

DAMPSKIBS

P O S T E N



Dampskibsposten

Dampskibsposten er medlemsblad for Norsk Veteranskibsklub, Veteranskiplaget Fjordabåten, Bergen, Nordhordland Veteranbåtlag og Atløys Venner.

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

Opplag 1.920

Styremedlemmer 2001

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

Veteranskiplaget 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 Bjørgaas 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

Atløys Venner

Danielsvike 23
N-6900 FLORØ

Innholdsfortegnelse:

Side

- 3 S.S Styrbjørn, et nasjonalsymbol
- 5 Rapport fra besøksreise til Grenland
- 8 M/S «Atløy»'s historie
- 18 Prospektkortet Del IV
- 21 «Stadshauptmand Schwartz»
- 28 «Ørnen» tilbake til Skien
- 30 Litt om losen og losvesenet i gamle dager

Forside: «Stadshauptmand Schwartz».

Baksiden: D/S «Børøysund». Foto: Thor Hansens arkiv.

Stofffrist neste nr.: 15. april 2001

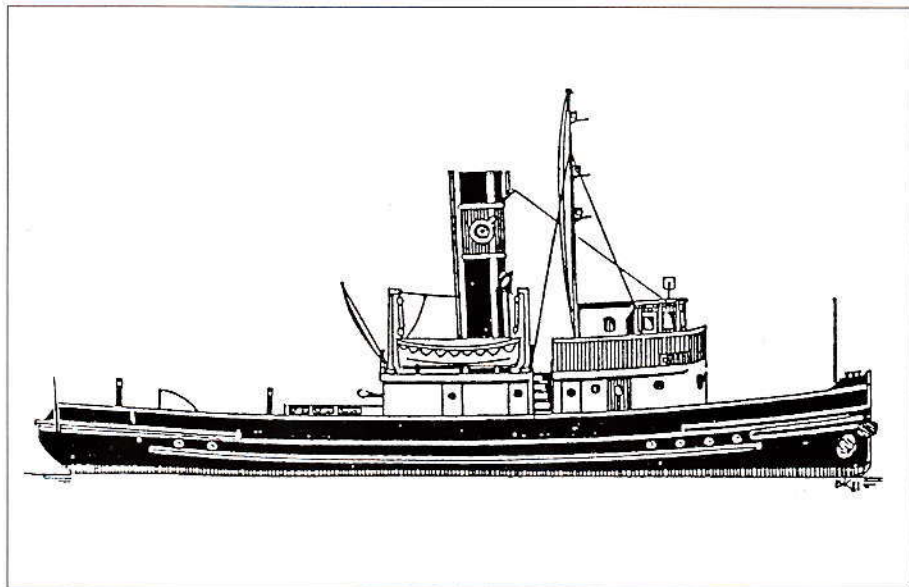
ISSN 0333-0281

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

S.S Styrbjørn, et nasjonalsymbol?

I den senere tid har vi hatt samtaler mellom Norsk Veteranskipsklub og det statlige aksjeselskapet Norge 2000 as. Norge 2000 er ett selskap som ble etablert i 1998, med Kulturdepartementet som eier, for å ha ansvaret for markeringen av overgang til år 2000. De har støttet en mengde arrangementer i den forbindelse. Fra 01.01.01 skiftet selskapet navn til Norge 2005 AS med ansvar for 100 års-markeringen av unionsoppløsningen med Sverige. Norge 2005 skal ha ansvaret for et offisielt program, og skal så langt som mulig koordinere og støtte de mange institusjoner, organisasjoner, kommuner, fylker og private som vil bidra til jubileumsåret.

Markeringen vil dreie seg om tre hovedsaker, Utdanning og forskning, Kultur og Framtidssamfunnet. Det skal altså ikke fokuseres på den opprivende splittelsen av de to landene, men på samarbeidet og de gode relasjonene i de 100 år etter. Selskapet har vist stor interesse for Styrbjørn etter at vi lanserte båten som ett symbol på samarbeidet mellom Norge og Sverige etter 1905. "Styrbjørn" som er bygget 1910 er ett objekt som passer veldig godt inn i markeringen. Den er bygget på Gøtaverken, som var en stor skipsbygger for norske rederier. Den seilte under svensk flagg på havnen i Narvik i 53 år for L.K.A.B, som bygget opp og i stor grad utviklet Narvik by.



D/S "Styrbjørn"

Den er et kulturminne som mange i begge land kan assosiere seg med. Og ikke minst den er mobil og flytte seg over store områder, og blir lagt merke til. Det arbeides nå for å få midler til ferdiggjøring av "Styrbjørn" for å få denne driftsklar så fort som mulig.

For det dreier seg ikke kun om året 2005, for selskapet kan tenke seg å bruke "Styrbjørn" i årene fram til jubileumsåret. Byjubileet i Narvik 2002, er nevnt som en aktivitet. 2005-markeringen skal ikke være en isolert Norsk begivenhet, men norsk – svensk med arrangementer i begge land.

Hovedtanken med å bruke Styrbjørn i 2005 er å gjennomføre en sjøreise fra Narvik til Stockholm, med en stor markering i Oslo 7. juni. Med markeringer langs hele kyststripa, vil man få en fin ramme rundt markeringen over ett stort område. Man har også tanker om en vandrestillingen som skal følge båten på land hele veien. Dette vil være en fantastisk anledning til å sette fokus på de mange kulturelle aktiviteter, ikke minst fartøyvernet i begge land. Dette vil være ett arrangement som vil stekke seg over ca. 4 måneder, og vil være en kjempe oppgave for Norsk Veteranskibsklub og ett løft for fartøyvernet. Om vi lykkes vil Styrbjørn bli det offisielle symbolet på ett vellykket samarbeidet mellom Norge og Sverige i de siste 100 år, der Styrbjørn har deltatt i 95 av dem.

Mer opplysninger om Norge 2005 AS og hva de driver med kan man finne på internett adressen: www.norge2000.no.
Terje Bjerén

Nytt fra Norsk Sjøfartsmuseum

Våren og sommeren vil by på spennende utstillinger, som f.eks. Tordenskjold – mannen og mytene (fra 1. mars).

Med gjenstander, tablåer og bilder presenteres de viktigste episodene i vår mest berømte sjøhelts karriere.

Fra 27. april vil ca. 40 skips- og båtmodeller bli utstilt. Det er den store modellbyggerkonkurransen som spenner over mange slags typer modell, fra små flaskeskuter og til store dampskip og krigsskipmodeller m.m. Den vil bli vist i Gram-salen (museets sal for marinemalerier), og blir stående hele sommeren.

Noen av søndagsarrangementene framover:

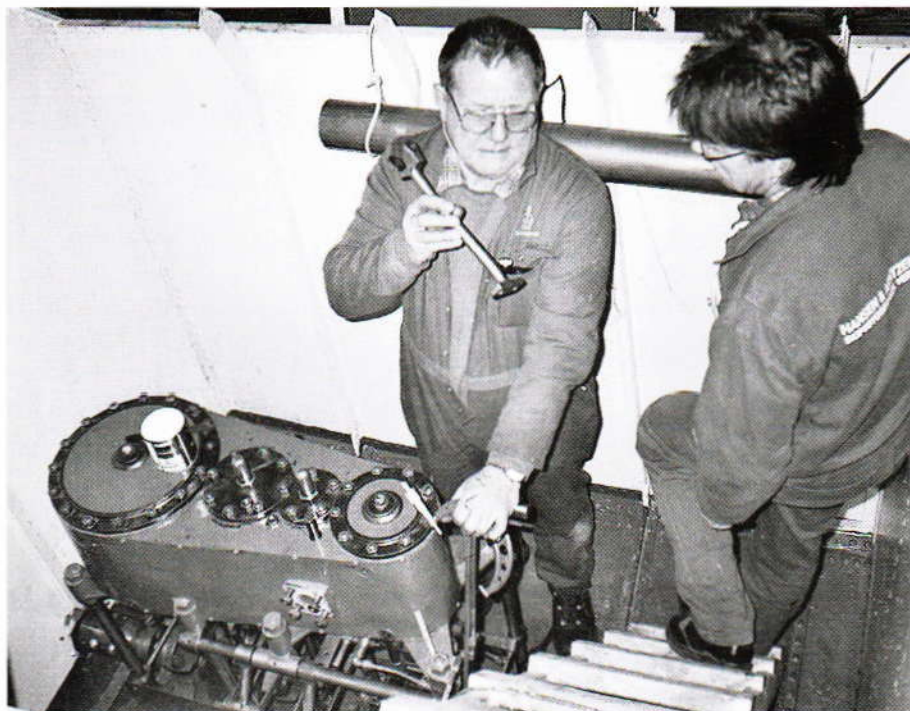
- 4. mars: Peter Wessel Tordenskjold – mannen og mytene,
ved konservator Johan Kloster, Norsk Sjøfartsmuseum.
- 11. mars: Bygging av skips- og båtmodeller,
ved Knut Gransæther, medlem av Maritim Modellklubb
- 18. mars: Fra "Løkka" til Langåra – med bestefars båt,
ved Kai Jensen, bestmann på skonnerten "Svanen".

Rapport fra besøksreise til Grenland

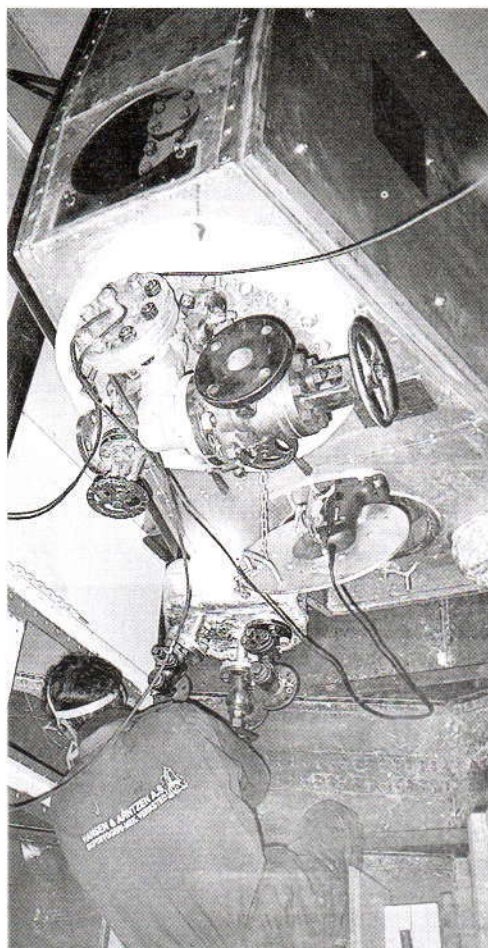
I desember 1990 hadde jeg gleden av å ta en tur på Tinnsjøen med jernbane fergen "Storegut", dette var et halvt år før Hydro la ned denne vannbaserte transporten. Fra den turen lagde jeg en liten reportasje i Dampskibsposten, under tittel: "Rapport fra en sjøreise".

Dette er nå ti år siden og det var på tide med en tur til Telemark igjen, denne gang til Porsgrunn og Grenlands distriktet. Medredaktør i Dampskibsposten, Thor Hansen, ble kontaktet og tok imot i sitt modellbygger verksted med kaffe og hjemmelagde kaker. Han hadde kontaktet konservatoren på Porsgrunn bymuseum/sjøfartsmuseum og vi fikk låne nøkler til de forskjellige samlinger, som var vinterstengt.

Museets områder er under oppgradering og tegner til å bli et meget severdig og besøksvennlig sted. Som med restaurering av skip, ting tar tid. Museet har i sitt eie, slepebåten "Hans Martin", som er bygget i betong i 1917 og restaurert tilbake til sitt originale utseende. Porsgrunns maritime historie er for mange knyttet til "Skomvær",



"Stjernen", detaljer om dampmaskinen diskuteres med de engelske dampekspertene.



Kjelen ferdig montert på "Stjernen".

dampmaskinen, som har blitt tatt vare på ved Marine museet er nå innmontert og det har blitt bygd ny kjele i England. Det er utført et godt håndverk med klinking, maskinarbeid og ikke minst med trearbeidet som gjør båten til et "smykke" hvis det går an å bruke et slikt uttrykk. Stjernen planlegges sjøsatt og forhåpentligvis ferdigstilt i mai i år, det blir et spennende syn.

udødeliggjort ved Erik Bye. Et annet Porsgrunns skip som er viet oppmerksomhet på museet er M/S "Borgestad", som "utfordret krysseren "Admiral Hippen" til kamp i den 2.verdenskrig. Ved å angripe "Hipper", tok Kaptein Grotnæs og besetningen, oppmerksomheten bort fra resten av konvoien, som da kunne unnslippe. Alle ombord omkom og det sies at de skjøt mot "Hipper" helt til skipet ble senket.

Museets bygninger og utearealer ligger ved og langs Porsgrunnselva og i den lyse årstid må dette være et praktfullt område å suge til seg byens historie, det være seg maritim eller landbasert.

På Hansen og Arntzens båtbyggeri i Bamble, fikk vi "audiens" hos Arvid Arntzen som er en av nestorene i firmaet. De har lange tradisjoner i å bygge og restaurere skip, det være seg tre, stål eller plast, gamle teknikker knyttet opp mot nye.

De er nå i avslutnings fasen med restaureringen av kongebarkassen "Stjernen", som er bygget i 1899 på Aker Mek. Den har gjort tjeneste for tre konger, Oscar, Haakon og Olav og ikke fullt så kongelig arbeid, som sand lekter på Mjøsa. Den originale

Erik Steen.



"Stjernen", de kongelige gemakker helt akter, adskilt fra mannskapet (les almuen).



Thor Hansen til venstre og Arvid Arntzen ved "Stjernen"s ratt.

M/S ATLØY's historie

M/S Atløy er den einaste av Fylkesbaatane i Sogn og Fjordane (FSF) sine førkrigsskip som er teken vare på i tilnærma stand. Båten gjorde i fleire tiår teneste i lokale ruter over heile Sogn og Fjordane. I førstninga av 1980-åra gjekk eldsjeler saman og skipa eit andelslag som kjøpte "Atløy" attende frå private eigarar og restaurerte båten til fylket sin veteran-rutebåt.

M/S "Atløy" var båten som kom midt i rekkja i serien på fem motorskip som FSF fekk bygd frå 1925 til 1935. Han vart kontrahert i 1930, same året som "Maaløy" vart levert, og vart som "Maaløy" bygd hos BMV i Bergen. "Atløy" skulle være ferdig 1.mai 1931, men vart ikkje levert før 31 oktober same året på grunn av arbeidskonflikt. Båten, som var eit kombinert laste og passasjerfartøy av jern, var på 105 b.reg. tonn. Det var ein sær fin båt, med sertifikat for 120 passasjerar, og hadde byggemål 87,1 fot og breidde 17,9 fot. Til liks med "Maaløy" hadde "Atløy" ein 2 sylindra Bolinder på 120 hk, ein kraftig semidiesel med karakteristisk eksoslyd. Farten på prøvturen vart målt til 9,7 knop. Båten hadde vidare elektrisk lysanlegg frå ein Penta hjelpemotor på 5 hk, og kokslyrt sentralvarmeanlegg med vassirkulasjon. Første førar var A. Jacobsen, som tidlegare hadde vore skipsførar på M/S "Avanøy", ein annan båt i serien.

"Atløy" kom til å bli ein trufast slitar på den verharde kysten av Sogn og Fjordane. Den nybygde båten vart først sett i rute mellom Bergen, Vadheim og Høyanger i korrespondanse med Oslo-toget til og frå Bergen. Om somrane i første halvdel av 1930 åra gjekk "Atløy" i turistrute mellom Bergen, Balestrand og Fjærland og mellom Flåm og Gudvangen. Ei natt kvar veke gjekk båten i lasterute på Sognefjorden. Då hadde båten alltid dyr med, både kyr og geiter. Etter kvar tur måtte mannskapet spyle og skure for å få vekk kumøkk og geitelukt før turistane kom om bord att om morgonen.

Vinteren 1935/36 vart "Atløy" overført til Sunnfjord og byrja å avløyse gamle D/S "Balder", som tok til å verte for liten på Dalsfjorden. Då fekk "Atløy" eit vidt ruteområde: Frå Florø til Askvoll og Dalsfjorden, til Eikefjorden, til Bremanger og Kalvåg, og til Måløy-området og Selje. Sommaren 1937 gjekk "Atløy" i turistrute i indre Nordfjord frå Sandane til Olden med mellomstader. Sommaren 1938 utførte "Atløy" rute på heile Nordfjorden frå Måløy til Stryn i samsegling med "Maaløy".

Då krigen braut ut i april 1940, gjekk "Atløy" i rute på Fjærland. Båten gjekk nokre turar etter 9. April og vart så liggande i ro i Fjærland. Dei fleste av mannskapa var frå Florø-området, og dei reiste heim i puljer. Nokre kjøpte seg ein seksæring og rodde heilt frå Fjærland og heim til Florø. Litt seinare vart "Atløy" dirigert til Nordfjord av kontoret som FSF hadde oppretta i Førde i aprildagane 1940. Båten hadde lege på Sandane i eit par dagar, då mannskapa fekk greie på at kampene i Sør



Atløy i turistrute på Nærøyfjorden omkring 1990.

Foto: Rolf M. Sørensen.
Fra boken "Dampen og kaia".

Noreg var slutt. No fekk dei båten full av norske soldatar som kom frå Voss, somme med våpen. "Atløy" gjekk utover mot Nordfjordeid, Stårheim og Måløy. I Måløy kom det om bord britiske offiserar som ville ha mannskapet til å gå til England med båten. Men i Måløy låg det også ein armert kvalbåt som tilhørde den norske marinen, og det gjekk rykte om at denne skulle til England. Det gjorde kvalbåten også, og britane vart med den, "Atløy" heldt på å hamne i England også seinare under krigen. Ei tid gjekk båten i den såkalla Åfjordsruta mellom Bergen, Gulen, Solund og Hyllestad. Samtidig var englandsfarten frå norskekysten til England på sitt mest omfattande. Rutebåtane hadde med seg mange passasjerar som skulle til øyane yst på kysten for å ta seg over til England derifrå. Mannskapa kunne sjå det på dei som kom om bord om dei skulle over Nordsjøen. Ein gong vart "Atløy" nesten overtatt av ei gruppe unge menn som kom om bord i Bergen. Dei hadde planar om å bruke båten over Nordsjøen, og hadde på førehand sett oljefat i Skifjorden. "Atløy" vart for sein frå Bergen, og det gjekk ikkje slik at "Atløy" kom seg til England denne gongen heller.

Etter krigen gjekk "Atløy" mykje i rute på Solund og Bulandet. Ei tid var ruta Bergen-Solund-Bulandet-Florø, seinare gjekk båten i rute frå Florø til Askvoll og

Bulandet. Ellers gjekk båten mellom anna i ruta mellom Bergen og Dalsfjorden, i lokalrute på Norddalsfjorden og i lasterute på Bremanger. I 1950 åra var "Atløy" mykje rundtom og avløyste andre av FSF sine båtar. Lenge hadde ein postkontor og postekspeditør om bord. Seinare tok styrmannen eller føraren seg av posten.

I 1963 vart "Atløy" opprusta og modernisert. Båten fekk utvida styrehuset ut på bruvengane, han fekk atkleddde gangar med plastruter akter, og han fekk ny skorstein. Då vart også den gamle tosylindra Bolinder maskina bytt ut med ein ny firesylindra Wichmann som ytte 240 hestar. Også søsterskipa "Nesøy" og "Værøy" fekk nye motorar på same tid, då det ikkje lenger var reservedelar å få tak i til dei gamle maskinene.

Dei siste åra sine i FSF si teneste gjekk "Atløy" i mjølkerute mellom Florø og Førdefjorden, med ein tur til Førde i veka. Dei mange krav om meir effektivitet, fart og komfort gjorde etterkvart båten gammaldags, og i 1974 selde FSF han til private eigarar på Sunnmøre. Dei gav han namnet "LATØY", og brukte han som feriebåt. Dei same hadde også kjøpt søsterskipet "Svanøy" nokre år tidlegare, og brukte motordelar frå "Atløy" til å reparere denne. Seinare gjekk "Latøy" ei tid som skyssbåt for arbeidsfolk i samband med plattformbygging ved Åndalsnes, med sertifikat for 180 personar. På resten låg han i opplag på Hareid i 3-4 år.

Dåverande disponent ved Solund Mekaniske Verkstad, Jostein Eldøy, kjende godt til "Latøy". Det var han som kasta fram ideen om at denne siste jernbåten etter FSF burde takast vare på og restaureras. Eldøy fekk god respons på vernetanken, og etter ein fagleg inspeksjon vart båten innkjøpt til Solund kring månadsskiftet novemder/desember 1981. Båten var då svært nedsliten.

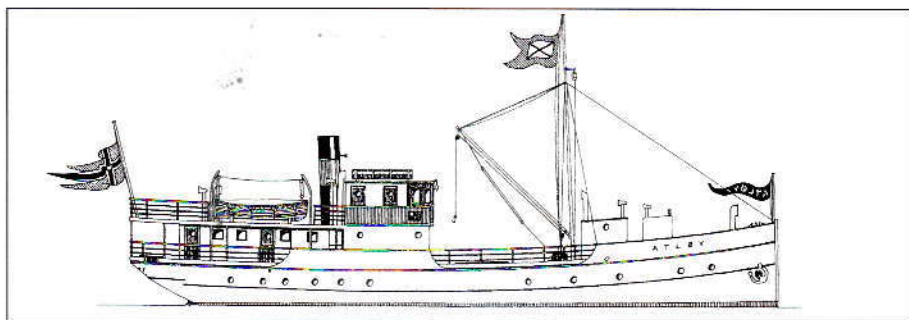
Etter innkjøpet vart båten liggjande ved Solund Mek Verkstad, lange økter stod han under tak i reparasjonshallen. Frå første stund var det klart at ein stod ovanfor eit omfattande og langdrygt arbeid, og oppgåva vart ikkje mindre etter at ein fekk innsyn i "rikets stilling". Ein aktiv dugnadsgjeng stod på fram til mars 1983, men etterkvart begynte det å minke på motet og kreftene. Verken kjøttsuppe eller det sosiale fellesskapet var tilstrekkeleg motivasjon i det lange løp, og folk byrja å innsjå at oppgåva vart for overveldande.

Organisering

Andelslaget Atløy eig M/S "Atløy", medan Kystmuseet i Sogn og Fjordane representerer eigar i det daglege. Atløys Venner driv båten, i tett samarbeid med Kystmuseet. Då det lett kan oppstå forvirring mellom dei forskjellige "partane" vel vi å presentere dei, for å unngå mistydingar.

Andelslaget Atløy

A/L Atløy vart stifta i 1981 av entusiastar i Solund, for å kjøpa båten tilbake frå private cigarar på Sunnmøre og sette henne tilbake i den stand ho var i 1931. Andelslaget har inga moglegheit til sjølv å driva båten, og er heilt avhengig av støtte



Atløy bygd 1931 ved Bergens Mek. Verksted.

Fra boken "Dampen og kaia".

frå eitt aktivt dugnadsmiljø. Andelslaget står likevel for kontinuiteten. Andelslaget er framleis eigar av båten, med andelshavarar frå heile fylket. På denne lista finn ein både kommunar, fylkeskommune, bedrifter, bankar og privatpersonar. Alle inntekter for utleige tilfell Andelslaget, som også syter for at rekninar blir betalt. Andelslaget har styre, oppnemnd av Generalforsamlinga i laget. Ved ei evt. oppløysing av andelslaget, vil Atløy tilfalla Kystmuseet i Sogn og Fjordane.

Atløys Venner

Atløys Venner vart skipa for snart frem år sidan. Frå formålsparagrafen til foreininga kan vi sakte følgjande; "Venneforeininga sitt formål er å skapa eit aktivt miljø for bevaring og bruk av gamle M/S Atløy gjennom dugnad og samarbeid med Andelslaget Atløy, Kystmuseet i Sogn og Fjordane og andre interesserte. Vidare å sikre "Atløy" som eit kulturminne for distriktet og seinare generasjonar". Vårt ønskemål er ikkje berre å ta vare på objektet M/S Atløy, men også å formidle kystkulturbæraren M/S Atløy.

Venneforeininga har pr. dato ca 200 medlemmer, med eit tjuetal aktive. Foreininga er delt inn i fleire "grupper" etter interesse og kunnskap. Nokre har ansvaret for utvendig vedlikehald, andre for maskin, innvendig, rør/pumper og det elektriske. Saman tar vi jobben som mannskap i sommerhalvåret. Svært lite arbeid vert gjort mot betaling, noko som ville gjort det umogeleg å driva vidare. Inntektene frå sal om bord, medlemsavgifter, dugnadsinntekt og anna støtte har, så nær som nokre pund kaffi, vorte kanalisert via Kystmuseet til båten sine driftsutgifter. Venneforeininga har lagt ned over 23.000 dugnadstimar, og fleire hundre tusen i rein pengestøtte.

Kystmuseet i Sogn og Fjordane

Kystmuseet representerer eigar og fører rekneskapen for Andelslaget, utan å ta aktiv del i drifta. Dei er også ein aktiv støttespelar i form av fagleg oppfølging, og ser til at arbeidet følgjer antikvariske prinsipp. Kystmuseet følgjer også opp arbeidet andsynes Riksantikvaren, eit arbeid som har vore svært vellukka dei siste åra. På to



Sommeren 1991 blei veteranbåten Atløy satt inn i turisttrafikken i Nærøyfjorden. Her i Gudvangen, ferja i bakgrunnen er "Aurland".

Foto: Frode Klokkernes.

Fra boken "Dampen og kaia".

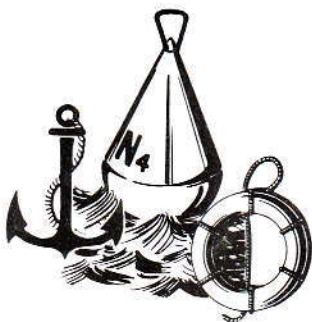
år har vi mottatt tett på 1 million kroner, som har gått til å legge nytt dekk og bygge opp att lugarar ved Hardanger Fartøyvernssenter. Frå Florø kom stadige signal om at dei kunne hjelpe til. Her fanst fleire som hadde vore mannskap på Atløy, og dei ivra særleg på. Det som likevel gjorde utslaget var at Ankerløggen Verft, - som då var inne i trange tider, vart tildelt sysselsetjingsmidlar øyremerkt til nettopp restaurering av Atløy. Fylkeskultursjefen og andre gode krefter var her svært engasjerte. Båten kom til Florø i mars 83, og her hatt heimehamna si her sidan. Etter Rettedalsmidlar vart det nok ein gong løyvd pengar, og arbeidet skaut fart under leiing av dugande eldsjeler. Etter eit ferjesal frigav FSF navnet til båten, og det var ein stor dag då bokstavane på brua vart bytt frå LATØY til ATLØY. Selskapet gav og tilbake skipsklokka som høyrde til båten. Arbeidet gjekk bra, og båten framstod etterkvart i svært bra stand. I 3 sesongar var båten utleigd til FSF og gjekk på turistrute på Nærøyfjorden i Sogn. Dette ga ei jamn inntekt, men totalt kasta det ikkje så mykje av seg som forventa. Mannskap skulle haldast heile sommaren og slitasjen vart stor. Vintrane gjekk med til vedlikehold, om sommaren var båten borte. Dette gjorde til slutt at aktiviteten dabba av, det vart etter kvart berre nokre få eldsjeler som stod på. Desse gjode ein kjempejobb, men klarte ikkje halde forfallet unna.

Atløy var derfor i ein heller dårleg forfatning når Atløys Venner tok over våren 95. Sertifikat mangla, og dei få turane ein gjekk måtte gå på dispensasjon frå Skipskontrollen frå tur til tur. Fleire hadde meldt si intesesse og både United World

College i Fjaler og Over Stokk og Stein i Bremanger ville gjerne ta over båten og drifta. Viljen var imidlertid til stades, og ein klarte til slutt å halda skuta i Florø gjennom stifting av ei Venneforeining. Sidan dengong har det vorte arbeidd jamt og trutt, og bl.a. Riksantikvaren og Fylkeskommunen har annerkjent arbeidet i form av økonomisk støtte.

Båt og motor er i dag i bra teknisk stand, etter at vi dei siste åra har hatt full gjennomgang. Bl.a. er hovudmaskina totaloverhaldt i samarbeid med Wichmann på Rubbestadneset. Generator og hjelpemotor er skifta. Winchmotor (Deutz frå femtitallet) er totalrenovert. Det elektriske anlegget er gått over og nyleg sertifisert. Vi har klart å halda på den gamle tavla, noko vi er svært glade for. Fordekk, styrehustak og båtdekk er nytt, noko som betyr at vi i dag har ein tørr båt, uten lekkasjar. Dette er ei god sikring av det arbeidet som er gjort, samtidig som vi veit at framtidig arbeid vil stå i lang tid. Skroget er i varierende forfatning, og vi har starta på arbeidet med dette. Framre salong er nedriven, og alt stål vi har funne dårleg er skifta. Salongen vil hausten 2000 bli oppattbygd på Hardanger Fartøyvernssenter i Norheimsund i samarbeid med Riksantikvaren og Kystmuseet i Sogn og Fjordane. Når dette arbeidet er ferdig lyt vi begynna på 1.klasse salong bak, rive denne for å komma til skroget, og bygge opp att. Bru, postlugar, billettkontor, skipparlugar og båtsmannslugar er alle nyrenovert, men mykje hardt arbeid ligg foran oss. Heldigvis har vi eit godt dugnadsmiljø med stort pågangsmot. Planen er at båten skal være i drift gjennom heile denne arbeidsperioden, og vi reknar også med stønad frå Riksantikvaren til dette arbeidet.

Våren 1999 miste vi passasjersertifikatet, utan at Skipskontrollen eingong var om bord i båten. Etter verkstadopphaldet og stor dugnadsinnsats hausten 1999 og våren 2000 vart alle pålegg utbetra, og sesongen 2000 har vore den beste på mange mange år. Vi deltok blant anna på Nordsteam 2000, men hadde forutan dette gode inntekter på utleige og samarbeid med Kulturbry Bergen.



Video fra Nordsteam 2000

Nordisk Multimedia as i Bergen har produsert en video fra Nordsteam 2000 i Bergen. Det er gjort opptak fra Hotell Admiral, med utsikt mot Bryggen. De fleste av de deltagende båtene fra dampskipsparaden 3.august er med. Dette er et tilbud til folk som selv var om bord på båtene, og som ikke fikk sett den flotte paraden utenfra. Videoen har lange gode klipp fra paraden, og mange som har sett videoen har satt pris på dette, forteller produsent Anders Løberg i Nordisk Multimedia as. På filmen får vi også besøke maskinrommet på SDS "Hansteen", og vi tar en tur i maskinrommet på DS "Oster".

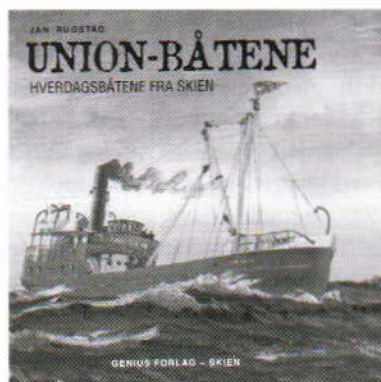
Nordisk Multimedia as vurderer å tilby videoen på CD-rom også. De som er interessert i å kjøpe videoen, kan få mer informasjon på internett: //nordisk-multimedia.no/damp. De kan også bestille direkte fra Nordisk Multimedia as

Telefon 55 36 59 00. E-post:hyperdesk a nordisk-multimedia.no.

De som bor i Bergen, kan kjøpe videoen på Engen Bok og Papir for kr. 250,-.

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

Vitsebibelen

I Karstein Stene's bok "VITSEBIBELEN" fann eg desse små forteljingane frå det maritime miljø:

"Skipperen på en snurper hadde kona si med på denne fisketuren. Det ble tett tåke ute på feltet, og skipperen selv sto på broen. Men så lettet tåka seg, og skipperen ba rormannen passe kursen mens han gikk ned i lugaren for å snakke med kona.

- Men dersom tåka tetter til igjen, så må du slå alarm, sa skipperen.
- Noc senere ble tåka like tett, og rormannen løp mot skipperlugaren og skreik:
- No blir ho tjukk igjen!
- Det skal du gi deg blanke faen i! ropte skipparen tilbake.

Viggo Nonås

Kollisjonskurs

Hvem skal vike? Fra en radiosamtale, frigitt av den amerikanske flåte:

- A: Vennligst skift kurs til 15° Nord for å unngå kollisjon
- B: Anbefaler, Du skifter din kurs 15° Syd for å unngå kollisjon
- A: Dette er kapteinen på et US skip, jeg gjentar skift Deres kurs.
- B: Nei, jeg gjentar De skifter kurs!
- A: DETTE ER HANGARSKIPET "ENTERPRISE", VI ER ET STORT KRIGSSKIP I US NAVY. – SKIFT DERES KURS NÅ.
- B: Dette er et fyrårn. Deres tur er oppkalt.

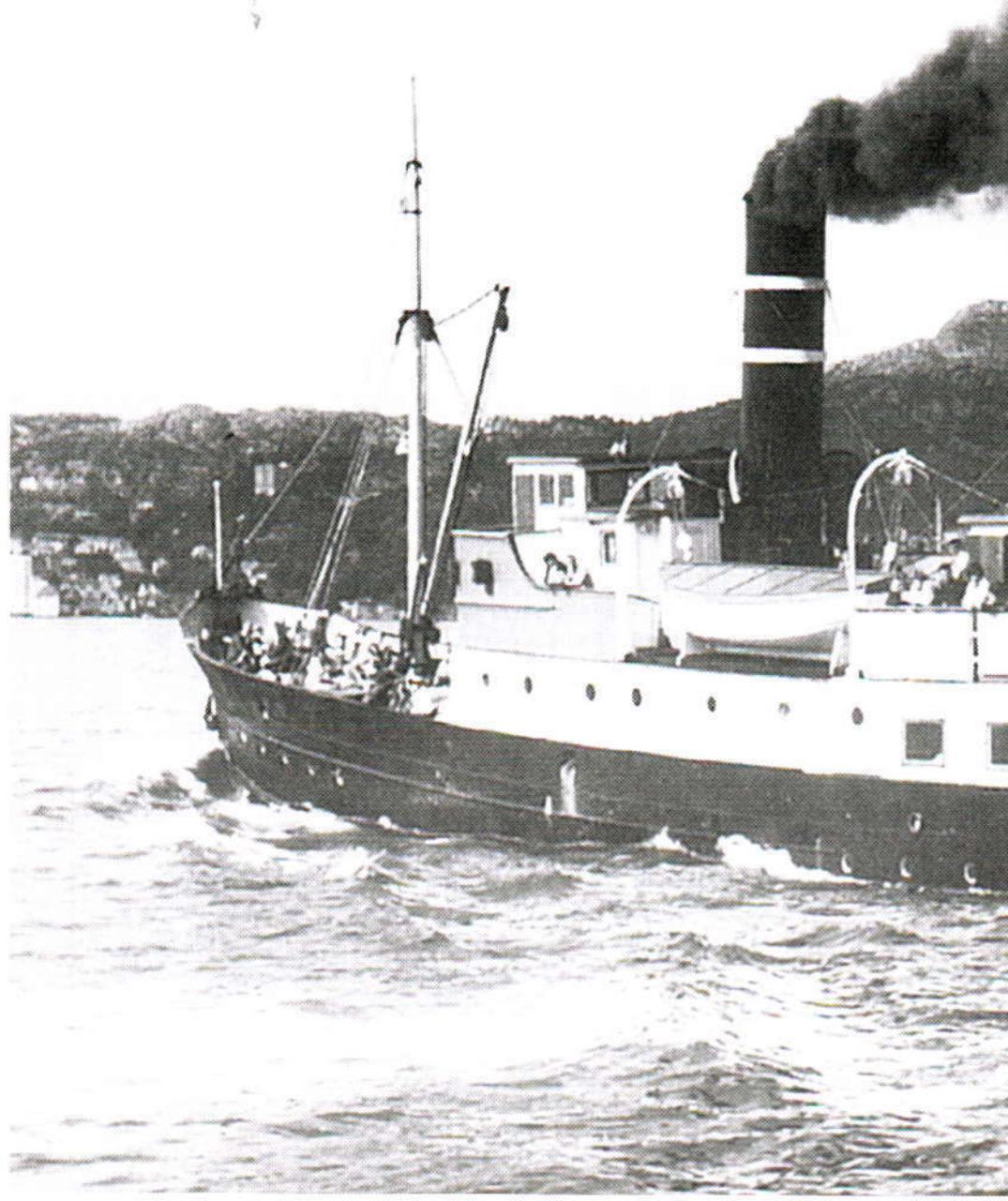
Loggboka

Det var på en norsk tankbåt. Overstyrmannen kom alltid full om bord når han hadde vært på land. Dette likte kapteinen så dårlig at han førte inn i loggboka: "I dag var styrmannen full". Da styrmannen ble edru igjen, likte han lite hva som sto i loggboken, og han ba kapteinen om å slette det.

- Er det ikke rett da? spurte kapteinen.
- Jo det er da det, svarte styrmannen.
- Så sletter jeg det ikke, sa kapteinen.
- I neste havn var kapteinen i land, og kom om bord igjen klin edru.
- I dag var kapteinen edru, skrev styrmannen i loggboka.
- Kapteinen bannet og svor da han fikk se dette og ba styrmannen stryke det.
- Er det ikke riktig da? spurte styrmannen.
- Jo, det er riktig, svarte kapteinen
- Så sletter jeg det ikke, sa styrmannen

Viggo Nonås

D/S "OSTER" på vei nordover Byfjorden 28. juni 1963
Foto: Dag Willgohs





Prospektkortet Del 4

Torsdag den 3.august år 2000 vil for alltid bli husket som dagen da D/S "OSTER" kom tilbake. Etter mer enn 36 år kamuflert som frakteskipet "VAKA" kom selveste gamle dampen tilbake og tok publikum, unge og gamle, kvinner og menn, med storm. Videofilmen "NORDSTEAM 2000 BERGEN" og "DAR KJEM DAMPEN" forteller på en glimrende måte om dette rørende og meget gripende gjensynet med denne helt spesielle båten.

Men bevaringen av "OSTER" har også en forhistorie, som strekker seg forbi 1996 da båten ble hjemkjøpt og restaureringsarbeidet påbegynt. Faktisk kan linjene i bevaringstanken strekkes helt tilbake til begynnelsen av 1960 tallet. Alt i 1961 (om ikke før) ønsket rederiet Indre Nordhordland Dampbåtlag (INDL) å erstatte "OSTER" med et nybygg. Følelser kom i sving og gav seg bl.a. utløp i mange avisskriverier og leserbrev. Samferdselsdepartementet nektet imidlertid å gi løyve til bygging av ny båt, og "OSTER" ble derfor fortsatt holdt i fart. Men alle var klar over at dette kun var en galgenfrist, og at båten levde på nåde.

Prospektkortet som presenteres denne gang viser "OSTER" på vei nordover Byfjorden 28. juni 1963. Ingen visste da at dette skulle bli siste sommersesongen for den 55 år gamle dampen. Alle som var glade i båten (og det er mange!), var imidlertid urolige for dens skjebne – og hadde vært det like siden 1961 da det nesten bar galt av sted. En nagende følelse av at det nå ubønnhørlig nærmet seg slutten, bredte seg. Det gav seg flere utslag; Nye leserbrev til "forsvar" for "OSTER" dukket opp, og 13.juli 1963 kunne Bergens Tidendes lesere stifte bekjentskap med døveprest Ragnvald Hammers hyldelse til "OSTER": Dar kjem dampen. Senere på året satte Ivar Medaas melodi til disse versene, spilte den inn på plate og gjorde sangen til litt av en landeplage. Et "hit" ville vel vi kalle det i dag. Mer håndfast var kanskje initiativet som en del sentrale personer tok for å prøve å bevare D/S "OSTER" som den siste representant for de kullfyrte lokalrutebåtene. Initiativet resulterte i en komite – Osterkomiteen – som besto av fungerende styreformann i INDL Magnus Eikanger, døveprest Ragnvald Hammer og avdelingssjef i Fylkerbaatane i Sogn og Fjordane Wilhelm Waage. Med i komiteen kom også "Oster"s kaptein Magnus Håland.

Etter at INDL hadde solgt D/S "Haus" i 1959, fikk D/S "OSTER" offisiell status som reserveskip. Trafikkgrunnlaget var likevel fortsatt så stort, at "OSTER" kom til å seile mesteparten av året. Kun i perioden etter endt nyttårsrute og frem til påsterutene trådte i kraft, lå båten i opplag. Nyttårshelgen 1963 var "OSTER" satt opp i Lonevåg-ruten, og lå Nyttårsaften i Lonevåg. 1.nyttårsdag 1964 gikk turen tilbake til Bergen, i det som skulle bli den siste ruteturen for båten. 2.januar 1964 gikk "OSTER" til Mjellen & Karlsen for sitt årlige verkstedopphold. Denne gang skulle båten også klasses før den ble satt inn i pasketrafikken.

Etter at det var slukket under kjelen og steamen tatt ned, ble det foretatt en inngående inspeksjon av både kjel og fyrgang. Resultatet var ikke oppløftende: Flere kjelerør og ventiler måtte skiftes, og ristene var i dårlig forfatning (nedsunken). Men verst var det at det ble oppdaget alvorlige sprekkdannelser i innfestingen mellom styrbord fyrgang og kjelfronten. Inspektør Moldestad fra Skipskontrollen gav klar beskjed om utbedring før det var snakk om å sette båten inn i trafikk igjen. Det enkleste hadde nå vært å skifte hele fyrgangen, men "OSTER"s kjele var av en slik konstruksjon at dette ikke var mulig. Det ble derfor utarbeidet tegning og prosedyre for reparasjon ved sveising.

Alt i 1964 var kjelesmeder en utdøende rase, og kjelesjau ikke hverdagskost for skipsverftene. For å kunne utføre de reparasjonspålegg som Skipskontrollen hadde gitt på "OSTER", måtte Mjellen & Karlsen derfor kalle inn flere pensjonerte kjelesmeder. De gikk straks i gang med å bytte kjelerør og armatur, samtidig som andre gikk i gang med å sveise sprekke i fyrgangen. Det viste seg imidlertid snart at å sveise på det gamle stålet ikke gikk. Godset var som glass, og etter hvert som en sveiset en sprekk, oppstod det straks nye omkring. Etter avtale med inspektør Moldestad, ble det brent av 30 cm av det dårligste partiet i fyrgangen og forsøk å sveise inn nytt stål her. Men det gamle stålet tok ikke sveisen, det bare "boblet", som formann Ingmar Morvik ved Mjellem & Karlsen uttrykte det.

Samtidig med dette ble det også foretatt generell vårpuss på båten, bl.a. ble den malt. Når så sveisereparasjonen av kjelen viste seg ikke å la seg gjennomføre, forlangte Skipskontrollen bytte av kjelen. Da hadde allerede INDL lagt ut over 50 000 kroner i reparasjoner, og dampbåtlaget sa derfor nei til videre arbeid. Da var en imidlertid allerede kommet så langt frem mot påske, at påskerutene var trykket og "OSTER" satt opp i ruten. Leiebåt var ikke å oppdrive, og nye, reduserte ruter måtte derfor i hui og hast utarbeides.

D/S "OSTER" ble nå lagt opp på Marineholmen, og på INDL's årsmøte 28.mai 1964 ble det vedtatt å selge båten. Osterkomiteen trådte nå på nytt i aksjon, og gjennom intens innsats, bl.a. gjennom media, viste komiteen her ett av de tidligste eksemplene på fartøyvern i Norge. Det drøydde imidlertid med salg av båten, og både sommeren og høsten-64 gikk uten en avklaring. Osterkomiteen hadde båten "på hånd", prisen var 50.000,- kroner (som var sikret), men det manglet en finansieringsplan for drift og vedlikehold. Etter hvert så det mer og mer ut til at "OSTER" kunne ende som spiker, og INDL bestemte derfor å sikre seg dampfløyten og skipsklokken som klenodier (enkelte har hevdet at også det svære rattet ble demontert før båten forlot Bergen). De siste bildene av "OSTER" ved Marineholmen viser således båten uten disse attributtene. I dag, når "OSTER" er kommet tilbake, kan vi prise oss lykkelig over INDL's "forutseenhet"!

Flere som har satt seg inn i omstendighetene omkring forsøket på å bevare D/S "OSTER" som kulturminne i 1964, har pekt på Bergens Sjøfartsmuseums lite flatterende holdning til bevaringsforsøket. Ja, bente frem torpederte det. Nærværende

skribent skal ikke ta dette opp til vurdering her, men bare peke på det faktum at Sjøfartsmuseet fikk tilbud om å overta båten som gave fra Osterkomiteen. Museet takket imidlertid nei med begrunnelse manglende midler til drift og vedlikehold, som var estimert til ca. 5000 kroner i året.....

Således glapp Norges første fartøyvernprosjekt i 1964. D/S "OSTER" ble i september 1964 solgt til Berge Sag og Trelastforretning, og slept den tunge veien til Ølensvåg. Etter en lang prosjekterings- og ombyggingsperiode, fremsto "gamle dampen" i 1966 som lastebåten M/S "Vaka". Resten er historie. Men Nå kan vi glede oss over å ha "OSTER" tilbake! Om ett år eller to skal båten fremstå like majestetisk og flott som på dette bilde fra 1963. Nordholdland Veteranbåtlag har løftet arven og forpliktelsene fra 1964. Det som mislyktes den gang er gjenopprettet. Og som det heter i ordtaket: "Hvem teller vel de tapte slag på seierens dag?"

Jostein Sørensen

D/s "Oster" s siste mannskap, 1963/64:

➤ Kaptein:	Magnus Håland
➤ Styrmann:	Kåre Molvik
➤ Maskinist:	Kåre Nordby
➤ Maskinassistent:	Lars Åsheim
➤ Fyrbøter:	Magido Pedersen
➤ Stuert:	Sverre Veland (?)
➤ Matros/billettør:	Birger Vindenes
➤ Matros:	Ole Eidesund
➤ Matros:	Alfred Høyland

D/s "Oster"s kapteiner:

1908-1930:	Tobias Andersen Hordvik
1930-1952:	Andreas Mostrøm
1952-1953:	Johan Fyllingsnes
1953-1957:	Johs. Haugland
1957-1964:	Magnus Håland

1996 d.d.:	Dagfinn Hopland

"Stadshauptmand Schwartz"

Dampskipet som kom opp etter 64 år på bunnen av Eikern

Innsjøen Eikern strekker seg fra Eidsfoss i syd til Vestfossen i Øvre Eiker i nord, en avstand på 20 kilometer. Fra 1903 til 1926 gikk den vesle dampbåten "Stadshauptmand Schwartz" mellom disse to stedene for så å synke ved brygga i 1931.

Den 24. Juli 1902 ble Ekernes Dampskibsselskap stiftet med en aksjekapital på 23.500 kr.

De to største aksjonærene var Eidsfoss Verk og Drammen Jernstøberi & Mek. Værksted.

Dampskibsselskapets formål var, ifølge vedtektene å drive passasjer og fraktttrafikk på Eikern. Drammen Jernstøberi & Mek. Værksted fikk naturlig nok oppdraget og der ble delene til skroget produsert vinteren 1902/03. I mai 1903 ble delene slept med lekter til Tønsberg og lastet inn i jernbanens godsvogner og fraktet til Eidsfoss. Spanter, plater og bjelker ble satt sammen av folk som forsto seg på slikt og snart raget båten høyt tilværs på slippen.

Den 21. Juni 1903 ble det staslige skipet satt på vannet for første gang og ble døpt "Stadshauptmand Schwartz" etter en skipsredersønn som ble født i Drammen i 1824. Som trelasthandler og reder ble han en av byens mest betydlige forrettingsmenn, og dessuten hadde han flere politiske verv.

Sermonien foregikk ved bryggen i Eidsfoss, og Drammens Tidenes utsendte medarbeider ga en levende beskrivelse på høytidsstunden.

"Afløbningen blev en overordentlig smuk Høitidlighed. Veiret var straalende, og Ekern laa der speilende blank og stille omrammet af de naturskønne, sommerfriske Omgivelser. Alle Værkets Arbeidere og en Mængde Mennesker fra de nærliggende Distrikter var fremmødt. Præcis paa Slaget 1/2 11 gik Dampskibet av Stabelen. Det døbttes af Frøken Anna Schwartz med ordene: Stadshauptmand Schwartz skal du hede. Bær navnet med Ære til Distriktets Held! Og idet den traditionelle Champagneflasken knuses mod Skipets Baug, gled Skroget til søs rolig og pent.

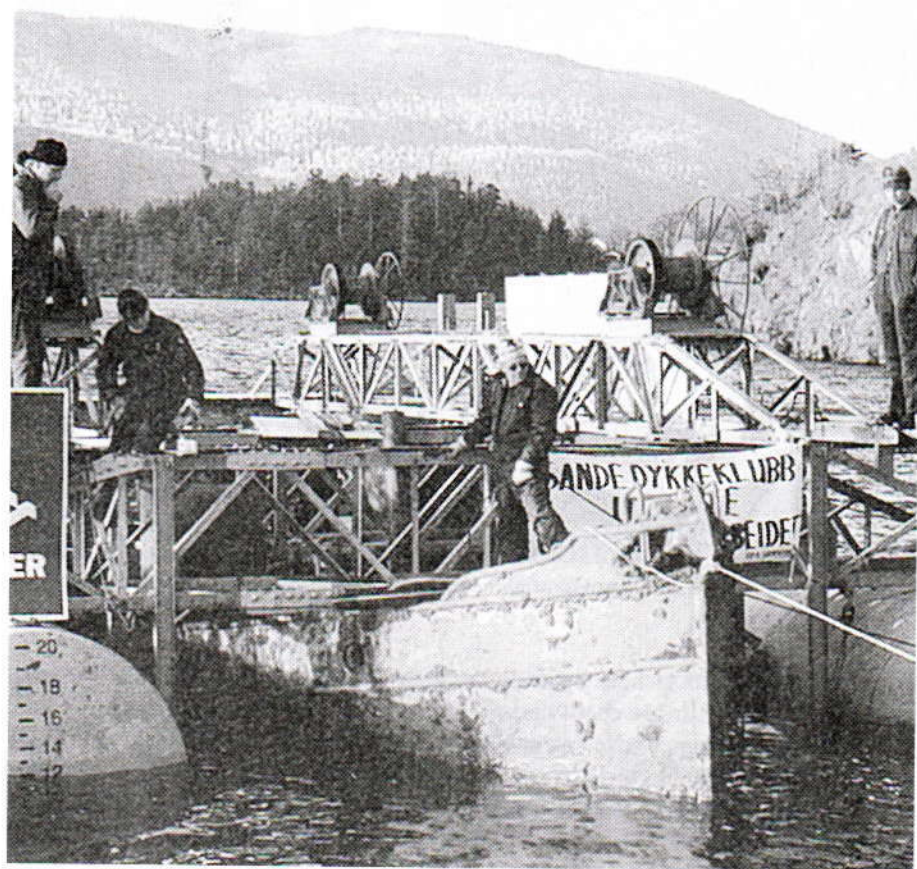
Ude paa Søen laa flagsmykket gamle "Ekern", Landets ældste Hjulbaad, og bød sin nye Kollega Velkommen med Signalfløiten, hvorefter den dampede hen til "Stadshauptmand Schwartz", hvor det nu ligger forøyet og venter paa at faa indsat Maskineri og øvrig Tilbehør."

Det nye skipet var på 46 bruttotonn og hadde en lengde på 60,8 fot. Opprinnelig var det registrert for 106 passasjerer, men ble senere justert ned til 102. Båten hadde tre dekk. De ble kalt forut, midtskips og akterut. Mellom forut og midtskips sto en mast med losseboom. Luken til lasterommet var midtskips. I baugen sto ankerspillet.



I 1982 betalte Fred Nordseth fra Eidsfoss i nordre Vestfold 50 øre for dampskipet "Stadshauptmand Schwartz". Båten lå på bunnen av innsjøen Eikeren og ble betraktet som verdiløs.

Foto: Bjørn Kristoffersen.



Rusten og medtatt etter 64 år på Eikerns bunn.

Foto: Bjørn Kristoffersen.



"Stadshauptmand Schwartz" – et kulturminne på land. Bygging av fundament for varig plassering ble utført i 2000. Foto: Thor Hansen

Langs rekken var det trebenker for passasjerer. Salongen på første klasse, som lå under akterdekket, var innredet svært så komfortabelt. Det var plysj-sofaer og med mahognibord med lamper over, samt vaskeservant med speil. Veggene var dekket av hvitmalt panel med forgylt listverk, og på gulvet hadde man montert moderne linoleumsbelegg. Opp til dekket førte en trapp som var beslått med "smaagfulde støbejerns trappelister". Forut på skipet lå andre klasse, og der var forholdene enklere, med trebenker, et bord rundt masten, lampe og fire spytebakker. Dessuten hadde skipet en røkelugar midtskips., forsynt med med bord og skinnsofaer. WC med pumpe og pissoir lå på babord side. Midt i skipet lå maskinen, som ydet 60 hk, og rett over denne ble styrhuset plassert.

Etter sjøsettingen gikk det godt og vel en måned før maskineri og alle detaljer var på plass. Den offisielle prøveturen gikk av stabelen den 24. Juli 1903, og var bare for direksjonen og spesielt innbudte notabiliteter. Igjen var pressen full av lovord:

"Den tog sig glimrende du den lille hvidmalede Dampbaad, som den laa der ved Flesaker Brygge pudset og fin og med vajende Flag og Vimpler. Man faar allerede ved første Øiekast Indtrykket af, at Drammens Jernstøberi og mekanisk Værksted har levert et Arbeide, som det vil faa baade Ære og Glæde af; og det gode Indtryk styrkes ved Besøget om bord.

" Stadshauptmand Schwartz " er bygget nærmest efter Lystyachtprinsippet; intet



Man må regne med flere år med dugnadsinnsats og jakt etter økonomiske midler.

Foto: Thor Hansen.

synes at være spart for at gjøre Fartøiet saa tiltalende og komfortabelt som muligt. Man beundrer det nette lille Skrog med vakre Former; Skibet flyder let paa Vandet, og har allerede vist sig saa lidet rank, at man uden Resiko har fundet at kunne renoncere paa adskilligt af den beregnede Ballast. Den sorte Skorstein bærer det nye Dampskibsselskabs Mærke, hvid Ring med sort stjerne.

Mest forbausende virker den gode rummelige Plads, som man overalt finder om bord. Det rummelige Akterdæk med Solseil over danner et behagelig Opholdssted under Fartøiets Fart over den naturskønne Ekern Sø. I Ruskveir yder den velindrettede Aktersalong et godt Ly; den er utstyret med Silkepelysj-Sofaer, Mahognibord og Speile. Dampvarmecapparat, og akterut hænger et veltruffet Billede af Stads-hauptmand Schwartz, efter hvem Baaden har faat sit Navn. Ligesaa vel til Mode befinder man sig med en god Cigar i den lyse og venlige Røgelugar midtskibs.

Ogsaa forud paa 2den Plads finder vi en rummelig Kahyt. Saa stiger vi op paa Kommandobroen; egentlig er her " Uvedkommende" forbudt Adgang; men i dag lader man dog Lovene sove. Direktionens Formann, Major Schwartz, ringer en – to – tre –Gange og giver Afgangssignal. " Stadshauptmand Schwartz" Fører, Peder Olsen, griber Rattet, og Direktør Worsøe betjener Maskintelegraf. Sagte – halv Fart – forover.... Og saa damper Ekerns nye Dampskip stoltelig udover paa sin første officielle Prøvetur."



Modell av "Stadshauptmand Schwartz" utstilt på Fossesholm Herregård i Vestfossen. Fra sommerutstillingen 2000. Foto: Thor Hansen.

Det nye passasjerskipet tok sikte på å tilfredstille den mest kresne reisendes krav til komfort.

Stadshauptmannen baserte sin eksistens på at Eidsfoss i 1901 fikk jernbaneforbindelse med Tønsberg. Dette var først og fremst betydning for jernverket, men banen åpnet også muligheter for en storslagen rundreise for turister; tog til Vestfossen, minicruise på det luksuriøse plan over Fiskumvatn- Eikern, og tog til Tønsberg.

Men passasjertrafikken svarte ikke til forventningene, og den stolte damperen måtte ty til andre oppdrag, som tømmerselep og godstransport for å få endene til å møtes.. Til slutt ble vidre drift oppgitt, og i 1930 ble båten solgt som skrapjern. Men selv ville båten det annerledes. Uten det minst forvarsel gikk den til bunns , og der ble den liggende i 65 år. Men det viste seg etter hvert at folks hjerter fremdeles banket for båten, og det vokste fram en økende interesse for å berge det gamle fartøyet. Stadshauptmannen hadde riktignok ikke vært noen økonomisk suksess, men det staslige skipet hadde kastet glans over Eikern og bygdene omkring og fortjente slett ikke å gå i glemmeboken. Etter tre mislykt hevingforsøk opp gjennom årene, ble det avgjørende støtet satt inn i 1995.

Etter omfattende planlegging og grundig forberedelser, kom det gjennomrustne skroget endelig opp i dagens lys den 20. oktober 1995.

Eidsfos	Thorrud	Hakevik	Gunhildrud	Østerud	Sundet	Flesaker
Markenrud						Vestfossen

No 52692

Dampbaaten „Stadshauptmand Schwartz“

1. Plads					Tur			Tur Retur			2. Plads				
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16
17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30	31	
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12				

Billetten maa opbevares og avleveres for Landstigningen.

Billett fra "Stadshauptmand Schwartz".

Drømmen om å sette skipet i sjødyktig stand måtte snart oppgis. Det stolte fartøyet vil aldri mer kunne seile på Eikeren, men man er kommet godt i gang med den nest beste løsningen, å restaurere D/S "Stadshauptmand Schwartz" som et minnesmerke på tørt land. En museumsgjenstand fra den gang røyk og damp skapte liv og røre på Eikeren. Men målet er klart, en gang i fremtiden skal folk som kommer til Eidsfoss, se en virkelig veteran ligger ved noe som ligner en brygge, som om den når som helst kan stikke til sjøs med kurs for Vestfossen.

Stiftelsen Eikernes Dampskipselskap, har som intensjon å restaurere dampskipet "Stadshauptmand Schwartz", til sin originale stand- plassere det ved kaikanten på Kølabbånn, Eidsfoss – som et kulturminne på land.

Skipet var sertifisert for 101,25 passasjerer, og målet er at båten skal brukes aktivt – til slutta lag – selskaper og arrangementer an ymseslag. Dugnad, samt privat og offentlig støtte har sørget for at dampskipet er hevet og plassert på en slipp.

Fortsatt er det behov for hjelp og støtte for å komme i mål

T.H.

Kilder: Stadshauptmand Schwartz og Båttrafikken på Eikern.

Med båt bak alle blåner,

Fred Nordseth, sekretær i Stiftelsen Eikernes Dampskipselskap:

"Ørnen" tilbake i Skien

Nylig vendte veteranbåten "Ørnen" hjem etter to år på fartøyvernssenteret i Kristiansand. Der er båten rustet opp for 4,5 millioner kroner- en restaurering som er betalt av riksantikvaren.

Eieren av båten er Helge Øverbø og han er svært glad for denne støtten. For han er en vanlig skipselektriker på Unitech Skipsservice i Porsgrunn og understreker at pengene er ikke gått til han. – De er gått til båten. Det er ikke slik at jeg kan selge båten i morgen og tjene masse penger på den. I og med båten er verneverdig og har fått restaurering , ligger det forpliktelser i det, at båten ikke kan endres og bygges om, forklarer Øverbø..

Emblem som forsvant

En slik båt blir ikke verd så mye selv om den restaureres. Det er omtrent som med gamle biler. Den er ikke lenger så godt egnet som slepebåt etter tidens krav, sier Øverbø, som arbeider med å få godkjent "Ørnen" som slepebåt fra Skipskontrollen.

Da håper jeg kan ta noen småoppdrag med den. Det er brukt mye penger på å ta vare på kanalen, men det er ikke gjort så mye for å ta vare på båtene som gikk her , sier Øverbø.

Taubåten ble bygget i 1902 ved Ørens Mek Verksted i Trondheim for konsul Ivar Huitfeldt, som var forretningsmann i Trøndelags hovedstad. Da han ble syk i 1905, måtte båten selges, og det skulle bli Skiensvassdragets Fellesfløtningsforening som fikk tilslaget på "Ørnen". Siden har den slepet tømmer mellom Løveid og Skien fram til 1966.

Da ble båten solgt til Brødrene Sørensen- men ørnefigurene som hadde prydet båten ble tatt av. Hvor disse har tatt veien er et stort mysterium. Noen sier de gikk tapt i brann, andre lurar på om de kan henge på en peisvegg et eller annen sted. Helge Øverbø kunne imidlertid ikke fått noen bedre gevinst enn at båten igjen kunne prydes med det gamle emblemet.

Tok passasjerer

Til å begynne med var "Ørnen" en dampbåt, men i 1951 ble den utstyrt med dieselmaskin, en langsomtgående, tresylindret sak. Den har også hatt passasjer-sertifikat fra 1907 til 1921. Da tok den trolig med passasjerer, som måtte stå på dekk mellom Skien og Løveid, til veiforbinnelsen kom ca. 1920.

I de senere år har den hatt flere eiere, til Øverbø overtok den. T/B (taubåten) "Ørnen" er 51 fot og åtte tommer. Den er 12 fot bred, og er på 27 bruttotonn. Båten har siden 19. Oktober 1998 blitt restaurert på Bredalsholmen dokk og fartøyvernssenter i Kristiansand. Rustne plater og spant er skiftet ut. Den er blitt



"Ørnen".

Foto: Thor Hansens arkiv.

klinket på gamlemåten istedenfor å ha blitt sveiset sammen.. Og den har fått nytt dekk i furu. Det gjennstår fremdeles en del arbeid med den, blant annet med innredningen som nå kan settes på plass igjen etter at den måtte tas ut i forbindelse med restaureringen.

Jan Bjørn Taranrød.

Tekniske data:

Kjenningsignal: LFHO

Lengde: 51,8'

Bredde: 12,0'

Tonnasje: 26,87 brutto tonn

5,45 netto tonn.

Maskin: B&W Alpha,
type 343V 135-150 hk,
nr: 6318 bygget 1950

«Ørnen» er bygg nr. 3 ved Ørens mek. Verksted i Trondheim.

Litt om losen og losvesenet i gamle dager

Det var først etter den store nordiske krig at myndighetene innså betydningen av et ordnet losvesen. Før den tid kunne "bønder og sogar kvindemennesker" lose inn skip. Det var kapteinløytnant Gabriel Christiansen som i 1720 fikk til et organisert losvesen og det ble to losområder i landet, det søndenfjelske og det nordenfjelske. Det søndenfjelske gikk fra svenskegrensen til Åna Sira. I 1720 var det "udj Schottewig den 2. April disse loser: Bertel Bertelsøn, Tosten Nielsøn, Jacob Andersøn, Jacob Hansøn og Christopher Christensøn.

Etter den nye losloven som kom i 1720 forstod folk at for å komme de seilende skip først i møte, gjaldt det å bo ytterst ute i havgapet. Dessuten var det bra med fiskeplasser rundt øya. Så alle som flyttet ut her var sjømenn, loser og fiskere. For å se skipene langt ute måtte losen opp i høyden. Oppe på de høyeste knattene bygde de sine losvarder. Noen var runde og andre i U, T eller S form, så de kunne være i le for vinden. Det kunne bli noen lange timer å stå der oppe og speide etter skip. For å få tiden til å gå, hendte det at de hogg inn i fjellet forbokstavene sine eller navn på skip. Dette kan en se på varden i Nibesund. Her oppe ved vardene stod sikkert både fedre og mødre og barn og speidet og ventet. Her oppe lærte de unge å lengte ut; ut i verden. Når de så en skute langt ute måtte losen være rask, nå gjaldt det å være først ute, for kanskje andre loser også hadde sett skipet. Han fikk purret losgutten og så bar det i all hast til båten, få heist seilet og sette utover. Det var alltid forbundet med stor fare når losen skulle borde skipet, særlig hvis det var dårlig vær. Han gikk opp på le side og så passet han på det rette øyeblikk, så jumpet ha. Eller i riktig dårlig vær med grov sjø ble det kastet ut ei line fra skipet og så knyttet losen tauet rundt seg og hoppet i sjøen. Så dro de han opp på dekket på seilskuta. Eller de festet en talje under storraen og kastet enden ut til losen. Han ble så heist opp under raen og gikk ned etter riggen. Losgutten seilte båten hjem igjen. Var losen alene, tok de losbåten på slep. Losene var kjent for sitt vågemot og sitt gode sjømannsskap. De var stolte av yrket sitt og tok oppgaven alvorlig. Og det var jo slik at losen var mest uunnværlig når været var som verst. Derfor ble losenes arbeid mange ganger en kappseiling med døden, en kamp med elementene. Mange ble navngjetne for sitt mot og sine bragder. Om Niels Christiansen "Agderlosen" som han også kaltes, ble det diktet en sang "Der brenningen bryter".

Før var båtene åpne og da hendte det mange ganger at de ble fylt med en brottsjø, og mang en los og losbåt gikk til bunns. Det var Peter Norden Sølling, født i Kristiansand, som fikk gjennomført at det ble bygget dekk på losbåtene. I mange loshjem hang der et portrett av P.N.Sølling.

I 1881 hadde Jens Adelsten Olsen en årslønn på 300 kroner. Fra denne summen var det tre fratrekksposter for å beregne nettoinntekt. Først var det (i 1880 åra)



Losvarden i Sandviga.

20,75% avtrekk til losvesenet. Av dette nye beløpet skulle losguttene ha 1/3. Det tredje fratrekksbeløpet var driftsutgifter, avdrag på lån, forsikring m.m. på losskøyta. Av en bruttoinntekt på kr. 760,- gikk det kr. 157,- til losvesenet, kr. 201,- til losguttene og da er det kr. 402 igjen til losen og til utgiftene til losskøyta.

Ramsøya hørte under Ulvøysund losstasjon og losingsdistriktet var fra "den rette linie der kan trekkes fra Natvigtangene herover Klaaholmen til sjøs i øst, til den rette linie, der kan trekkes fra den nordre Pynt ved Kvareneskilen herover Meholmskjær til sjøs". Fastlosene hadde sertifikat til å løse "Gjennem alle farvande og til alle Havne paa strækningen fra Humlesund til Randøssund". Dessuten skulle de "være kjedte i Kristiansand og Indre Flekkerø". Mens det for reservelosen skulle være "som for fastlodsene bestemt, dog behøve de ikke at være kjendte til Kristiansand og Indre Flekkerø". Og grensen mellom indre- og utenskjærseilas var "En ret linie fra Ulvøssunds Mærke til Tronderøholmen, fra denne en linie til Skaaribøxlene og derfra en linie til Mærket paa Nøddingen".

Den viktigste forskjellen mellom fastlos og reservelos var at reservelosen bare fikk løse skip som var for inngående. Dette ble opprettholdt helt til 1890-årene. For å bli fastlos måtte en først bevise sin dyktighet noen år som reservelos. Ellers rykket en opp ved at en fastlos døde eller ble pensjonert. I utgangspunktet kunne alle framstille seg til losprøven, men i praksis ser det ut som yrket mest gikk i arv fra far til sønn. Og alle hadde tidligere seilt til sjøs.

Utdrag fra boken "Ramsøya den ytterste nøkne ø".

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

