

DAMPSKIBS

P O S T E N



Nr. 59 3/2000

Amundsen, Midthordland. 90898303

Dampskibsposten

Offlagsvear
Dampskibsposten L3
N-6900 FLORØ

Dampskibsposten er medlemsblad for Norsk Veteranskibsklub, Veteranskipslaget Fjordabåten, Bergen, Nordhordland Veteranbåtlag.

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

Opplag 1.670

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

Nordhordland Veteranbåtlag

N-5991 OSTEREIDET

Leiar: Pr. telefon
Tor Bjørgeas 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 Sterkare satsing på kystkulturminner
- 4 Hjarteleg gjensyn med D/S «Oster» i Bergen
- 8 D/S «Børøysund»'s sommertur
- 12 SD/S «HANSTEEN»
- 18 Prospektkortet Del 3
- 20 D/S «Styrbjørn» Ting tar tid!
- 22 «Præsident Christie» – siste tur
- 25 Telemarksbåten «Victoria» og hennes annen ungdom
- 27 NAUTOMANI
- 31 Krigsseilerne med ny bok

Forside: «Kvart over toen», 5. august i Bergen. «Oster» klar til å gå. Foto: Knut Corneliussen.
Baksiden: D/S «Børøysund». Foto: Thor Hansens arkiv.

Stofffrist neste nr.: 15. januar 2001

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

Oglofthem er like fuktig på skive
Bakken også

Sterkare satsing på kystkulturminner

Miljøvernminister Siri Bjerke:

Miljøvernminister Siri Bjerke var i Bergen 16. juni i samband med den internasjonale kystkulturkonferansen som vart arrangert her dagene 15.-17. juni. Etter førespurnad frå Miljøvern-departementet stilte Veteransklaget Fjordabåten M/S «Granvin», til kai ved Blomstertorget, til disposisjon for pressekonferanse.

I si innleiing peka miljøvernministeren på at miljøvern og kulturvern høyrer saman og ho vil satsa sterkare på å bevara kulturminna våre. M.a ser Regjeringa det som viktig med betre sikring av verneverdige fartøy, fyr, hamnar og det må lagast verneplan for kulturmiljøet langs kysten.

Det å kjenna si historie er viktig for livskvaliteten for oss alle, sa miljøvernminister Siri Bjerke. Ho var svært nøgd med å få halda pressekonferansen om bord på M/S «Granvin» og ho tok M/S «Granvin» som eit godt døme på at kulturminne er med å levandegjer dette.

Frå Veteransklaget Fjordabåten vart det peika på at godt vern av kulturminna ikkje berre er spørsmål om pengetilskot, men og om at det finnast fagleg kompetanse til restaureringsarbeid. Til dømes er det manglande kompetanse og kapasitet innan vedlikehold og restaurering av eldre stålskip (les: klinken). Ministeren vart spurt om ho hadde synspunkt på dette problemområdet. Svaret var interessant fordi ho såg for seg eit samarbeid mellom fartøyvernssentra og ordinære verft for å møte denne utfordringa.

Konfrontert med at kystkulturen til no har fått lite midlar i forhold til stabbur og brunbarka hus i innlandet, var ho lite villig til å lova meir pengar. Ho peika på at statlege midlar bør brukast slik at dei stimulerar til privat innsats. Men eit lite håp kan vi ha etter denne utsegn: «Jeg vil i sterkere grad prioritere kystkulturen. Min første prøve kommer ved budsjettframleggelsen til høsten.

Harald Kvinge var om bord i M/S «Granvin».



Miljøvernminister Siri Bjerke om bord på «Granvin»

Hjarteleg gjensyn med D/S «Oster» i Bergen

I Nordhordland Veteranbåtlag har det vore både ei spanande og hektisk tid det siste året, med å gjera D/S «OSTER» teknisk- og eksteriørmessig klar til Nordsteam 2000. Det var programfesta at presentasjonen av D/S «OSTER» i restaurert stand skulle vera høgdepunktet på opninga av Nordsteam 2000.

Den 25. September i fjor gjekk m/s «Gamle Oster» frå Bjørsvik og til verkstaden A. Andersen & Sønner i Dåfjorden i Fitjar kommune. Arbeidet med å byggja kjelefundament tok til like etterpå og vart i ferdig i slutten av november.

I oktober vart oljefyringsanlegget demontert i Holland og sendt til Bergen. Det tok noko lengre tid enn ønskjeleg å koma i gang med monteringa av brennarfronten på kjelen, men redninga vart alle veteranbåtars gode ven, Kåre Taule. Han gjorde jobben på nokre dagar! Den 7. februar vart dampkjelen løfta på plass i det nye kjelefundamentet og resten av dampmaskineriet vart plassert i lasteromet. M/S «Gamle Oster» returnerte frå Haakonssvern til Dåfjorden og dette vart siste reise med Caterpillar-motoren. Motoren vart etterpå løfta på land og arbeidet med å byggja opp fundamentet for dampmaskina kunne ta til. Den 29. Mai vart dampmaskina løfta på plass og då var hjelpemaskineriet også på plass.

På denne tida var «Gamle Oster» lite presentabel, då båten mangla styrehus og eit stort gap i forkanten av salonghuset var det som møtte dei intereserte som tok turen til Dåfjorden for å sjå korleis det gjekk med prosjektet. Det var mange som tvila på om det kunne la seg gjera å få ein slik farkost klar til den 3. august. Maskin- og kjelecasinga vart bygd opp utetter i juni månad og etterkvart kom også ytterskottene i overbygget på plass.

I slutten av juni kom arbeidet med å leggja damprøyr i gong. Dette arbeidet vart gjort av opplæringsavdelinga ved Aker Maritime og det myldra av røyrleggjarlæringar om bord i denne tida og dei gjorde eit godt arbeid, under oppsyn av instuktøren sin. Den 4. Juli vart maskinskygghet løfta om bord og dagen etterpå kom innerskorsteinen på plass. Innerskorsteinen er 9 meter høg og 7 meter stikk over båtdekket. Bygginga av styrehuset kom i gang i midten av mai. Dette vart bygd opp på verkstadsområdet og vart løfta om bord den 6.juli.

Den 14.juli var ein stor dag, då kom sjølve skorsteinen, svart med to kvite ringar, på plass. Etterkvart som byggjararbeidet skreid framover måtte det også malast. Gode «Oster»-vener stilte på dugnad og spanderte fleire sommerveker i Dåfjorden og her må Alvin Bernes nevast, med fartstid som matros på D/S «Oster» i åra 1948-1960.

Dugnadsaktiviteten var stor i sommar på Dåfjorden. På det meste var 12 dugnadsarbeidarar i sving med å få båten klar. Dette i tillegg til heile arbeidsstokken på verkstaden og leigefolk. Den 1. august skifta båten navn frå «Gamle Oster» til



«Kvart over to» – tur med D/S «Oster» 5.8.2000. Kaptein Dagfinn Hopland i styrhusvinduet.
Foto: Ragnhild Bjørgeaas.

«Oster». Brit Kari Andersen, som er kona til verkstadeigaren Audun, var gudmor og ho svinga flaska med heimebrygg frå Nordhordland i baugen så det smalt og ynskte båten hell og lukke på alle fjordar og tronge sund i Nordhordland. Båten kvitterte med eit kvart minutt ul i den gamle dampfløyta si.

Den 2.august var Skipskontrollen om bord og kontrollerte båten og i 20-tida sette D/S «Oster» kursten nordover saman med følgjebåten M/D «Dreggen» og turen gjekk til Salhus. På Korsfjorden vart det møte med yngstesystera M/S «Bruvik», som kom på ekstratur sørover for å møte «Oster». Det vart helsa med 3 lange støt i fløyta og «Oster» svara med dampfløyta. Dette var ein fin velkomst til d.s «Oster» frå Carl Gunnar Nesheim, og hjarteleg takk for det. Turen til Salhus gjekk jamt og trutt. Mannskapet fekk seg nokre timars søvn, før «Oster» gjekk frå Salhus kl. 16.00 for å vera med på opninga av NORDSTEAM 2000, som planlagt i 1998!!

D.S «Oster» kom som den siste deltakarbåten inn på Vågen og dette vart ei gripande stund både for oss om bord og dei mange tusener som stod langs kaiene og klappa båten innover.

Nordsteam 2000 vart reine jubeldagane for «Oster», med ein straum av besøkjande som ville sjå nærare på båten. Den eldre garde granska detaljane og lyden frå den gamle Oster-fløyta og det var mange godord å høyra for mannskapet. Båten er langt ifrå ferdig, men det store var at eksteriøret var på plass og at



Maskinrommet 10.6.2000.

Foto: Tor Bjørgaas.

dampmaskineriet fungerte. Det var mange som måtte tørke nokre tårer desse dagane.

Restaureringa av d.s «Oster» var eit prosjekt utan tidsmarginar, men takka vera alle dei gode kreftene som arbeide for å nå det store målet at båten skulle bli klar til Nordsteam 2000, så lukkast det.

Det er nokre navn som må nevast i denne samanhengen. Først prosjektleiaren Vidar Lehmann, som har hatt kontakten med sponsorane til prosjektet. Utan hans iherdige innsats med å skaffa økonomiske midlar til restaureringa, så hadde me ikkje hatt råd til korkje å gå til verkstad eller å skaffa det utstyret som skulle til for at båten kunne bli restaurert attende til dampbåt. Derneist Erik Småland, som har arbeid med dokumentasjonen. Dokumentasjonen omfattar no om lag 100 A-4 sider. Erik har samla informasjon der det har vore noko å henta og har saumfart arkiv i Bergen, Kristiansand og i Oslo. Det har blitt samla inn fotografier og mannskap som har arbeid om bord i d.s «Oster» er blitt intervjuet. Dette er eit tidkrevande arbeid. Vidare må nevast Magne Hellan som heile vegen har stillt på dugnad enten det har vore i Bjørsvik, Dåfjorden eller på Haakonssvern. Magne har vore ein god støttespelar. Odd Lillejord kom inn i prosjektet i fjor vår og gjorde det klart at han, som pensjonist, kunne arbeida dugnad heile veka når behovet var der. Han har hatt eitt svært organiseringstalant og har fått medhjelparar med seg både til Bjørsvik, Haakonssvern og Dåfjorden. Han var også med til Holland for å demontera oljefyringsanlegget med mer. Norman Eikanger brenn for «Oster» og fleire andre gode saker. Normann har



D/S «Oster» ved kai 4.8.2000.

Foto: Ragnhild Bjørgaas.

vore ein framifrå organisator når det gjeld å godsnakka med leverandørar. Han var også med og demonterte dampmaskineriet i Cumbria i England og han har planar om å skriva ei bok om den turen. Dei 4 arbeidskameratane, Jan Ove Krossnes, Roald Moldeklev, Geir og Kåre Leivestad har stilt på dugnad i Dåfjorden så godt som kvar laurdag. I tillegg har dei også vore med i Bjørvik. Deira innsats omfattar fjerning av det gamle styrehuset, boring av bolteholder for lysventilane i ytterskotta og skorsteinsflensen og mykje meir.

Malermeister Karstein Stene har halde oss med all den malinga, som me har hatt bruk for. Han har også vist seg å vera ein dugande CD-utgjevar, som har gitt gode pengar til lagskassen. Jan Strand, som er pensjonert skipsingeniør med over 40 års fartstid frå Stord Verft, har laga alle teikningane og gjort alle berekningane som måtte til for å få godkjent prosjektet hjå Skipskontrollen. Jan sin energiske bistand har vore heilt avgjerande for at me vart ferdige etter planen.

Nevast må også verkstadeigar og dagleg leiar i Dåfjoden, Audun Andersen, som heile tida sa at dette skulle gå! Han stod på både seint og tidleg og han heldt ord og «Oster» kunne vera med på Nordsteam som planlagt. Flott levert, Audun!

Til slutt vil eg på vegne av laget retta ein hjartleg takk til alle dei som gjorde sitt til at «Oster» – prosjektet kunne lukkast og at dagane i Bergen 3.-6.august vart ein stor suksess!

Med venleg helsing frå Tor J. Bjørgaas. Leiar i NHVL.

D/S «Børøysund»'s sommertur

Det er fredag den 28. juli klokken er 1800. Maskintelegrafene settes på Klar, det ringes for 3 gang, det er tid for avgang. Akterfortøyninger og baugtrosse tas inn og skipet går sakte ut i forspringet. Halv fart akterover, 3 korte støt i dampfløten og styrmann Eivind tar skipet pent ut fra Nordre Akershuskai i Oslo. D/S «Børøysund» er begynt på reisen til det forgjettede land, Nordsteam 2000 i Bergen.

Været er strålende, klart, varmt og stille. 27 medlemmer av Norsk Veteran-skipsklub er ombord, fulle av forventninger og rede til å jobbe hardt under passasjerturene som skal utføres på Vestlandet. Det ble en fantastisk flott aften ved Færder, med blikkstilte. Neste morgen fikk vi en like praktfull soloppgang med lett NV bris og +18 grader ved Jomfruland. Takket være gode fyrbøtere og medstrøm av Vår Herre hodt skipet god fart, faktisk gjennomsnitt 10 knop til Kristiansand.

Bredalsholmen Værft ble anløpt for lossing av to daviter til D/S «Hestmanden» og etter omvisning på værftet gikk vi inn til Kristiansand hvor vi fikk benytte «Sørlandet»s kaiplass. Neste morgen kom D/S «Bohuslan» inn på havna, besetningen ble invitert om bord «Børøysund» til lunch. Utpå dagen gikk begge fartøyene videre vestover via Ny-Hellerund. En del stamping ble det i kuling fra vest, senere nordvest, utover kvelden og natten. Utpå morgenkvisten ble Tananger anløpt for bunkring. Nord-Cargo losset kull til oss fra Tyskland. Vi ankom Stavanger om ettermiddagen i fortsatt fint sommervær. Det var åpent skip på alle fartøyene fra kl. 1600 – 2000. Mye folk. D/S «Southern Actor» kom inn neste morgen, alle fartøyene holdt åpent skip 1000-1300. Etterpå var «Børøysund»'s besetning om bord «Bohuslan» til lunch. Deilig ertersuppe med pannekaker og varm punch. Ytterlig, Svenskene kan det. Om ettermiddagen bar det inn Lysefjorden til Prekestolen med passasjerer om bord i alle fartøyene. En rekke små og store fartøyer fulgte konvoen. Det har neppe før vært så mange fartøyer i Lysefjorden på engang tidligere.

Det fine sommerværet holdt seg da samtlige skip i kolonne dro nordover, gjennom Boknasundet og Karmsundet. Ved Rossabønakken kom L/S «Stavern» og bordet samtlige skip og satte om bord symbolsk havnelos og haveautoriteter. Losskøyta ble for anledningen ført av havnesjefen i Haugesund, havnedirektør Odd Einar Mæland. Det må tas som et bevis på at besøket var ønsket. Fartøyene fortsatte så inn Smedasundet fra sør og førtøyde langs Indre kai i Haugesund. Mye folk møtte fram og det var åpent skip utover kvelden for samtlige skip.

I samme fine sommerværet fortsatte reisen neste morgen over Sletta med blankt hav og solskinn. Alle var stille og tankefulle da vi passerte Bloksene. «Børøysund» gikk nå Nyleia med anløp av Mosterhavn, Bekkjarkvart og Austevollhella for passasjerer.

Alle fartøyene som var innmeldt, fra nord og sør, ble samlet på byfjorden for å gå



D/S «Børøysund» siger inn til Shetlands-Larsens brygge, Bergen, 3. august 2000.

Foto: K. Hveding

i kolonne inn på Vågen i Bergen til sine tildelte kaiplasser. «Granvin» først, så «Børøysund», og aller sist, D/S «Oster». Disse tre fikk æresplass ved Shetlands Larsens brygge, tidligere Torgutstikkeren.

Det må ha vært en stor opplevelse for «Børøysund»s kaptein, Bergenseren Magne Hansen, å føre sitt skip inn på Vågen i hjembyen og motta den hyllesten som ble skipet til del. At han også hadde en finger med i hele arrangementet er en annen historie.

Nordsteam 2000 var storartet, slik bare bergensere kan gjøre det. Andre vil skrive om selve stevnet. La oss bare slå fast at stevnets høydepunkt var «Oster»s ankomst til sin gamle kaiplass og avslutningsmiddagen i Håkonshallen, hvor man fornemmet historiens sus. Takk til arrangementskomiteen og til Eivin.

Besetningen på «Børøysund» skruppet inn i løpet av søndagen. Mandag fikk de som var igjen, fridag. Tirsdag morgen begynte hjemreisen som gikk via Rosendal med passasjerer og så videre til Haugesund. En flott tur med fint sommervær. «Granvin» gikk sammen med oss. De skulle være i Haugesund under Sildajazzen som begynte neste dag. I Hugesund førtøyde vi ved Garpeskjæskaaien utpå kvelden. Vi ble invitert om bord på «Granvin» og hadde en hyggelig aften med et deilig koldtbord sammen med våre gode venner. Etter en rolig natt gikk ferden videre sørover gjennom Boknasundet. I Føresvik strøk vi langs kaien og hilste med



D/S «Oster», D/S «Børøysund» og M/S «Granvin» ved Shetland-Larsens brygge, Bergen.

Foto: Alf J. Kristiansen.

dampfløyten bl.a til postmann Helge Nilssen som stod på kaien. Han har mange ganger bordet «Børøysund» utenfor Hennes i Vesterålen, og også reist som passasjer. Han husker meget godt Børøy-Hansen den første. I Tananger hentet vi rester av bunkersen og seilte nedover langs Jæren i sol, sommer og dovne dønninger. En fryd for øyet og hvile for sjelen. Vi gikk non-stop til Arendal hvor vi ankom i regndis utpå torsdagen.

Fredag ble det fra lokalt hold arrangert en tur med S/K «Bey Leslie» ex «Ekstrand», opprinnelig en engelsk seilfiskekutter bygd i 1911. Turen gikk til O.B.Sørensens nedlagte skipsverft i Galtesundet. Eieren, et barnebarn av Sørensen, var en dyktig guide, meget interessant, anbefales på det varmeste. Etterpå var vi i Arendals Sjømannsforenings lokaler hvor formannen, kaptein D. H. Nøklegaard fortalte fra Sjømannsforeningens historie og om dens virke. Lørdag morgen var det så av gårde igjen. En del medlemmer av Sjømannsforeningen ble med oss et stykke på veien, de hadde lyst til å reise nok engang med dampbåt. De ble satt på land i Risør hvorefter det bar utenskjærs til Svenner fyr og inn på Barkeviklyktene, gjennom Vrengen og til ankers syd for Vallø. Tradisjonen tro ble det grillaften med deilig mat og drikke i nydelig sommervær.

Børøy-Hansen 2. Hentet trekkspillet og overstuert Hjørdis fant fram gitaren. Vi savnet skipslege Sigurd med munnspeilet. Noen tok seg en svingom, andre bare



Fra venstre; «Riskaffjord II», «Hundvåg I», «Børøysund», «Southern Actor» og «Bohuslän»,
Indre kai (Smedasundet) Haugesund. Foto: Alf J. Kristiansen.

pratet, alle hygget seg på dekket i denne vakre sommerkvelden på Husøyflaket. Motorbåter, og seilbåter som kunne seile foruten vind sirklet rundt oss og var nysgjerrige, kanskje også misunnelige. Livet var godt om bord i en gammel dampbåt, årgang 1908. Søndag ble det en rolig sommertur innover Oslofjorden. Vakthavende styrmann glemte å rapportere avgang fra Husøyflaket til trafikkentralen i Horten. Ved passering Horten husket han det og tok kontakt og beklaget fadesen. Sentralen svarte: «Alt i orden. Vi har observert det vakre skipet.» Klokken 1430 søndag den 13. august fortøyde D/S «Børøysund» ved Nordre Akershus kai i strålende sommervær etter en lang og lykkelig utført sommertur år 2000. Utseilt distanse ca. 870 nautiske mil. Det var godt å komme hjem igjen, men det var også vemodig å skilles ad.

Takk for turen.
Kurt Hveding.

SD/S «HANSTEEN»

SD/S «HANSTEEN» eies av Stiftelsen SD/S «HANSTEEN» og drives av Driftsforeningen Gamle Dampen i Trondheim som består av tidligere maritimt utdannede sjøfolk med allsidig dekk og maskinerfaring som i dag kan vise SD/S «HANSTEEN» som et skonnertrigget dampskip og er under seil og damp på ny.

Seildampskipet «HANSTEEN» ble besluttet bygget av: Det attende ordentlige Storting for utarbeidelse av sjøkart og undersøkelser av fiskeforekomster utenfor norskekysten og bygd i 1866 ved Nyland mek. Værksted i Christiania som byggenummer 11.

Kartografisk arbeid utført om bord vakte international anerkjennelse. Dagens sjøkart er delvis fortsatt i stor grad basert på SD/S «HANSTEEN»s pionerarbeid. Skipet kartla norskekysten fra syd i Sverige til nordøst mot dagens Russland og 10 mil av land. Dette banebrytende arbeidet tok 30 år og var stort sett utført i somtermånedene. Skipet ble oppkalt etter daværende direktør for «Den geografiske oppmåling» Christopher Hansteen.

SD/S «HANSTEEN» ble bygget i brytningstiden mellom seil og damp, knapt to år etter at det første større jernskip med propelldrift ble bygget i Norge. SD/S «HANSTEEN» er sansynligvis verdens eldste bevarte forskningsdamp. Da den norske stat feiret 1000 år's jubileet for Norges samling, ble skipet brukt som representasjonsskip for Staten med den følge at Norges/Sveriges daværende Kong Oscar II brukte skipet som kongeskip.

Tilbakeføringen av SD/S «HANSTEEN» i sin originalutførelse er basert på et komplett skrog fra 1866. Deler av innredningen og utstyr er bevart. Originaltegninger, halvmodell og inventarliste har gitt opplysninger om skipets opprinnelige utseende.

Korrespondanse og publikasjoner fra siste halvpart av 1800 århundre forteller om driften av fartøyet. Restaureringen av SD/S «HANSTEEN» ble påbegynt i 1978 og et prosjekt som har tatt sin tid, men har i de siste år vært i operativ drift.

SD/S «HANSTEEN» er gjenoppbygd etter følgende retningslinjer:

- a Oppmåling, katalogisering og fotografering av inventar og utstyr før demontering og lagring.
- b Kontroll av skrog og reparasjon etter spesifiserte anbud. Arbeidene utføres på tradisjonelt vis med Skipskontrollens godkjennelse. Gamle deler benyttes framfor nye i den utstrekning dette lar seg gjøre.
- c Montering av maskin, inventar og utstyr samt rigg.

Skipet drives i sommersesongen som en ambulerende kulturinstitusjon med fart på Trondheimsfjorden og Trøndelagskysten. 1800 hundretallets teknikk, fagarbeid og



SD/S «HANSTEEN»

sjømannsliv, blir dokumentert på en ny måte gjennom bevaring av SD/S «HANSTEEN» som et operativt skip. Skipet er restaurert i samarbeid med: Stiftelsen SD/S «HANSTEEN» – Gamle Dampen og kvalifiserte skipsverft.

Tekniske Data:

Byggenummer 11 ved Nylands mek. Værksted, Christiania. Byggeår 1866. 114 br.tonn. Lengde 101,6' – Bredde 16,4' – Dybde 7,5'. Skrogplater av smijern fra England og Sverige. 6 stk. plateganger, 48 stk. spant, klinket. Hovedmast og mesanmast med 6 seil.

Maskineri: To – sylindret Compound dampmaskin på 125 ind.hk.

Kjel: Kullfyrt røykrørskjel av typen «skottekjel» Damptrykk 9-10 kg/cm.

Speed: ca. 8 knop.

Historikk:

1867-1897: Opploddingskip for Norges Geografiske Oppmåling.

Bemannig: Den norske marine.

Dyplogging og karttegning. Magnetiske og meterologiske observasjoner. Zoologiske og biologiske undersøkelser samt marine ekspedisjoner.

1898-1900: Lokalrutebåt i fart på indre Trondheimsfjord med Innherred Forenede



SD/S «Hansteen» på Hustadvika.

Foto: Kjell Høyem.

Dampskibsselskab, Steinkjer som eier. Skipet ble ombygd til brønnbåt og med passasjerbequemmeligheter i 1899.

1900-1950: Lokالرutebåt i rute Sandnessjøen og Træna fram til 1949 med Det Helgelandiske Dampskipsselskap i Sandnessjøen som eier. Skipet ble i 1900 omdøpt til D/S «HAAREK». Skipet ble nok engang ombygget med stomdekk og ny overbygning i 1915.

1950-1962: Losjiskip og bosted for sesongarbeidere under sildefiskeriene i Florø med Florø Pakkergruppe som eier. Overbygningen ble demontert og fjernet i 1957 og en brakkelignende konstruksjon ble reist på stormdekket.

1962-1978: Brukt som herberge i Oslo og lå fortøyd i nedre del av Akerselva under navnet «Ivar Elias» og drevet av Oslo Indremisjon. Skipet var i denne perioden hjem for 57 herbergister.

Skipet ble reddet av Olav T.

Engvik før det skulle slepes ut og senkes på dypt vann.

Skipet er i dag i sin tilnærmede opprinnelige 1866 utgave og har kaiplass i Indre kanal i Trondheim vis a vis Trondheim Jernbanestasjon.

Skipet har i sesongen 2000 vært på forskjellige tokt i Trøndelagsområdet med deltakelse i Norsteam 2000 i Bergen 3.–6. august som den største begivenhet og lengste tokt. Avreisen skjedde 24. juli fra Trondheim med mannskap og passasjerer i et antall av 23 personer. En del av passasjerene gikk i land i Kristiansund som første stopp. Videre gikk turen via Molde, Ålesund og Hjørundfjorden med besøk ved Union Hotell som et høydepunkt. Videre gikk ferden via Måløy, Florø, Fedje og inn til Bergen den 3 august i flottilje med en hel del veteranbåter og det gamle

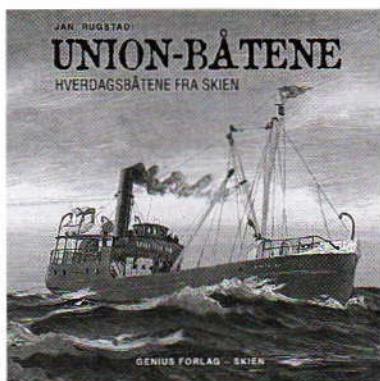
hurtigruteskipet «Harald Jarl». Mannskapet hadde en uforglemmelig tur fra Trondheim til Bergen med knallblå himmel og speilblank sjø. Undertegnede kom om bord i Bergen som avløser for hjemturen som startet fra Festningskaia kl. 06.00 den 6. august med blåst og regn. Tanken var at vi skulle gå hurtigruteleia nordover. Mellom Fedje og Holmengrå fyr valgte vi å gå innomskjærs inn Fensfjorden og nordover til Sognesjøen da sjøen var noe grov for gamle «Hansteen». Bølgehøyden var mellom 4 og 6 meter på det groveste. Over Stongfjorden hadde vi også grov sjø, men kom oss da inn til Florø på kvelden hvor vi overnattet. Dagen etter gikk vi videre nordover med tenkt destinasjon Ålesund. P.g.a. dårlig værprognoser valgte vi å ligge i Måløy til været bedret seg over Stadt. Dagen etter tok vi sjansen på å forsere Stadthavet i noe bedre vær enn det vi har hatt fra Bergen skjønt det var mye grov «gammelsjø» imot med en del stamper. Med andre ord, vi hadde mye sjø på dekk på hjemturen, men vi ankom Trondheim 10. august i strålende sol og ble møtt av gode venner fra «Gamle Dampen» som bød på Champagne etter 16 døgn på «langfart».

Vi hadde bunkersdepot i Ålesund for bunkring på ned og opptur, foruten at vi bunkret kull i Bergen.

Kjell Høyem.

NY BOK UNION-BÅTENE Hverdagsbåtene fra Skien

JAN RUGSTAD fra Skien er forfatteren som står bak boken «UNION-BÅTENE» – Hverdagsbåtene fra Skien –. Det var rederiet A/S Transitt, Skien som sto for driften av alle Union-båtene fra I til VII. Det var ruten mellom Skien til Oslo som var hovedtyngden, Union-båtene lastet ca. 150 tonn og brukte omkring 12 timer på turen til Oslo. Union-båtene var ca. 95 fot lange, 19 fot brede og ca. 8 fot dype. Bokformat: Br. 21 cm, høyde 20 cm og 72 sider med mange bilder.



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

Stivbind - Pris kr. 198,- + porto kr. 26,50

Antall eks.:

Navn

Adr.:

Postnr.:

Underskrift



M/S «Midnatsol» var bygget for Det Bergenske
Dampskibsselskab i 1949. I dag er både skipet og
selskapet historie.

Foto: Schrøder. Jostein Sørensens samling



Prospektkortet Del 3

Den 2. Verdenskrig gjorde kraftige innhugg i flåten av hurtigruteskip. Til sammen 14 skip gikk tapt i krigsårene som følge av krigshandlinger eller minesprenging. Tragediene kostet ca 700 mennesker livet, i tillegg kommer alle skadede og de materielle tapene. Bare med et nødskrik klarte hurtigruteselskapene å opprettholde en viss form for kommunikasjon på deler av strekningen ved hjelp av de gjenværende hurtigruteskipene og en heller sammenrasket flåte av motorkuttere («Erstatningsruter»), mindre lokalruteskip og til dels hauggamle kystruteskip. Det var derfor helt åpenbart at behovet for ny tonnasje i Hurtigruten var skrikende da de 5 lange krigsårene endelig var omme.

Gjenreisning. Med myndighetens medvirkning ble det i juni 1945 avholdt et møte mellom departementet og hurtigruteselskapene Stavangerske (DSD), Bergenske (BDS), Nordenfjeldske (NFDS) og Vesteraalske (VDS) for å utarbeide en plan for fornyelse av hurtigruteflåten. Møtet munnet ut i enighet om utarbeidelse av en enhetlig skipstype som skulle danne grunnlaget for en felles anbudsinnbydelse. Dette var noe helt nytt i hurtigrutesammenheng.

Kontrahering. Til sammen kom det inn 13 anbud, og 27. september 1946 ble 4 identiske skip kontrahert ved Cantieri Riuniti dell'Adriatico i Ancona – de såkalte «Italia-båtene». Anbudssummen var 6 millioner kroner pr skip, levert i 1948. Da den italienske staten imidlertid blandet seg inn i kontraktens valutaklausuler, førte det til stans i byggearbeidene. Etter inngripen av den norske regjeringen løste problemet seg heldigvis, men da var forsinkelsen allerede et faktum. Kostnadene hadde også steget, slik at hvert av skipene fikk en sluttsum på ca. 9,5 millioner kroner ferdig utrustet, da de omsider ble levert i 1949/50. De 4 skipene ble bygget side om side på fire beddinger, og etter loddrekning mellom hurtigruteselskapene skulle NFDS ha det første, BDS det andre, VDS det tredje og DSD det siste. Spesielt ved byggingen av Italia-båtene var at de ble bygget helt ferdige og utrustet på beddingen. Stabelavløpingen foregikk således omtrent «med maskinen i gang».

M/S «Midnatsol» som er avbildet her, var det andre hurtigruteskipet som ble bygget ved verftet i Ancona. Skipet ble overlevert Det Bergenske Dampskibsselskab 9. november 1949, og var på 2098 bruttotonn, med en lengde på 267'. Maskineriet bestod av en 8-sylindret FIAT-motor på 2500 bhk direktekoblet til et vridbart propellanlegg. Sertifikatet lød på 450 passasjerer i kystfart, med køyeplass til 77 på 1. plass og 108 på 2. plass. 3. desember 1949 la «Midnatsol» ut på sin første tur i Hurtigruten. Det skulle etter hvert bli 900 slike rundturer før den klappet til kai i Bergen for siste gang 2. januar 1983.

Ved dåpen i 1949 overtok skipet navnet etter gamle D/S «Midnatsol» fra 1910. Dette gamle stormfuglen ble pensjonert med navnet D/S «Sylvia» før den gikk til

oppugging i Belgia i 1950. Historien gjentok seg for øvrig i 1982, da enda en ny «Midnatsol» ble overlevert. «Midnatsol» fra 1949 ble da omdøpt til «Midnatsol II».

Lang og tro tjeneste. M/S «Midnatsol» hører til de skip som gikk og gikk, uten de store og dramatiske hendelser. Solid bygget, pålitelig maskineri, stabil besetning, vakker både eksteriør- og interiørmessig. Men helt uten ekstraordinære hendelser var den ikke. 11. april 1950 kolliderte den med lastebåten «Naddodd» i Steinsundet i Solund, med påfølgende verksteds opphold som resultat. Grunnberøringer og grunnstøtinger hører også med til skipets historie. Spesielt var Brønnøysund-leden vanskelig. Således 27. Februar 1965, da «Midnatsol» rente på grunn, men kom flott ved egen hjelp. Skipet måtte imidlertid gjøre vendereis til Bergen for dokksetting og reparasjon. 10. januar 1982 var uhellet nok en gang ute, da båten gikk på Stokholmen. Denne gang ble reparasjonen foretatt i Harstad. Etter nesten 30 års trofast tjeneste for BDS, ble «Midnatsol», sammen med Bergenskes 3 andre hurtigruteskip med tilhørende konsesjon, solgt til Troms Fylkes Dampskibsselskab (TFDS) i januar 1979. Salget vakte naturligvis ramaskrik i Bergen, avisene rente over av indignerte innlegg, og mange så i dette begynnelsen til slutten for Bergenske. De skulle få rett..... 4. september var TFDS skorsteinsmerke og kompaniflagg på plass.

Sic Transit Gloria Mundi. Etter at M/S «Midnatsol» hadde losset sin siste last i Bergen 2. Januar 1983, ble skipet liggende et par uker før det ble solgt til Partsrederiet Drangsholt, Forsberg, Hoddevik & Kjendal i Flekkefjord. De to neste somrene fungerte skipet som hotellskip under navnet «Midnatsol Norge», hhv. I Kragerø og på Hankø. I 1985 ble skipet overtatt av Kysten Hotell & Restaurant AS. Turen gikk så til Sarpsborg Mek. Verksted for ombygging til stasjonært hotellskip. Her oppstod det en lekkasje mens det lå langs kai, og 8. februar 1987 sank skipet og veltet over på siden. 1. mars ble det hevet, men skadene var så store at kondemnering var eneste alternativet. I mai samme år ble vraket slept til Belgia for oppugging.

Sic transit gloria mundi.

Jostein Sørensen.

Gikk du glipp av

Vil du gjenoppleve

NORDSTEAM 2000 BERGEN?

**Unike scener fra Nordsteam i Bergen 3. – 6. august,
med innslag av historiske opptak fra fjordabåthistorien**

Levers i november til ca. kr. 200,- + porto

Bestill den offisielle Nordsteam-videoen hos:

Nordsteam 200 Bergen

Postboks 588 Sentrum – 5806 Bergen

Fax: 55 36 95 04 – E-mail: info@nordsteam.no

D/S «Styrbjørn» Ting tar tid!

I de senere årene vi har holdt på med restaurering og reparasjon av D/S «Styrbjørn», har vi ofte sammenlignet det med å spise en elefant.

Det tar tid!

Når vi nå skriver år 2000, båten er 90 år, ligger vi fortsatt ved Drammen Skipsreparasjon, og skrogreparasjoner fortsetter. Vi går ut og inn i dokka etter takt med størrelsen på pengesekken, en lite gunstig situasjon egentlig.

Fra vårt ståsted hadde det vært ønskelig med en større tildeling fra Riksantikvaren for å kunne ferdigstille enkelte prosjekter i stedet for «klattutdelinger», til mange.

Med Stortingets generøse satsing på fartøy og kystkultur, må det bli slik at alle får litt hver gang. Både fartøy og mannskaper lider under dette.

Vi har pågangsmot, vilje, en del fagkunnskap og arbeider mot et felles mål: Nemlig å få «Styrbjørn» i drift. Det har tatt tid, vi nærmer oss for hver «Dampskibspost»!

Når dette skrives i september, er vi i ferd med å skifte plater i akterskipet rundt stevnen, samt en del spant i samme område. Når dette er klinket ferdig, skal roret i akterskipet rundt stevnen, samt en del spant i samme område. Når dette er klinket

ferdig, skal roret monteres og da har vi sansynligvis ikke mer penger igjen til å fortsette plateutskifting.

Vi har støpt 4,5 tonn betong i skutebunn som ballast, som erstatning for det som ble hugget ut i forbindelse med plateskift. Nytt fundament til fyrtdørk er ferdig, samt ballast og vannrør er remontert og klamret. En del frostsprengte rør har blitt sveiset, remontert og isolert.

På brua foregår tilpassing og montering av listverk, samt rammer rundt vinduer.

Kampen for mer penger fortsetter i samarbeid med styret og vi har et fortsatt håp om å få liv i skandinaviens STØRSTE Compound maskin i år!

Erik Steen



Maskinsjef Thor Hansen ser fram til å åpne dampventilen på «Styrbjørn»



Juni 2000. En fornøyd gjeng etter å ha støpt 4,5 tonn betong i skutebunn.



Juni 2000. Fyrdørken tar form, ingen sveising – her børes og skrus det sammen! På bilder, plateformann Nilsen.

«Præsident Christie» – siste tur

«Præsident Christie» ble bygd på Bergen mek. verksted i 1873. Den var på 400 brgt. Lengden var 166,6 fot, bredde var 24,8 fot og dypgående var 20,3 fot. Maskinen var en compound dampmaskin. Kjelen var bygd ved Laxevaags Maskin & Jernskipsbyggeri.

Skipet var opprinnelig bygd som passasjerskip, og var den første båten som Cooks byrå arrangerte Nordkappturer med.

Da Aasmund Aasmyr mønstret på båten i Trondheim høsten 1935 var det lite igjen av den stolte passasjerdamperen.

Akterbygningen fra 1901 var fjernet. Her var det bare et skylight rett ned i kapteinens lugar. Alle lugarene under dekk mellom 1. og 2. lasterom var fjerna for å få mere plass til last. Maskinfolka hadde lugarer aktafor maskinen, derfra kunne de gå rett inn i maskin rommet. Resten av mannskapet bodde i forpiggen. En av kjettingpipene gikk rett i gjennom Aasmyrs lugar, så når han lå og sov, og båten ankret opp, ble han purra for ikke å bli slått gul og blå av ristinga i skroget. Under brua var det en storries, billettkontor og noen passasjerlugarer.

Båtens siste tur starta i Kirkenes, med Oslo som mål. På veien sørover var den innom mange steder.

I jula lå de i Stavanger, der lasta de sildemjølsekker som veide 100 kg pr. stk. Først ble det stua på begge sider av kjølsvinet og etterpå ble plassen over fylt opp. De brukte hele jula til å laste båten. Julaften ble ikke feiret, da mannskapet var stup trøtte av å bære sildemjøl hele dagen.

Skipperen om bord ble bare kalt for urmakeren, han hadde gått i urmakerlære som ung gutt.

Ved Lindesnes var det full storm, så skipet lå to dager på været før det fortsatte turen inn Oslofjorden. Tåke, snøtykke og liten kuling gjorde forholdene svært vanskelige.

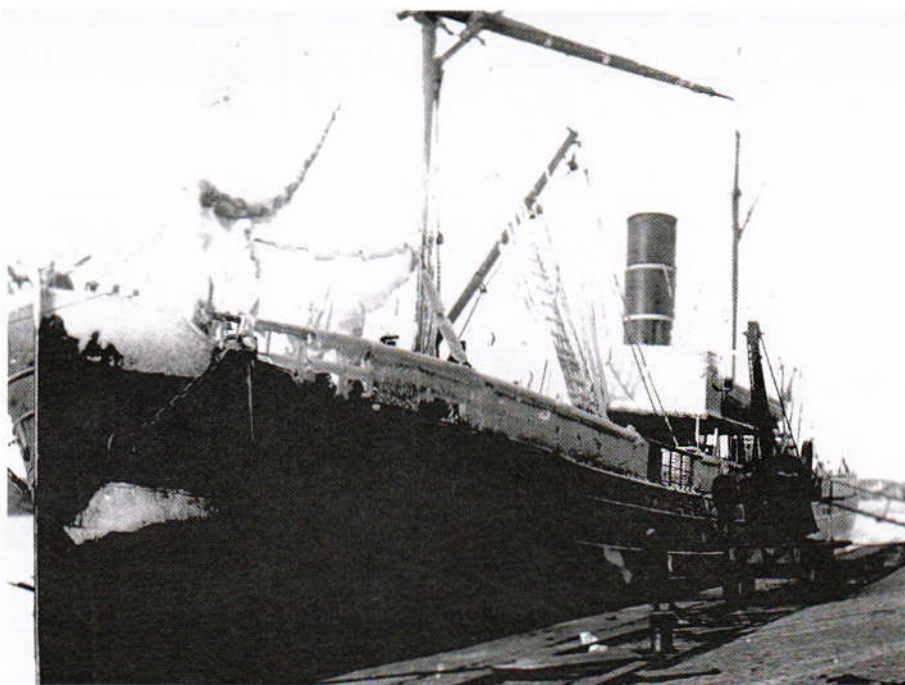
På den åpne broen på skipet var det trangt. Der sto to losere, to loslæringer, skipper og styrmann. I dårlig vær var det også to mann til rors for å holde kursen på grunn av den tunge kjettingstyringen.

Sent på kvelden 30. Januar fikk man Svenøer fyr i sikte. Kursen ble lagt om til O.T.N slik at man kunne gå klar av Færder.

Etter en stund hørte de svakt tåkeluren fra fyret. Syv-åtte minutter senere grunnstøtte skipet.

Aasmund Aasmyr sto vakt på bakken da skipet grunnstøtte. Han fikk ikke noe forvarsel, og ble kastet overende da skipet skrubbet over grunnene.

D/S Kristiansand var i nærheten og hørte kl 02.15 fløyting og så nødbluss fra et



«Præsident Christie» en kald vinterdag.

skip i havsnød. Kursen ble lagt om i retning av havaristen, og da de nærmet seg så de et dampskip som hadde rent på grunn syd for Færder.

Samtidig fikk man fra D/S «Kristiansand» øye på en losskøyte som nærmet seg havaristen. Derfor ble kursen lagt om, og skipet seilte videre.

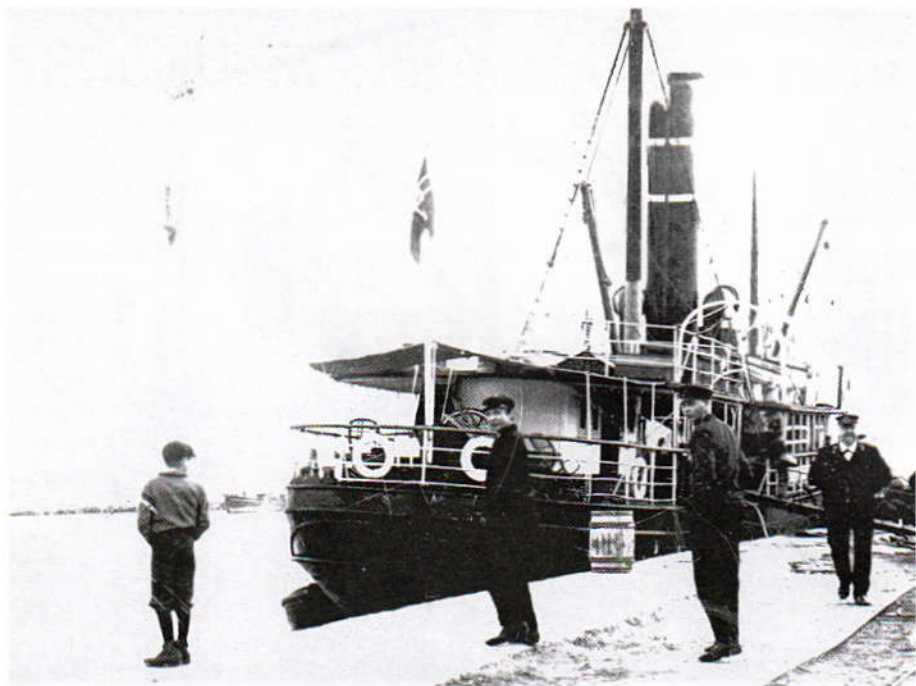
På «Præsident Christie» var det hektisk aktivitet. 10 -15 minutter etter grunnstøtingen sto vannet to fot over dørken i maskinrommet.

Mannskapet gjorde klar livbåtene. Skipet hadde så sterk slagside at man kunne gå rett fra dekket og ut i livbåtene.

Ialt var det 21 skipbrudne som rodde vekk fra havaristen. De ble iaktatt fra Færder fyr, og fyrbetjeningen rodde ut for å løse livbåtene inn til fyret. Men livbåtene kom ikke lenger enn til bråttene rundt fyret da de snudde og rodde utover igjen. Losskøyta Nøtterø kom til, og i løpet av halvannen time var samtlige 21 tatt om bord i losskøyta.

En kvinnelig passasjer – Åsa Andersen fra Bodø, var svært sjøsyk og forkommen. Hun var bare iført nattøyet, og ett kne var skadet.

Ombord på losskøyta ble det trangt om plassen. De opprinnelige 9 plassene på skøyta var nå fordelt på 30 personer. De skipbrudne var med skøyta på hele dens vakt, og kom inn til Vrengen først ved 13-tiden den 31 januar.



«Præsident Christie».

Derfra ble de fraktet inn til Tønsberg, hvor de tok inn på Tønsberg Sjømannshjem.

Da man senere vendte ut til Tristeingrunnen var «Præsident Christie» forsvunnet. To losbåter som var ute for å se etter vraket fant bare en 7 - 8 jernfat drivende i sjøen. Konklusjonen ble selvsagt at skipet hadde sunket.

Den sterke strømmen gjorde nok at vraket drev litt før det sank.

Mange lokalinteresserte mennesker har opp gjennom årene stått på Færder eller Verdens Ende, speidet utover havet og tenkt: Hvor ble «Præsident Christie» av? Ligger den øst for grunnen? Drev den vestover, eller sank den på grunnen? Spørsmålene er mange. Skipet var Nordenfjeldskes eldste, så det var en gammel kystens sliter som etter 63 år i tjeneste takket for seg og gikk til bunns i snøtykke og tåke ved Færder fyr den siste januar-dagen i 1936.

Kilder: Nordenfjeldskes dampskibsselskap 1857-1957
Sjøforklaring
Tønsberg Blad 1936
Samtale med Aasmund Aasmyr i 1996

Thor Rikard Odberg

Telemarksbåten «Victoria» og hennes annen ungdom

Siden 1882 har den gamle, allsidige og ærverdige innsjø båten «Victoria» vært rene ryggraden for samferdselen med gods- og passasjerer. «Victoria» har virkelig fått føle skiftende tider i sitt lange liv. Tiden da lokalrutetrafikken blomstret opp til uante høyder og bandt store deler av fylket sammen og ble en viktig del av hverdagen. Riktige stormaktstider da det var blant de største turistattraksjoner å ta dampskip fra Skien og gjennom de flotte og imponerende sluseanleggene til Dalen, midt i hjertet av Telemark.

Men det skulle også komme nedgangstider og perioder da jernbanen og ikke minst landeveien fikk samfunnets hele oppmerksomhet. Trafikkgrunnlaget forsvant litt etter litt og med det også de fleste av Telemarks-båtene. Bare «Victoria» og lastebåten «Dalen» ble igjen.

La oss gå en god del år tilbake. I alle år hadde fjell og andre stengsler skapt hindringer mellom naboer, by og bygd. Da hjuldampene «Statsraad Stang» og «St. Olav» startet sine ruter i 1852 ble det en stor overgang fra ro og hesteskyss for folk i fylket. Snarveien ble vannveien. Utviklingen gikk fort i dampskipenes barndom. Det vokste fram flere smårederier og stadig nye båter kom til. det var penger å tjene og konkurransen mellom selskapene ble stor.

Interessentselskapet for Dampskibsfart på Norsjø, eller Norsjøselskapet som det gjerne bare ble benevnt, fikk sin nye båt «Victoria» levert fra Akers Mek. Verksted i 1882. Det var verkstedets byggenr. 95 og det lå i tiden å gi båter navn etter kongelige personer. I lengde målte den 97 fot og var på 142 Br.reg.t.

De første dampskipene i Telemark var henholdsvis enkle, men tiden og konkurransen førte til mer luksus som restaurant, plysj, parafinlamper og hvite porselensskilt med «1.og 2den plads». På bryggene var det gjerne fullt opp med folk som ventet på varer, post eller familien som hadde vært i byen. Eller kanskje bare av nysgjerrighet for å kikke på passasjerene. Lokalrutetrafikken utviklet seg jevnt og godt, men også turistene oppdaget fort denne muligheten til å oppleve fin natur, mennesker og miljø. Da kanalen sto helt ferdig i 1892 var det en fantastisk verdenssensasjon å bli løftet 72 meter og oppleve slike herlige naturopplevelser på vannveien mellom Skien og Dalen. Folk strømmet til fra all verdens kanter og hoteller skjøt opp alle steder.

Konkurransen mellom de forskjellige dampskipsselskapene hadde ført til rene priskrigen og i 1900 ble det besluttet å føre dem sammen til Skien-Telemarken Dampskipsselskap. Det ble noen gode år fram til omkring 1913, så begynte det å gå nedover. Bratsbergbanen ble åpnet og var snart den store konkurrenten. Også veinettet ble utbygd etter hvert og det ble klart at bilen kunne by på fordeler for trafikantene på mange strekninger.



M/S «Victoria» i Vrangfoss sluser.

Foto: Thor Hansen's arkiv.

Krigsårene 1940-1945 skapte igjen en ny gullalder for selskapet og også en tid etterpå da reiselysten var stor etter den lange okkupasjonen.

I 1962 ble selskapet A/S Turisttrafikk startet og det ble bestemt at «Victoria» skulle ombygges og få ny tidsmessig funksjon som turistbåt. Borte ble dampskipslukten, skraping fra kullskuffene og dampfløytenes uling. Skien-Telemark Dampskipsselskap ble hovedaksjonær i det nye selskapet, og sto for driften i sommermånedene. I dag er den gamle dronningen ført tilbake til en skikkelse som ligger nær opp til den hadde i 1882. I sin annen ungdoms kraft drar den i sommerhalvåret jevnlig opp og ned mellom Skien og Dalen. Med dekk og salonger fulle av begeistrede tilbedere fra inn-og utland.

Stadig flere opplever at en tur på vannveien i Telemark er en hyggelig og fin kontrast til kjøring og andre hektiske reisemåter. En tur med «Victoria» eller «Henrik Ibsen» anbefales. Alle med sans for vakker natur og gamle fartøyer.

Thor Hansen

NAUTOMANI

Kor tid vert me tatt på alvor og får hjelp?

Du har sikkert merka da du og. Kvar gong du fortel om båtprosjektet som du brukar all di tid og pengar på, med innlevelse og iver, så er det nokon som ser på deg med litt skråblikk og eit lite smil om munnen. Du forstår etterkvart at denne mannen ser på deg som ein idiot, og rett og slett ler av deg. Kanskje du får ein kommentar om at «Ja, her har du mykje godt arbeid», eller «Kor mykje reknar du med at dette kostar deg før han flyt»?

Då er dagen heilt ødelagt. Du fer omkring med vinkelsliparen eller pussemaskina og får ingenting gjort den dagen. Du forbannar samfunnet, Riksantikvaren, og ikkje minst kona som skulle kome ned på slippet med dagens rett for lenge sidan.

Du føler deg einsam i samfunnet. Forhatt av mannen i gato, dei ler av deg. Riksantikvaren, som har gjøymt deg. Kono som stadig kjefte og smell om støvsuging, oppvask og anna utrivielt heimaarbeid. Banken, som stadig klagar over ein overtrekt konto. Slippeigaren, som helst skulle søkt heile båten, fordi han vil ha andre båtar opp på slippet dette året også. Ungane, som ikkje forstår at det er viktigare med meir pussepapir enn siste utgåve Levi's-bukse. Og ikkje minst svigermor, som har lagt deg for hat dei siste 15 åra etter at du kjøpte kutteren «Vonlaus», ho meiner sjølv sagt at si dotter fortener all di merksemd og slantar. Arbeidsgivaren din, som er lei av at du set i telefonen heile dagen og tiggjar etter pengar til båtprosjektet ditt.

Du er aleine. Du er blakk. Du er forhatt av alle. Alle er imot deg. Då plutselig innser du det; Du er vorte ein heilt vanleg norsk kulturarbeidar, eller meir spesifikk; ein fatøyvernar. Ikkje får du seld dritten, ikkje har du råd til å slutta å arbeida på han, for du har allereie lagt ut 300.000 på å skifte råtnne plakar og rusta plater. Du er komen i myra i lag med alle oss andre. Velkommen etter.

Eg fekk for ei tid tilbake eit lite ark i posten. Det var frå ein stakkar som hadde funne han i båten han kjøpte seg. Den handlar om det fenomenet me alle er bitt av; «Nautomani». Me har fått ein diagnose karar! Forfattaren av underståande artikkel er diverre ukjent, og eg håpar at han tilgjev oss at me nyttar oss av den i dette maritime publica. Eg vil gjerne få lov å dela med Dykk alle Nautomanar vår diagnose, slik at du har noko å visa fram til kona og alle dei andre som har lagt deg for hat, og håpar dei skjønar litt meir av deg og oppførselen din etterpå:

Bågalskap

«Ein har lenge hatt mistanke om at psykiatriske lidingar har vore sterkt utbreidde i båtkrinsar. Etter intens gransking og observasjon av ein del tvilsame kasus, har forskarane kome fram til at det dreiar seg om ein sjukdom som på folkemunne blir kalla båtgalenskap. Den korrekte medisinske nemninga er nautomani. Det finst mange grader av sjukdom, frå den lettare forma nautoman ia simples til den mest alvorlege – schizofrenia nautica- som medfører innlegging på lukka anstalt, med reim, fotjern og tvangstrøye.

Sjukdomen startar ofte med at pasienten får periodar med dagdrøyming og har ein tendens til å blande røyndom og fakta. Han les og studerar båtblad, sjøromanar, brosjyrer og annonsar osv., og ligg og grublar om nettene. Han er gjerne noko sløv og ukonsentrert på jobben. Om kvelden krinsar han kvilelaust omkring på båthamner og opplagsplassar. Ein har observert harde angripne ståande apatisk i timevis på flytebrygger o.l midt på natta. Denne første fasen

– Initialfasen som forskarane kallar han – er ofte prega av familiekonflikter. Pasienten har ein tendens til å sjå bort frå økonomiske realiteter, og blir ofte svært aggressiv dersom ektefellen eller born ytrar tvil om det fornuftige i båtplanene hans.

I den neste fasen glir pasienten djupare inn i sjukdomen. Han har no fått den tvangstanken at han må kjøpe båt. Han er inne i ei svært eksistensiell krise, og opplever tilvære slik han mest ikkje kan leve på ein meningsfylt måte utan båt. I denne fasen er det fleire variantar av sjukdomen, men vi vil her konsentrere oss om dei mest alvorlege tilfella – nemleg der pasienten kjem på den ideen at han vil ha trebåt. Her kan vi nemne fleire tilstandar, som t.d glasfober-fobi, påhengs-nevrose, ovatrol-kompleks, og meir alvorlege ting som karavell-mani, svinghjuls-trauma og kjølbolt-psykose.

Gigantomai

Dei mest tragiske tilfella er dersom pasienten tek til å interessere seg for større båtar. Denne tilstanden blir kalla gigantomania nautica, og artar seg som ei form for stormannsgalskap der pasienten heilt misser kontakten med røyndomen.

Pasienten går til innkjøp av ein større kutter, ei skøyte e.l.l. Båten skal helst være minst 50 fot. I denne tilstanden pasienten er i no spelar det mindre rolle om båten er 100 år gamal og søkkeferdig. Han er full av optimisme og arbeidslyst. Ein nedsarva semidiesel frå 1930, rotne dekkshjelkar, makk i kjølen – alt dette er berre bagateller. Han går til innkjøp av store mengder vertyg og gyv på med dødsforakt. Pengar spelar inga rolle lenger. Kona og born blir statistar i dette menneskelege dramaet.

Etter kvart blir han totalt ute av stand til å føre ein fornuftig samtale om andre emner enn båt. Når kona ber om ein tiar til ein halv boks fiskebollar så pass at ungane ikkje svelgt i hjel, ser han fråverande på henne, grev i kjeledresslomma og gir henne to skipsskikarar og ei messinghengslé.

Angst og depresjonar

Etter ei tid blir pasienten manisk depresiv. Periodevis er han svært oppstemt, arbeidslysten og snakkeslig, men i neste omgang kan han falle saman i djupaste svartsyn. Søvnlause netter høyrer med-om natta ligg han i senga med vidopne augo og grublar og legg planar. Når han omsider sovnar utpå morgenkysten, dødstrøyt og sliten, kjem draumane. Her er det dramatiske sener som utspelar seg. Det går gjerne ei brann, større lekkasjer, grunnstøyting, knekking av veivaksling og liknande. Det er ikkje uvanleg at pasienten vaknar av sine eigne angstskrik, *medan han deperat prøver å tette skroglekkasjen med dyna.*

Pasienten sin økonomiske økonomi går etter nokre månader fullstendig i oppløysing. Lønnskontoen er konstant overtrekt, rekningar hopar seg opp, pasienten tek til å gå lange omvegar for å unngå kreditorane. Samstundes ser båtprosjektet meir og meir håplaut ut. Til meir han jobbar, dess meir kaos og skit blir det om bord. Han riv ner meir og meir, gamalt skrot hopar seg opp i lugarar og lasterom, kaien han ligg ved ser ut som ei søppelfylling, han køyrer alltid rundt med bilen full i maskindeler, røyrstubbar og målingsspann. Alle kledda er flekka av botnstoff og øydelagde av batterisyre. Alt verktygen hans ligg anten i kjølen eller er meir eller mindre tilgrisa.

Åndeleg krise

På dette stadiet er det vanleg at pasienten kjem inn i ei djup åndeleg krise. Han opplever etter kvart båten som eit overmektig uhyre og seg sjølv som ein liten skiten kakkellakk som kryp rundt i avfallet. Det finnst døme på pasientar som har vore religiøse på dette stadiet, medan

Fjordabåtkalenderen 2001

Fjordabåtkalenderen 2001 forelå fra trykkeriet allerede i juli måned. Nå vil kanskje noen synes at dette var vel tidlig å utgi en kalender for neste år, men alle som i sommermånedene har vært innom en bokhandel vil ha kunnet konstatere at floraen av kalendere for 2001 allerede var på plass i hyllene. Det skulle således ikke være noen grunn for oss i Nordhordland Veteranbåtlag å vente. Erfaringen fra de to foregående Fjordabåtkalendere tilsier også at veldig mye av salget foregår nettopp i sommermånedene, når by og bygd «oversvømmes» av ferierende og andre ferdafolk. I år har det også vært et stort poeng å ha Fjordabåtkalenderen klar i tide før den store Nordsteam-2000 festivalen, der det i skrivende stund forventes enorm tilstømmning av veteranbåtentusiaster fra inn- og utland. Her vil vi selvsagt ha denne prektige katalogen for salg.

Fjordabåtkalenderen 2001 er, som de to foregående utgivelser, en temakatalog. Temaet denne gang er fjordabåtene i sitt historiske miljø – i byen eller i distriktet. Redaksjonen mener å ha funnet frem til sjeldne fotografier som er tidstypiske miljøskildringer, og som svært mange kan kjenne seg igjen i. Nytt av året er også at noen av bildene er i farger. Sammen med en kort historikk om de avbildede båtene og faksimiler av gamle rutehefter og annonseklipp, skal også Fjordabåtkalenderen 2001 bli et attraktivt samlerobjekt. Se ellers annonsen steds i Dampskisposten.

Jostein Sørensen

andre tyr til flaska. Atter andre tumlar med stygge planar om ein liten rask brann eller opning av bottenventilen. Somme gjer fortvila forsøk på å selgja båten, men det er sjølsagt håplaut. Ei vanleg løysing blir då å nærmast gi bort båten og freista å gjøyma.

Dei uheldbredelege tilfella

Men så er det den tyngste delen av klientellet, nemleg dei som trassar realitetene og held fram. For desse er det diverre inga von. Galskapen har hos desse menneska vorte ein integrert del av personlegdomen – ja, vitenskapen har vore inne på den tanken at det kanskje kan vera ein medfødd hjerneskade hos desse stakkarane. Nærmiljøet rundt pasienten må no berre forsona seg med at dei lever på ein forrykt person mellom seg. Det er lite psykiatrien kan gjere med eit slikt alvorleg tilfelle.

Innesperring på lukka anstalt kan kome på tale, men det må då i tilfelle vere på livstid, for dersom denne pasienten slepp ut at etter ei tid, vil han sjølvstarkt straks gå i gang med eit nytt prosjekt. Desse menneska er nett som lemena – dei vandrar mot havet i sin blinde galskap, og ingenting kan stoppa dei. Ein har derfor funne ut at det beste er å lata som ingenting (Ref. Riksentikvaren, underteikna sin kommentar), og heller la pasienten gå laus. Nokre få slike avvikarar har vel samfunnet plass til

(Ukjend forfattar)

Viggo Nonås



2001



FJORDABÅTKALENDEREN

Suksessen fortsetter:

FJORDABÅTKALENDEREN 2001

foreligger nå, flottere en noen sinne - denne gang også med fargebilder !

Gjennom 13 historiske bilder og historikk presenteres kjente og kjære fjordabåter i sitt opprinnelige miljø, i byen eller i distriktet.



Kalenderen inneholder i tillegg faksimiler av annonseklipp og rutehefter fra flere av de gamle selskapene, 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

PRISEN ER DEN SAMME SOM I FJORD:
KR. 80,- + porto.
Ved større bestillinger gies rabatter.
Bedrifter kan få påtrykket egen logo.

Krigsseilerne med ny bok

«Vi møtes igjen» av Nina Valsø

Trøndelag Krigsseilerforeing.

Det måtte bli nå eller aldri, sier Alf Volan, formannen i Trøndelag krigsseilerforening om bokutgaven «Vi møtes igjen». Om noen år er krigsseilerne borte, og dette er vår hilsen til det nye årtusen.

Denne gangen er det ikke snakk om et tungt historisk verk om den andre verdenskrig, her kommer anekdotene, nestenuhell, de pussige sammentreffene og andre mindre kuriøse opplevelser fra en generasjon sjøfolk som nå har en gjennomsnittsalder på over åtti år. Dette er også en del av krigshistorien, understreker Alf Volan, og røper innholdet inneholder alt fra torpederte hunder til kaotiske konvoier med båter som nesten seiler hverandre i senk.

- Så dette er ikke noe for den seriøse historie?

- Jo, så absolutt. Her dokumenterer vi hvordan sjøfolkene så å si bemannet alle våpengrener, fra flyvåpenet til hæren. I tillegg gir boka en grundig presentasjon av krigsseilernes virksomhet i dag, med spesiell vekt på Trøndelag, der Norges Krigsseilerforbund hadde sitt utspill. Boka inneholder historier og billedmateriale som ikke har vært på trykk tidligere.

Boka kom ut i oktober 1999, og ble meget godt mottatt, den er solgt til både England og USA, videre er boken å finne i biblioteket i Vatikanet og den er å finne i sjømannskirken over hele verden. Biblioteksentralen har også funnet boken så interessant at de har gått til innkjøp av den.

Boken kan bestilles hos: Trøndelag Krigsseilerforening, B.O.box 2509. 7413 Trondheim og koster NOK. 150.

Jeg vil på det sterkeste anbefale boken som virkelig gir en beskrivelse av sjøfolkene opplevelser og problemer under krigen.

Arne Drage

Nina Valsø



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

