøyd rygg og slepte blokkene. Ofte slo vi ryggen i dekkspjelmene da det var så trangt.

"Heimdal" ble sluttet i timecharter for fart på Middelhavet, og vi gjorde flere turer med appelsiner til London og kull tilbake til spanske havner. Det var en meget behagelig fart. Etter et par måneders forløp ble 2.styrmann Iversen ansatt som førstestyrmann på en bergensbåt. Jeg ble så forfremmet til 2.styrmann; min fartstid som matros hadde tatt slutt...

Jeg for med "Heimdal" i to år. Om sommeren seilte vi med is fra Kragerø til forskjellige steder i England og så hjem igjen i ballast. Vi hadde alltid 40 tonn ballast når vi gikk på Nordsjøen, men vi lempet den over bord før vi kom i havn. Om vinteren var det fart på Middelhavet. Tre måneder gikk vi med vin fra spanske havner til franske; til Nice og Marseille. Det var svære fustasjer som tok ett tonn. På tilbaketuren lastet vi ofte tomfat, da vi også hadde dekkslast. Siste vinteren jeg var om bord i "Heimdal" gikk vi i fart på Sicilia; fra Messina, Catania og Syracuse til Trieste med appelsiner.

D/S "HEIMDAL". Bygget i Kragerø. 388 brt, 213 nrt. 2 cyl. Comp (Nylands Verksted Kristiania) 45 NHK. Gjemmon sitt 48-årige liv hadde skipet ti forskjellige eiere, og seilte under fire navn.

1872: "Heimdal", Johan Dahll, Kragerø

1892: "Heimdal", N. Bugge, Tønsberg

1897: "Heimdal", auritz Berg, Kristiania/Dyrafirdi, Island

1907: "William D. Munroe", A/S Wiliam D. Munroe, Boston, USA

1909: "William D. Munroe", Arctic Coal Co, (John Gibson) Boston, USA

1912: "William D. Munroe", Arctic Coal Co, Tromsø/Boston

1914: "William D. Munroe", Charles A. Thompson (Ccott Turner, Tromsø),
Somervill, USA

1916: "William D. Munroe", W. Holmboe, Tromsø

1916: "William D. Munroe", A/S Skandsen (C.Middelthun), Stavanger

1917: "Ranneberg", A/S Skansen (C.Middelthun), Stavanger

1920: "Hygea", Skips A/S Tønsbergfart (Haraldsen & Søn), Tønsberg

1920: 13. November forlot "Hygea" Tyne med 350 tonn kull for Larvik, men forsvant underveis med hele besetningen. Skipet avsluttet dermed sin "fartstid" med et trist og dramatisk kapittel i norsk sjøfartshistorie. Forliset var det siste som fikk erstatning utbetalt av Den norske krigsforsikring for tonnasje forlist under 1.verdenskrig, da en antok at "Hygea", ex "Heimdal" var minesprengt.

Carl Fredrik Monsen

D/S BJOREN – en vedfyrt damper fra 1866

Våren 1866 fikk oberst – senere general – Oscar Wergeland (bror til Henrik), med seg gode borgere og handelsmenn i Christiansands-regioenen på aksjetegning. Formålet var dampskibsfart i Byglandsfjorden i Setesdal – et dalføre som var ganske "lukket" i forhold til kystens mer urbane miljøer. Ferdselen i Setesdal gikk den gang mest på tvers av dalførene og man ønsket – ved hjelp av dampskib – å bedre fremkommeligheten for folk og varer fordi de mange naturgitte hindere på reisen til byen. Folk fra øverst i dalen, brukte gjerne 2-3 uker på en bytur den gang.

Aksjetegningen gikk strålende de gode borgere og dalens folk så mulighetene og i løpet av kort tid hadde man finansiert-ikke bare en, men to dampbåter! De ble kontrahert ved Aker og levert som byggesett i Christiansand allerede desember samme år. De to båtene på 52 fot fikk navnene "Bjoren" og "Dølen" og de var utrustet med en 14 hk. dampmaskin som fikk sin steam fra en vedfyrt kjele.

"Dølen" ble klinket sammen ved Byglandsfjords bredde, mens "Bjoren" fikk sin start i Kilefjorden-litt lenger nede i Otravassdraget. Dermed hadde man kommunikasjon med dampbåt over en ca. 60 km. Lang strekning og et eventyr for dalens og byens folk var innledet. Man kunne få moderne varer fra kysten og naturalhusholdet kom inn i en brytningstid. Samtidig fikk man oppleve nye reisende-turister, handelsfolk, tømmerhandlere og annet nytt og spennende. Man planla et større kanal- og slusesystem gjennom de 4 fossene mellom Evje og Byglandsfjordslik at båtene kunne gå til begge ytterpunkter uten å være avhengig av hestetransport i mellom, men i 1896 kom Setesdalsbanen- en 1076 mm dampjernbane mellom Kristiansand og Byglandsfjord og anlegget ble unødvendig. På den tid lå det kun ett hus på Byglandsfjord og det var Breidarblikk – et hotell bygget i 1893. Snakk om optimisme. Men man visste at jernbanen ville komme, det ble bygget dampsgbruk i 1898 og i oppgangstiden som var, anla man den ene virksomhet etter den andre, helt til "stasjonsbyen" Byglandsfjord med 4-500 innbyggere var et faktum.

Dermed ble "Bjoren" overflødig på Kilefjorden. Den ble delt i to- dampkjelen sendt med jernbanen til Byglandsfjord og de to skrodelene ble trukket av hester på spesialbygd kjerre. Det sies at man måtte få tak i store bryggerigamper fra Christiansand "thi dalens hester kun stejlede..." I 1897 ble så "Bjoren" klinket sammen igjen – samtidig som man skjøtet på 6 fot på midten. Fra dette år gikk begge båtene på Byglandsfjorden og driften gikk ganske bra-ja, så bra at man vurderte å kjøpe en ny, større båt og man anskaffet sågar en 42 hk. maskin bygget ved KMV til dette formål. Men man fant ut at det ville bli for dyrt å utvide strømslusen (ferdig i 1869) gjennom Storestraum nord for Bygland og man delte derfor "Bjoren" i to på nytt i 1914 og skjøtet på ytterligere drøye 10 fot på midten. Båten er snaut 11 fot bred, så med sine ca. 69 fots lengde, er den ganske smal i forhold, men utrolig rank



D/S «Bjoren».

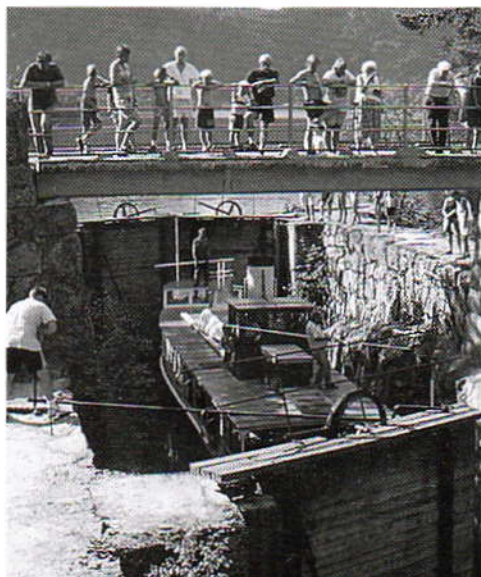
og sjødyktig. Man satte inn 42-hesteren og den står om bord i dag og går som ei klokke. (restaurert av lærere og elever på yrkesskolen i Kristiansand).

I 1920 kom imidlertid Lutlaget Setesdal Automobilrutor, som med sine to nyinnkjøpte, åpne Fiat'er raskt "konket ut" dampbåtene. Driftsselskapet hanglet helt til det ble oppløst i 1931. Da solgte man begge båtene og en stor lekter til Olaf Frantzson fra Byglandsfjord som drev begge båtene videre sammen med sine to sønner- Gunnar og Wilhelm som da var 16 og 17 år gamle. Wilhelm lever ennå og kan fortelle mye om driften han etter hvert ble mer og mer alene om. Han hadde også tatt vare på mesteparten av det gamle, originale utstyret og inventar til båtene og dette har nå kommet på plass igjen- fra ankerspill, maskintelegrafer, lamper, salonginventar, dampfløyte, skipsklokker m.m. Wilhelm drev båtene, helt til siste turen, 18 desember 1957. "Dølen" ble etter hvert hugget opp og "Bjoren" solgt til Daniel Ose som drev campingplass på Ose under Reiårsfossen. Her ble båten liggende til forfall, halveis under vann og den minnet mindre og mindre om båt- helt til entusiaster på 70-80 tallet begynte å tenke på restaurering. I 1981 ble "Bjoren" fraktet til Grovane – endestasjon for museumsjernbanen Setesdalsbanen. Mye vann rant i havet og man forsøkte forskjellige finansieringsmåter, helt til Drammen Skibsrestaurasjon fikk oppdraget ved hjelp av arbeidsmarkedsmidler gitt av statsråd Borgen.

I mai 1994 kom "Bjoren" på trailer tilbake til Byglandsfjord og ble sjøsatt på en vakker solskinnsdag. "Alle" hadde møtt fram og ikke et øye var tørt! Noen gråt fordi de så båten igjen, andre gråt fordi det hadde blitt så dyrt. Det hadde kostet og

samtidig var slusene blitt restaurert. Endog et driftsfond på 2,5 mill. var etablert lokalt og driften kunne starte.

Prognosene stemte bra og man trengte virkelig driftsfondet. Det var mange faste utgifter og sesongen kort. Driften går etter hvert bedre og bedre, man har anskaffet seg fasiliteter på land, brygger blir rustet opp – det var i alt 14 av dem og for et par år siden bygget man slipp til en halv million. Likevel er det såpass med penger i selskapet at man nå arbeider med en del nye investeringer! Det er Bygland kommune som eier båten og et driftsselskap av offentlige og private – med en as-kapital på 251.000,- driver båten. Samtidig er det etablert



D/S «Bjoren» i slusa.

en venneforening med 90-100 medlemmer som lever et sosialt liv ved siden av driften og trør til med dugnad når det trengs.

Båten går ruteturer i juli måned og er således den eneste rutegående, vedfyrte passasjerdamperen i drift i landet – noe Ragnar Frislid vil komme inn på i sin nye bok om innenlands dampskibsfart til våren. (om lag 11 båter) Fra primo mai til primo oktober går vi charterturer med allehånde passasjerer. Båten har skjenkeløyve og mangt et lystig jubilerende selskap har sunget seg langsetter Byglandsfjorden, akkompagnert av en pustende maskin som ikke overdøver noen. Eller vi frakter håpefulle konfirmanter og deres familie, ja-endog bryllup med vielse om bord har vi hatt.

D/S "Bjoren" har fått et nytt liv- vi er optimistiske og vet at en tur med båten fra 1866 er en opplevelse for de fleste. Det blir gitt informasjon underveis og barna pleier å sette pris på å komme opp i styrehuset og styre båten. Det er plass til 55 passasjerer og et mannskap på 4. (I forrige århundre var båten sertifisert for 92 – til tross for at den var 16 fot kortere og den skulle være utstyrt med redningsvester til 18!)

Båten er et klenodium og en seilas på natursjønne Byglandsfjorden er sterkt å anbefale!

Ønsker du ytterligere opplysninger, kontakt undertegnede.

Torgeir Moscid, 4741 Byglandsfjord.

Skipper og daglig leder. Tlf: 37 93 42 40 – 37 93 42 52 – 91 38 28 46.

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

