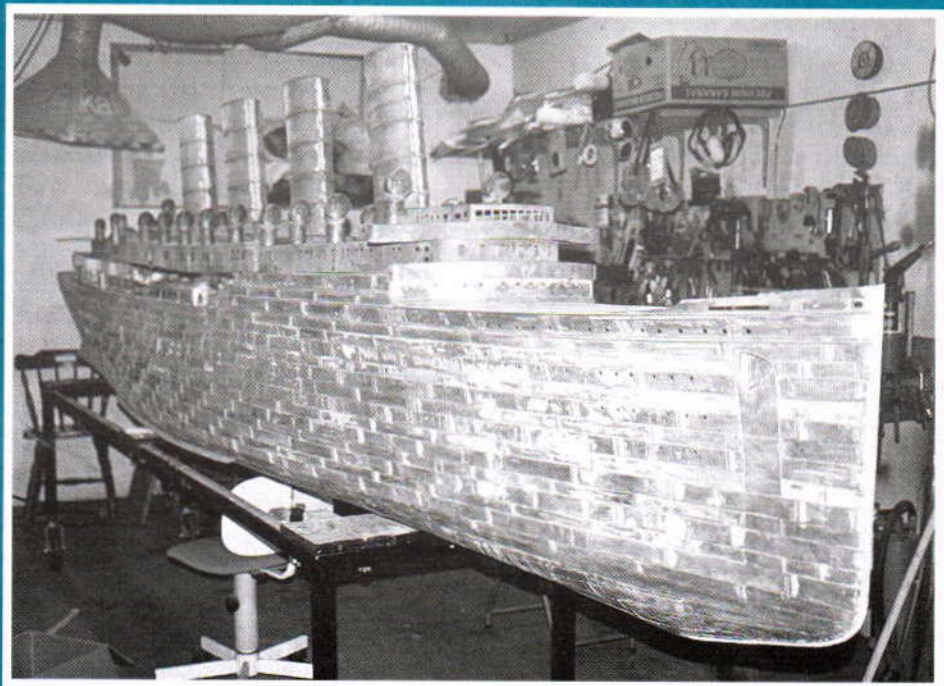


DAMPSKIBS

P O S T E N



Dampskibsposten

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

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

Opplag 2.040

Styremedlemmer 2002

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:
Else Ellila p: 22 68 52 52

Sekretær: Øyvind Ødegård 64 86 82 55
90 03 39 22

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

Forside: "Mauretania" 1906-1935.

Baksiden: Slepeoppdrag var en viktig inntektskilde for de første rutebåtene.

Veteransklipslaget Fjordabåten

Postboks 1740 Nordnes
N-5816 BERGEN
www.fjordabaaten.no

Formann: Pr. telefon
Harald Kvinge p: 53 41 52 14
a: 53 49 13 00

Kasserer:
Arne Lyngtun 55 28 07 31

Sekretær:
Trine Marcussen 55 33 79 75

Atløys Venner

Danielsvike 23
N-6900 FLORØ

Side Innholdsfortegnelse:

- 3 Hva skjer med Hurtigruten og "Harald Jarl"
- 7 Brev fra utlandet
- 8 Siste tur med "Harald Jarl"
- 11 Italia-båtene
- 13 Med "Nordkapp" til Nordkapp
- 19 D/S "Styrbjørn"
- 21 Marinemaler Kjell Andersen - Svelvik
- 22 "Mauretania" 1906 - 1935
- 25 Et 150 års minne
- 28 Oslo havn før og nå
- 29 Brev fra utlandet II
- 30 Ingen Tinnsjøfart til sommeren

Stofffrist neste nr.: 15. september 2002

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
E-post: tho-h@online.no

Hva skjer med Hurtigruten og "Harald Jarl"?

Etter planen var det den 20. oktober 2001 slutt for den siste jarlen i hurtigrute. Kystens trofaste sliter "Harald Jarl" hadde da vært et pålitelig bindeledd mellom nord og sør i vårt langstrakte land gjennom hele 41 år. Dette utgjør ca. 2,8 millioner nautiske sjømil, hvilket tilsvarer omtrent 130 ganger rundt jordkloden! "Harald Jarl" ble naturligvis gjort stas på i Bergen under sin siste sydgående reise i offisiell hurtigrutefart av både fjordabåter og veterane kjøretøy. Båtene fulgte hurtigruten det siste stykket langs Byfjorden inn mot Bergen by, mens veterane biler, busser og brannbiler overtok og ga jarlen en varm velkomst da denne la til kai ved Bryggen i Bergen.

Ute på Byfjorden fløytehilste D/B Dampen (1910), lokalrutebåten M/S Granvin (1931) samt sjøbussen M/S Bruvik (1949) på hurtigruten M/S Harald Jarl (1960). Med i følget var også motorkutteren M/K Argus (1914), redningsskøyten R/S Christian Børs (1937), vengebåten "Enigheten" til Bergen Kystlag samt "Sjøsprøyten" til Bergen Brannvesen. "Harald Jarl" var faktisk den raskeste av dagens hurtigruteskip med sine 16 knop, slik at selv de mest moderne hurtigrutene måtte gi tapt i fartskonkurranse. Derfor hadde jarlen på forhånd avtalt med fjordabåten M/S Granvin om å sakke ned til sistnevntes marsjfart på 10 knop fra Eidsvåg og inn til byen, slik at de fikk mulighet til å ledsage jarlen det siste stykket.

Da "Harald Jarl" passerte Skoltegrunnskaaien for siste gang i offisiell hurtigrutefart, fløytet alle båtene på ny, men det var jarlen sin kraftige fløyte vi hørte best. Skipet gled sakte og majestetisk videre inn Vågen. Nøyaktig 5 dager hadde den da brukt på 2500 nautiske mil i sin sydgående rute fra Kirkenes Havn, via 32 andre byer og anløpssteder, før den ankom Bergen som siste havn. Dette flotte skipet kastet anker midt i Vågen, og brukte ankeret til å vende seg helt rundt i utgående posisjon, før den la til kai til sedvanlig hurtigrutetid 14.30. For oss som fikk betrakte dette på nært hold, var det både et stilfullt og et vemodig skue. Når så vi sist et skip vende på denne måten, og når får vi se det igjen?

Vanligvis legger alle hurtigruteskipene til ved Frieleneskaaien ved Puddefjordsbroen på Møhlenprissiden, men til tross for merkostnader, ordnet Hurtigrutens representant i Bergen det slik at "Harald Jarl" fikk en stilfull og verdig sisteankomst til Bergen. Håkonshallen og Bryggen var en praktfull ramme rundt det hele. All gods og varetransport som besørges av hurtigruten, ble denne dagen omdirigert til Bergen sentrum, og dette viser hvor stor interesse og smidighet der er å finne blandt alle involverte parter. Bergen er best når det gjelder. "Nordsteam 2000 Bergen" var på folkets lepper nok en gang.

"Harald Jarl" har mange trofaste tilhengere, og skipet representerer et unikt stykke kysthistorie. Det snakkes varmt om en veteran med sjel. Derfor var det stort



M/S "Harald Jarl" gled sakte og majestetisk inn Vågen før den la til kai ved Bryggen i Bergen den 20.10.2001. Hurtigrutetjenesten gjennom hele 41 år var med dette fullendt.

fremmøte også på kaien, hvor "Harald Jarl" ble møtt av 14 veteranbiler fra Bergen Veteranvogn-Klubb, 4 veteranbusser fra Gaia Veteran, 2 veterane brannbiler fra Bergen Brannvesen, sangkor, og en stor mengde skuelystne. Bilhornene lød da "Harald Jarl" klappet til kai, og sangkoret stemte i Johannes Kleppevik sin "Hurtigrutesong". Svært mange myldret rundt på kaiområdet, og da kaptein Kjell Jonassen og øvrig mannskap fra "Harald Jarl" gikk ned landgangen som de første i land, ble de hyllet med spontan jubel og taktfast klapping fra både passasjerer og publikum. Varer og gods ble deretter losset på gamlemåten, og for siste gang i ordinær hurtigrutetrafikk, så vi jarlens gule bom heise en bil fra fordekket og trygt ned på kaien.

Langs bryggekannten, ved M/S Harald Jarl, la de flotte veteranbåtene M/S Granvin og M/S Bruvik seg også til kai, som et forskjønnende element i bybildet, med konturene av Bryggen i bakgrunnen. Som i en levende museumshavn, var der et pulserende liv: Disse stolte fjordabåtene hadde akkurat satt av sine passasjerer etter endt fjordtur, mens avgående passasjerer fra "Harald Jarl" ble fraktet avgårde i veteranbusser for videre ferd til jernbanestasjon og flyplass. Jeg lurte på nåtid reiselivet og reiselivslaget oppdager hva bergenserne kan stille i stand... Veteranbiler fra Bergen Veteranvogn-Klubb var skråstilte langs kaikanten og de var også med på

å komplettere havnebildet. Gamle melodier fra 78-plater blandet seg med motorlydene fra disse bilene, og mange forbipasserende stanset opp. En detalj som en Amerikakoffert med originale klistremerker fra Den Norske Amerikalinje (NAL) vakte også oppmerksomhet. Magirus stige bilen til Bergen Brannvesen var charmerende pyntet med flagget til Troms Fylkes Dampskibsselskap, nok et eksempel på at alle deltakene kjøretøyforeninger var med på å gjøre stas på "Harald Jarl" sitt siste offisielle hurtigruteanløp til Bergen.

"Harald Jarl" ble bygget i 1960 i Trondheim for å erstatte dampskibet "Sigurd Jarl". Den ble dermed det største skipet i Hurtigruten til da, og første med utkikkssalong foran. I størrelsesorden kan det nevnes at skipets brutto tonnasje er på 2568 BT, lengde 87,4 m (286 fot), bredde 13,3 m og dybde 4,6 m. På prøveturen ble farten målt til hele 18,3 knop. I 1983 ble jarlen oppgradert og et mer "moderne" skip fremstod, tilpasset tidens krav til sikkerhet og komfort, men salongene er bevart i sin tilnærmet opprinnelige form slik de fremstod på Jomfruturen. Totalt er der 90 lugarer ombord som varierer i størrelse fra en til fire køyer, og ca. halvparten av disse lugarene har vaskeservant. De resterende er utstyrt med moderne fasiliteter. Man har forsøkt å holde fast på den opprinnelige atmosfæren og de gamle tradisjonene. Derfor heter det forøverig ikke resepsjon ombord, men billettkontor.

Deltakende foreninger og andre gode krefter fikk etterpå komme ombord i "Harald Jarl" for å se oss litt omkring og for å hygge oss med kake og kaffe i salongen forut, hvor veggene er prydet med malerier av Kaare Espolin Johnson. Hurtigruten ble stiftet i 1893 av Richard With, og det startet med et behov for å få fram fisk og handelsvarer. Fram til i dag har hurtigruten hatt en uvurderlig betydning for samfunnsutviklingen langs norskekysten, med sin frakt av post, gods, varer og lokalbefolkning. I senere tid er hurtigrutetrafikken blitt mer turistpreget. Hele 85 skip har gått i hurtigrutefart siden oppstarten.

I disse dager foregår en oppgradering av hurtigruten. De gamle klassiske skipene forsvinner, og nye kommer til. Flåten bestod inntil 20/10-2001 av de to tradisjonelle og klassiske skipene "Harald Jarl" og "Lofoten" fra 1960-tallet, 3 mellomgenerasjons skip fra 1980-tallet og 6 skip fra 1990-tallet. I alt 11 hurtigruteskip går altså til enhver tid i rute mellom Bergen i sør og Kirkenes i nord, men det er kun ombord på "Harald Jarl" og "Lofoten" man aner noe av atmosfæren fra "gammeldampen". "Harald Jarl" eies av TFDS og de har 5 hurtigruter, mens "Lofoten" eies av Ofoten og Vesteraalens Dampskibsselskap (OVDS) og de har de 6 siste.

Den forlenget pensjonerte "Nordstjernen" får sin tredje inntreden i hurtigrutefart da den skal overta "Harald Jarl" sin plass langs kystleden, inntil TFDS sitt nybygg "Trollfjord" er klar til å overta den 7. mai 2002. "Nordstjernen" tilhørte opprinnelig Det Bergenske Dampskibsselskab (BDS) og fulgte med til Troms da TFDS overtok Bergenske sine hurtigruteskip på 1980-tallet. Andre båter som fulgte med da BDS ble nedlagt, var "Nordlys", "Polarlys" og "Midnatsol". "Nordstjernen" er tatt godt vare på, og går i Svalbardrute om sommeren, men ligger uvirksom om vinteren. Selv om



Som vi ser så foregikk lossingen av varer og gods fra "Harald Jarl" på gamlemåten. To Buicker og en Ford, alle fra 1937, samt den unike Bryggen i Bergen er med på å skape en vakker og verdig ramme rundt det hele.

"Nordsjernen" fra 1956 er fire år eldre enn "Harald Jarl", har den en ganske ny maskin og regnes således som mer driftssikker enn jarlen, som på sin side har en helt spesiell hovedmaskin: Det er en Burmeister & Wain av "coverless"-typen, bygd på lisens ved Akers Mekaniske Verksted i Oslo. Denne originalmotoren fra 1960 veier 120 tonn og er en 5-sylindret enkeltvirkende 2-takter med motgående stempler. Disse dobbeltvirkende stemplene går altså mot hverandre, slik at hele toppen lever. "Harald Jarl" sin maskin sies å være den siste gjenlevende i sitt slag i verden.

"Harald Jarl" ble altså bygget i 1960 av Trondhjems Mekaniske Verksted og levert til byens eget rederi Nordenfjeldske Dampskibsselskap (NFDS). I 1989 ble den overført til TFDS etter at NFDS ble raidet og nedlagt, akkurat som BDS. Etter utfasingen av "Harald Jarl", jobber en stiftelse i Trondheim for at skipet skal komme tilbake til fødebyen og tas vare på der. Men aller først skal veggmaleriene av Kaare Espolin Johnson tas ut. De har en verdi på 15-18 millioner kroner, - en verdi langt større enn jarlens egenverdi, og disse vil bli flyttet over på "Trollfjord". Denne overføringen utføres ved Fosen Mekaniske Verksted i Rissa i Trøndelag, hvor "Trollfjord" nå bygges, og hvor jarlen skal ligge som losjiskip på ubestemt tid. I tillegg har TFDS skrevet kontrakt på enda et skip som skal erstatte "Midnatssol". Dermed er også mellomklassen i ferd med å bli faset ut.

Når det gjelder "Lofoten", som er fra 1964, hadde den siste ankomst til Bergen i

ordinær hurtigrute 02.02.2002. "Lofoten" har fått status av Riksantikvaren som verneverdig fartøy, og det er unikt at en hurtigrute har blitt vernet mens den gikk i ordinær rute.

Santhansaften 1960 la "Harald Jarl" ut på sin første tur nordover fra Festningskaia i Bergen til Kirkenes. Naturligvis ble også siste nordgående reis feiret, og det skjedde 9. oktober 2001. Fra informert hold er det blitt meg fortalt at det var en fantastisk kveld med utsøkt middag, gode taler, musikk ombord, full båt og fullt på kaien. Da jarlen la fra kai, ble Bergenssangen spilt og sunget av Brannkorpset, og tonene fra "Anchors Away" fulgte jarlen avgårde i nattemørket. Kaptein Jon Olaf Klodiussen var meget rørt.

Som en siste hyllest til "Harald Jarl", ble det gitt ut offisielle nummererte minnemedaljer i ekte gull, sølv og bronse i forbindelse med siste turen til M/S Harald Jarl den 20. oktober 2001.

Avslutningsvis vil jeg ønske det stolte skipet lykke til på den videre ferd. Måtte denne kystens staselige sliter få en verdig alderdom.

Tekst og foto: Trine Marcussen

Brev fra utlandet

Fra våre danske veteranskipsvener har vi fått ved Kirsten Pontoppidan, en hyggelig E-postmelding: Jers blad Dampskibsposten bliver sendt til en forkert adresse!

Den nye adressen er:
Dansk Veteranskibsklub,
Byager Vænge 29a,
DK 3460 Birkerød, Danmark

Tusind tak for et godt blad. Vi får jo desværre ikke selv lavet så mange blade her i Danmark....

Mange damphilsner fra S/S "Skjelskør" og S/S "Bjørn", idet vi ønsker alle en trivelig sommer.

Kirsten
(Høker på S/S "Skjelskør" og blæksprutte i land....)

Siste tur med "Harald Jarl"

av Trygve Rødland, postveteran i Stavanger.

En gruppe på 54 fra Posten, de aller fleste pensjonister, fikk være med på Jarlens siste reise fra Bergen til Oslo den 20. – 22. oktober 2001. Et eget program for Postens deltakere ble presentert om bord av reiseleder Pål Espolin Johnson, og tidligere administrerende direktør i Posten, Anders Renolen.

Lørdag 20. oktober var det slutt for "Harald Jarl" i hurtigruten. Etter 41 år i rutefart tørnet skipet for anker og la til kai i Vågen i Bergen for siste gang. I det vakre høstværet møtte veteranskip "Harald Jarl" på Byfjorden, og veteranbiler hadde tatt oppstilling på Bryggen. Skipet hadde da tilbakelagt 3,7 millioner nautiske mil, en seilas som tilsvarer 139 turer rundt ekvator. Kaptein Kjell Jonassen kunne fortelle til at den siste turen Bergen–Kirkenes–Bergen var en 11 dagers vemodstur med korsang, taler, blomster, tårer og latter fra alle de som møtte fram for å ta farvel med skipet.

"Harald Jarl" - kulturskipet

Klokken var 2200 Sankt Hansaften 1960 da Nordenfjeldskes nye flaggskip la ut fra Festningskaia i Bergen på sin første tur til Kirkenes. Anders Renolen var om bord også den gangen som ung postekspeditør. "Harald Jarl" var det første i en ny generasjon hurtigruteskip, og inntil 1982 var skipet det største og fineste.

Skipet ble bygget ved Trondhjems Mek Verksted og gikk inn som avløsning for "Sigurd Jarl" som ikke lenger holdt mål. Forut har skipet en utsiktssalong, den gangen noe helt nytt i hurtigruten. Det var lugarer for 54 på 1. plass og 170 på 2. plass. Innredningen var av høy standard og bygget etter de nyeste forskrifter. Arkitekt Finn Nilson fra arkitektfirmaet Arnstein Arneberg hadde ansvaret for interiøret, mens kunstneren Kaare Espolin Johnson sto for utsmykningen. Og nettopp utsmykningen til Espolin Johnson var en av hovedgrunnene til at skipet tok denne siste turen til Oslo.

I 1983 ble "Harald Jarl" oppgradert etter nye sikkerhetsregler. Lugarene ble revet ut og bygget opp i større enheter, de fleste med dusj. Kapasiteten ble da redusert fra 224 til 169 køyer for passasjerene. Samtidig ble maskinen grundig overhaldt og fornyet. Det er en 5-sylindret Burmeister & Wain på 3450 bhk. Troms Fylkes Dampskibsselskap som eier båten i dag, overtok driften i 1989.

"Harald Jarl" har seilt i hurtigruten i 41 år uten at den har vært særlig framme i nyhetsbildet. Den 6. august 1997 grunnstøtte den imidlertid nord for Rørvik for sørgående og fikk en betydelig bunnskade. Torsdag 22. februar 2001 gikk den på grunn på ny utenfor Rørvik. Denne gangen var det bare skraper i bunnsmøringen og



Posten og veteran skipene i Bergen

hilser

passasjerer og besetning god reise på

Ærestur Bergen - Oslo 20. - 22. oktober 2001

og takker

M/S HARALD JARL

for god samseiling gjennom mange år.



En hyggelig hilsen
og en filatelistisk
godbit.

ingen skader i skroget. Etter en inspeksjon kunne skipet fortsette turen nordover fredag morgen.

Ærestur Bergen – Oslo 20.- 22.10.2001

Postfolkene fra Østlandet hadde en fin tur med buss over fjellet til Bergen. Pål Espolin Johnson var vår mann, også som reiseleder på bussturen. Etter at vi hadde installert oss i lugarene og sett oss om i skipet, ble vi kl. 19.30 formelt ønsket velkommen om bord. Vegard Bakka og Arthur Brekke fra Posten i Bergen hilste og hadde med en filatelistisk godbit til besetning og passasjerer. Så ventet en flott lutefiskmiddag i spisesalen, og Boknatrioen underholdt med festlig sang og spill. Skipet forlot Bergen kl. 2200, og vi våknet opp til frokost i Stavanger neste morgen.

Stavanger havn lå badet i lav morgensol med blikkstilte vær. Humoristen Steinar Lyse kom om bord kl. 10.00 og underholdt i en god halvtime med "Skråblikk på Stavanger". Kl. 12.00 forlot vi Stavanger og kunne spise en herlig lunch før dønningene fikk skipet til å rulle svakt over Jærhavet. Gisle Espolin Johnson, sønn til Kaare Espolin Johnson holdt da et svært interessant foredrag om farens utsmykninger i røkesalongen. Han tok for seg bilde for bilde og forklarte om motiv og teknikker som var brukt.

Samme ettermiddag fikk vi som tilhørte Postens gruppe, se et fint lysbildeprogram av Pål Espolin Johnson om hans opplevelser "Året rundt med hurtigruta". Anders Renolen hadde også morsomme og interessante ting å fortelle om postframføring langs kysten og om livet om bord i hurtigruta fra hans tid i reisetjenesten.

Posten var fast "passasjer" på Hurtigruten fra starten i 1893 og hadde i 90 år lokaliteter for sortering av post underveis. Postfolkene som reiste var stasjonert i Trondheim, og beretningen om postfolkene på Hurtigruten er en saga om mennesker som måtte tåle sjøen, og som måtte kunne postarbeidets mangesidige arbeidsrutiner og vite å utnytte muligheter når forsinkelser skapte ugreie i de forutsatte rutekorrespondanser. Postkontoret om bord ble gjerne et servicesenter for passasjerene.

Mandag morgen lå "Harald Jarl" til kai i Horten da vi våknet. Innlagt i programmet var en byvandring med besøk på Preus Fotomuseum og Marinemuseet. Vi kom også om bord i en ubåt som er satt på land ved Marinemuseet. De fleste ble nok overrasket over hvor smått og trangt alt var der. Men så er jo ubåten av gammel klasse som ikke lenger er i bruk i den norske marine.

Klokken 16.00 klappet "Harald Jarl" til kai ved Festningen i Oslo. Tempo Høybråten Janitsjar tok i mot oss med feiende marsjer. Mange nordlendinger og finnmarkinger bosatt i Oslo var møtt fram, sammen med slekt og venner av passasjerene. Janitsjarkorpset marsjerte til et kunstmuseum i Oslo hvor det var utstilling av Kaare Espolin Johnsons arbeider. Kunsten om bord inngikk som en del av denne utstillingen. Så skulle kunstverkene demonteres og klargjøres i regi av Nasjonalgalleriet. I det nye hurtigruteskipet "Trollfjord" skal det innredes en egen salong tilpasset disse bildene, så de får et nytt liv langs kysten. – Det blir helt som far ville ha ønsket det, sa Gisle Espolin Johnson. Maleriene har en takst på over 10 millioner kroner. Det er mer enn resten av "Harald Jarl".

"Harald Jarl" - hva nå?

Hva vil skje med skipet videre? Etter Oslo-oppholdet skulle Jarlen til Fosen Mek. Verksteder hvor det skulle fungere som hotellskip. Hva som siden skjer, visste ingen jeg snakket med om bord. Entusiaster i Trondheim vil gjerne ta vare på Jarlen som veteranskip, mens rederiet ønsker å selge det på det internasjonale marked.

Takk for samværet om bord – og takk for at jeg fikk anledning å bli med på den historiske turen.

Italia-båtene

25 år med 25 Hurtigruteskip Del 1

I mai flyttet jeg til Norge, fra den Skandinaviske halvøyas sørligste by; Trelleborg i Skåne, til verdens nordligste by; Hammerfest. Den flytterreisen foregikk med tog over Østersund og Trondheim til Bodø og Hurtigruten derfra. Siden den gang har det hittil blitt 133 kortere turer og lengre reiser med Hurtigruten, og jeg har reist med alle skip som ble bygget for Hurtigruten etter krigen, med "SANCT SVITHUN" som eneste unntak. Jeg har bodd på fire Hurtigruteanløpssteder; Hammerfest 1978-79, Vadsø 1979-81, Bergen 1985-89 og Stokmarknes 1993-95.

De fire første Hurtigruteskipene som ble bygget etter krigen ble bygget som motorskip i Ancona i Italia. Samtlige daværende Hurtigruterederier bygget hvert sitt og etter loddtrekning ble det til at Det Nordenfjeldske D/S sin "ERLING JARL" og Det Bergenske D/S sin "MIDNATSOL" ble levert i 1949 og Vesteraalens D/S sin "VESTERÅLEN" og Det Stavengerske D/S sin "SANCT SVITHUN" i 1950. Som alle vet gikk jo "SANCT SVITHUN" tragisk ned i 1962.

Skipene ble kalt "Italia-båtene" og ble betalt med tørrfisk. De var bygget som BDS sitt dampskip "NORDSTJERNEN" fra 1937, med adskilte overbygg fra 1. og 2. plass og bommer fra lasting og lossing både foran fremre overbygg og mellom overbyggene.

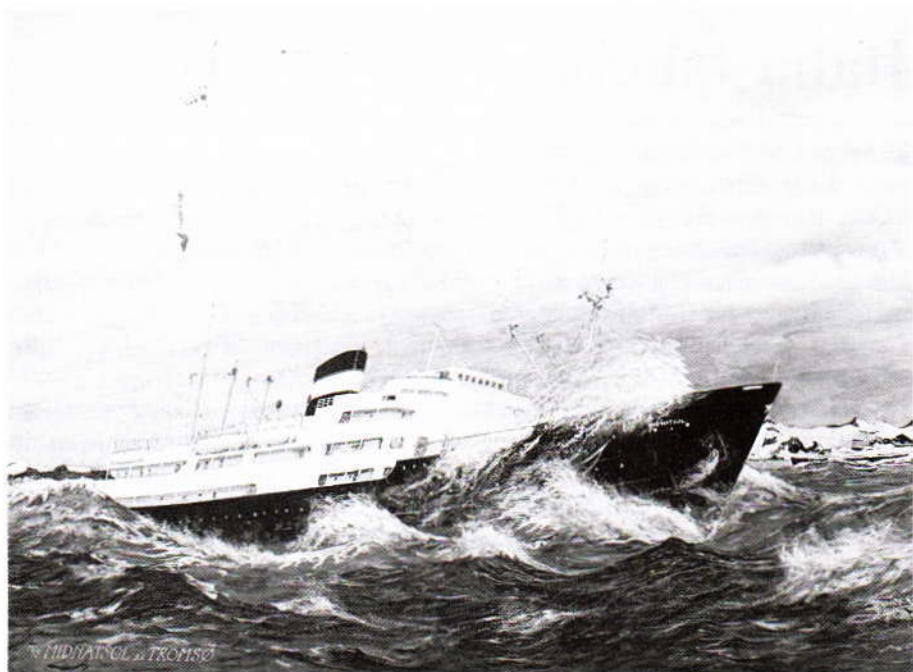
"ERLING JARL" var den av "Italia-båtene" som jeg egentlig likte minst, om jeg skal være ærlig. Det var vel noe med at NFDS var det Hurtigruterederi som jeg opplevde behandlet de distansereisende dårligst. Man skulle helst være utenlandsk rundreisende for å få god behandling på det selskapet sine skip.

"ERLING JARL", som for øvrig var en del ombygget innvendig etter en stygg brann om bord, i Bodø i 1963, gikk på grunn og ble tatt ut av Hurtigruten to år at jeg kom til Finnmark, men jeg rakk tre turer meg henne; fra Vardø til Vadsø og fra ekspedisjonsbåt utenfor Gamvik til Vadsø i 1979 og fra Vadsø til Honningsvåg i 1980.

"MIDNATSOL" var min absolutte favoritt blant "Italia-båtene". Hun hadde originalt interiør med asymmetrisk lugardekk med søyler i valnøttre, hvis jeg husker riktig. Lastebommene ble fremdeles svinget ut og over relingen ved håndkraft med blokk og talje. Det var stil over Bergenske sine skip og fremdeles kunne man ringe på betjening i 1. plass-salongen.

I 1979 ble alle BDS-skipene overtatt av Troms Fylkes D/S. I 1982 ble "MIDNATSOL" avløst av et nytt skip.

Jeg rakk å reise med henne en gang mens hun fremdeles var et BDS-skip; fra Hammerfest til Kirkenes i romjulen 1978. I 1980 brann dampskipskaia i Vardø og derved fikk Vadsø anløp både før og etter Kirkenes (normalt var det enten eller-nu er



M/S "MIDNATSOL" malt av Carl Fr. Monsen i Kragerø. (Dette maleriet skal selges og Thor i redaksjonen kan gi opplysninger.)

det kun før). Jeg tok en tur fram og tilbake fra Vadsø til Kirkenes med henne det året og endelig feiret jeg jul om bord i 1981, fra Svolvær til Vadsø. Da bodde jeg i Narvik og reiste på Hurtigrutebillett helt derfra, fra Narvik til Svolvær med Ofotens D/S sin lokalbåt "SKOGØY" fra 1954.

VDS var i motsetning til NFDS kystens og de distansereisende sitt rederi. Det var skipene som kunne snu utenfor havnen for å gå inn å hente etternølere.

"VESTERÅLEN" hadde det med å spy ut en masse sort røyk, visstnok etter en grunnkjenning i 1978. Hun ble erstattet av et nytt skip med samme navn i 1983.

Med henne reiste jeg fra Vadsø til Vardø og fra Honningsvåg til Vadsø i 1979 og fra Hammerfest til Vadsø og frem og tilbake mellom Vadsø og Kirkenes i 1980.

Mats Lonnedal Risberg har skrevet denne artikkelen. Senere vil han følge opp med 2. "Aalborg-båtene", 3. "Åttitalls-skipene", 5. "Cruisc-skipene" og 6. "De tre siste kjempene".

Med "Nordkapp" til Nordkapp

For fjerde gang ble det arrangert Hurtigrutetur for våre veteranskibsklubber og båtlag. Vi skulle reise med "Lofoten", og utgangspunktet var på dens siste ordinære tur i april. Som de fleste sikkert kjenner til, skal "Lofoten" ut av vanlig rute når den nye, store "Finnmarken" blir levert. Av forskjellige grunner måtte turen fremskyndes til 12 februar, men en tur med "Lofoten" midt på vinteren kunne jo så absolutt være spennende, selv om det ikke ble noen sistetur.

Men intet av dette skulle bli noe av – "Lofoten" har fått seilingsstopp!! Sjøfartsmyndighetene forlangte bl.a. fullt røyk-/brannvarslingsanlegg installert i alle lugarene, umiddelbart, noe som krever verkstedopphold, riving av garnering og jeg vet ikke hva. Så er Eivind Lande på tråden, han som for fjerde gang har ordnet det hele, og stått som reiseleder på tre turer. Denne gang skulle han ha fri, være passasjer. Vi måtte ta en avgjørelse – enten avbestille og få pengene igjen, eller reise med "Nordkapp" isteden.

Det er ikke størrelsen det kommer an på

Nå ligger det vel i kortene at det er de gamle fartøyene vi i våre foreninger er mest interessert i. De gamle, ikke større enn at du har kontakt med sjøen, hvor mannskap og passasjerer ser hverandre og kan sitte ned og slå av en prat. De gamle, hvor innredningen er trang, og hvor malingen flasser enkelte steder, hvor rusten titter frem, og hvor det lukter diesel. Og hvor det "riste og dure og gjønge". Men hvor nettopp trang innredning, litt flassing og diesellukt utgjør det vi setter pris på. Og at et skip riste og dure er jo en del av opplevelsen. Etter vår mening.

"Nordkapp" er det stikk motsatte. Flott, naturligvis. Med nydelig innredning med glass, messing og edeltre. Lekre tepper overalt på dørkene (heter det dørker på et slikt cruiseskipp?) God plass og mange steder å være, fra baren og panoramasalongen forut på 7. dekk (over broen) til bar og kafe og ganger med bord og stoler på dekk 5. Store vinduer du kunne se været og kysten komme og gå. Når man følte at all maten ble litt for mye av det gode, var det lett å trimme. Enten nede i et eget trimrom og badstue, du kunne ta trappene fremfor å bruke heisen, eller du kunne gå runder ute på 5. dekk, som skulle gi 1 km på fire runder.

Likevel, vi er ikke skrekkelig imponert over skip som går sideveis til kai, over hydrauliske gangveier som bruker en evighet på å bli lagt ned etter nøye fulgte prosedyrer, eller av en dataskjerm som forteller oss at avgangen er klokken 22.00.

Vi savnet lyden av ankeret som går ut for å kunne tørne skuta mot kai (eller komme ut igjen), gangveien som ble svingt opp med truck, kjapt og som regel uhyre elegant. Vi savnet de to endene gangveien ble sikret med, vi savnet den lille gangen og skinnsofaen utenfor billettkontoret, vi savnet både luktene og lydene som fortalte



M/S "Nordkapp" ved kai i Bodø.

Foto: Else Ellila.

oss at vi hadde kommet ombord i en båt. Men slik er utviklingen. Til det beste for noen, for andre til ...?

Ut på tur, aldri sur

Men om dette var dagens lille hjertesukk, skal man aldri trekke rundt med ønsker som ikke kan oppfylles. Og det ble en hyggelig tur. Det var med 150 passasjerer fra Bergen, deriblant 50 briter som hadde bestilt "nordlystur" – altså ikke skipet, men lyset – og så skulle de ikke være med lenger enn til Tromsø. Vi fikk derfor båten nesten for oss selv etterhvert, vi rundt 20 som ikke avbestilte. Noen flere rundreisepassasjerer var det selvsagt, og en del distansereisende, men det er synd å si at det var trengsel.

Vi gikk om bord i Trondheim, men i nydelig vær og et par-tre timer til avgang, var det fornuftig å vandre litt rundt i denne fine byen, gjennom trange smug og opp til Nidarosdomen, og deler av Ravnkloa, som dessverre er bygget om til det ugjenkjennelige med et helt moderne bygg – men som huset et flott kombinasjon av kafe og en fantastisk fiskeforretning!

Ut Trondheimsfjorden og opp mot Rørvik. Det blåste opp, liten storm i mot, litt stamping og uvelhet for enkelte. Vi gikk ikke Stokksund denne dagen, men utaskjærs. Det blåste for mye, og et skip med et slikt vindfanget er naturligvis svært utsatt i trange farvann.



Fra Nordkapp platået.

Foto: Else Ellila.

Dårlig vær på Helgeland

Det var grått, det snødde, det regnet, det sludde og det blåste på Helgelandkysten. Og det var sol og blå himmel, helt sikkert en times tid. Men været er jo en del av kysten og av Hurtigruta, og hører med. Det *er* gøy å prøve å tvinge seg mot vinden ute på 5.dekk, og så oppdage at du ikke greier det, men blir blåst tilbake.

I Bodø ble den første utflukten arrangert, til flymuseet, hvor det er en ganske unik samling av luftens maskiner.

Ikke bare var det vanskelig for skipet å komme seg ut fra Bodø, det ble storm over Vestfjorden også. Ikke de helt store bevegelsene, men nordvesten gjorde at det stampet og slo litt. Og i Stamsund er det som kjent ganske trangt, så det var hele tiden forsinkelser å prøve å ta inn igjen.

Magnar 70 år

"Lofotens", Hurtigrutas og "Børøysunds" populære stuert og sjefskokk nr 1 (riktignok godt pensjonert), Magnar Kristiansen ble bedt av Eivind om å komme ombord i Svolvær, hvor han bor. Magnar dukket opp, og sammen drakk vi en god whisky og skålte for hans kommende 70 års-dag. Han savnet det gamle, gode livet om bord. Hvor man var sammen og hadde det hyggelig, og hvor det å ta en fest hørte til. Men det var en annen tid, en tid som aldri kommer tilbake.

Etter Harstad letnet været litt, og mot Finnsnes ble det ganske fint – men så kom



På befaring i maskinen på M/S "Nordkapp".

Foto: Else Ellila.

vinden igjen. Noen av oss trosset Tromsøbrua i stiv kuling med snøen fykende vannrett, målet var kun å komme seg ut på en tur hver dag, for å forbrenne noen av de stadig inntatte kalorier.

Vel ombord ut på kvelden var det lille orkesteret i full gang, men de måtte konkurrere med OL i Salt Lake City som mange fulgte med i, og med samtidig få passasjerer, synes vi nesten synd på dem. Det kan neppe være mye gøy å spille nesten uten tilhørere.

Ut til Nordkapp

Så kom finværet, iallfall for en tid. Finnmarkskysten var flott der den lå i nysnø, og da vi gikk forbi Finnekjerka satte skipperen lyskasterne satt rett på den.

Mens Nordkapp vanligvis ikke kan nås annet enn med snøscooter om vinteren, ville skjebnen at Volvo hadde hatt en testkjøring for nye biler der oppe, og derfor brøytet veien fra Skarsvåg og opp. Dette kom nå oss til gode, og vi kunne bli kjørt helt frem i god og varm buss, til et Nordkapp som ble åpnet bare for oss. Været var flott, ikke mye vind, og helt klart. Først da vi skulle reise ned igjen etter noen timer kom snøfnuggene blåsende.

Nordkapp-anlegget som er hugget inn i fjellet er i flere etasjer, og rommer både et fantastisk, lite kapell, og et Thai-museum! Her er supervideograf, hvor vi fikk se en flott Ivo-Caprino-film, kafe og restaurant/bar.

Bare for å vise at jeg har lært det: Nordkapp ligger på 71 grader 10" 21" på Magerøya, men Norges nordligste punkt heter Knivskjellodden, ligger litt lenger vest, og stikker 1 km. lenger ut i havet. Men det nordligste *fastlandspunkt* stikker ikke så langt mot nord. Det heter Kinnarodden, og ligger lenger østover.

Så kom Ottar Big Hand Johansen om bord, satte litt mer fart på dansegulvet, men heller ikke han kunne trylle frem flere passasjerer.

10.0000 sjøfugl

Inn til Vadsø tidlig lørdag morgen, vi skremmer opp flere tusen sjøfugl, som visstnok overvintrer her fremfor å holde til i det kaldere Russland og Sibir. Et fantaskisk syn, med hvit snø og solen som akkurat har stått opp.

Olav Joki på kafa med sin karakteristiske skinnlue. Ombord til en rask kaffekopp, Norsk veteranskibsklubs tidligere svært så aktive og kunnskapsrike altmuligmann, som valgte å flytte hjem igjen. Takk for sist, gamle minner og latter rundt bordet, men båten har en rute å holde, og i Kirkenes, lenger øst enn Istanbul, er vi ved reisens ende i strålende sol og kaldt vintervær.

"Nordkapp" er blitt sørgående selv om vi nå går mot nord i mange timer. I Vardø rekker vi en liten tur oppom Vardøhus festning, med en entusiastisk guide som lever og ånder for "sin" festning.

Med kuling over Barentshavet mot Berlevåg, med en kar med skinnlue sittende i baren. Han skal i land i Berlevåg, er en av "gutta" fra "Heftig og Begeistret". Vært på turne, men havnet på fest og rakk ikke bussen hjem. Derfor Hurtigruta med en øl til. Ikke så farlig om vi ikke går innom Berlevåg, mente han. Hadde ikke lyst til å treffe kona som rakk bussen. Kanskje hun kommer på kaia og henter? Hun gjorde ikke det!

Hurtigruta i lysbilder

Eivind har en fantastisk kunnskap om Hurtigrutas historie, om alle båter, om data og detaljer. Vi benket oss for et lysbildeforedrag i lett stampesjø, og båtene han viste på skjermen stampet og rullet dermed litt de også.

En voldsom utvikling, fra Richard With og los Holte startet de første ordentlige seilingene med klokke og kompass, til dagens digre cruisehoteller med dataterminaler og elektroniske sjøkart hvor båten hele tiden er avmerket.

Men vi ble oppfordret til å ta en pause i foredraget, nordlyset var nemlig "tent", og det måtte vi få med oss. Flott var det, ikke det største og flotteste vi har sett, men nordlyset er alltid fascinerende, stort eller lite.

Tiden og dagene ruller raskt, og snart var vi i Vesterålen igjen. Tanken var naturligvis å avlegge Hurtigrutemuseet i Stokmarknes et besøk. Men det var stengt – de hadde fått grunnvannet opp gjennom gulvet! Skitt!

En tur i skipets indre – ned i maskinen – var interessant for de fleste. Men det blir noe annerledes i det å sitte ved et skrivebord og overvåke med tastatur og dataskjermer i eget kontrollrom i forhold til hvordan det er i fartøyer bygget for bare noen få tiår siden. Men imponerende rent og ordentlig. Og stort! Her finnes det utstyr for å lage eget ferskvann, hele 10 tonn hver eneste dag, og for den som er interessert, kan vi opplyse at de vel 12000 hk store hovedmotorene forbruker ca 1200-1800 liter

diesel pr time. Visste du forresten at strømmen blir laget direkte av hovedmaskinene med akselgeneratorer? Så lenge hovedmotorene er i gang og propellene koblet inn, får skipet altså strøm direkte – omtrent som en sykkelgenerator. Dette går, fordi omdreiningshastigheten alltid er den samme, farten justeres med propellvridningen.

Trondheim og "The World"

Helgelandskysten var grå og tåkete, og De syv søstre så vi bare bena på – selv om de forsåvidt er flotte nok. Det ble derfor mye OL-titting for de interesserte, mens andre fikk lest ut de siste sidene i medtatte kriminalromaner.

Rørvik er ett av tre steder to hurtigruteskip møtes ved kai, de andre er i Harstad og i Trondheim. En times besøk på Kystmuseet, et gammelt, hyggelig hus som rommer alt en med sans for kystkultur må få med seg. Så har du ikke vært der før, så se og få gjort det!

Ut Trondheimsfjorden hadde vi følge et lite stykke med "The World" som sannsynligvis var på teknisk prøvetur, men siden de gikk så mye saktere enn oss, ble møtet av kort varighet.

En aldri så liten omvisning på broen, hvor vi fikk tildelt hele 15 minutter! Om kvelden og natten ble det storm med orkan i kastene over Hustadvika. Det stampet og slingret litt, men ikke mye.

Bergen – Trondheim

I Bergen var det regn og vind, men vi hadde god tid. Noen reiste hjem, andre utforsket byen, mens enkelte av oss besøkte Hermund og Siri i deres nye leilighet i midt i smørøyet over havn og innseiling. Hermund var sterkt inne på "Børøysund" forrige vinter, og utførte et imponerende stålarbeide, men nå er det Bergensbåtene og ikke minst "Stord" som nyter godt av hans kunnskap.

Avgangen fra Bergen var utsatt et par timer. Et bergensfirma hadde bestilt mølje ved kai, og etter deres servering, var det vår tur. Dette var noe vi visste om en stund, og som mange gledet seg til – og noen ikke. Men mølje *er* godt, og det var en hyggelig tilfredshet å sitte i mørke, men klarvær, og følge med på fyr og lykter nordover noen timer – mens Norge vant gull i curling.

Veteranskibklubbens formann Magne Hansen kom ombord i Bergen, og ble med opp til Trondheim. Han hadde med og overbrakte noen Børøysundbøker som gave for hyggelig tur, en til reiseleder, en til stuert, en til chief og en til skipets bibliotek.

I Ålesund måtte vi opp til Aksla (hver gang vi er der må vi opp), men siden det blåste kuling med storm i kastene, og var riktig så surt og tøft, så vi på dette som en prøve til å gå over Grønland. Det blåste faktisk så kraftig pålandsvind at "Nordkapp" måtte bruke anker for å sikre rettetten – sidetrustere til tross.

Reisen går mot slutten. Det som begynte litt semmert ved at "Lofoten" ikke fikk seile, ble likevel bra. En annerledes tur, en mer luksuriøs tur. På godt og vondt.

Dag Thorstensen

D/S "Styrbjørn"

Narvik 2002 - 2005 A/S – Styrbjørn strekker seg mot målene

For hver Dampskipspost har Styrbjørn kommet et hakk nærmere målet: tut og kjør!

For 2001 har det vært lite å melde i fremgangens tegn, dog har arbeid blitt utført av egen besetning, men med beliggenhet ved Drammen Skipsreparasjon har lite "eksternt" arbeid blitt utført.

Men nu går alt meget bedre?

Skibet ble dokksatt i begynnelsen av januar, den tidligere påbegynte plateutskifting ble fortsatt og alt så lyst ut. Til og med økonomi var til stede værende, til glede for kassereren, så måtte vi ut av dokk da verftet fikk et større oppdrag.

I skrivende stund, rundt påsketider, har vi fått beskjed om at vi skal dokksettes over påske og at det nå, etter noe press blir en "ordinær" dokking for Styrbjørn.

Dette innebærer at verftet nå konsentrerer seg om å gjøre alt stålarbeid ferdig i henhold til oppsatt plan og ingen utsettelse eller uforutsatte utdokkinger.

Veteranskipsklubben har påtatt seg forpliktelser og ønsker å gjennomføre disse.

Styret har bestemt at Styrbjørn skal delta i markeringen av Narvik by's 100 års jubileum dog ikke fysisk tilstedeværelse, men med modell av skibet og egen stand.

Dette skal skje i juli/august i år.

Den stor styrkeprøven blir å få Styrbjørn sertifisert og driftsklar til senest 2004 .



D/S "Styrbjørn" ble bygget ved Gøteborgs Nya Verkstad, og var ved leveringen i 1910 skandinavias største og sterkeste slepebåt. Kan snart den tapre dugnadsgjengen ombord få se båten operativ, etter et langt og imponerende restaurerings arbeid?



D/S "Styrbjørn" dokksatt i begynnelsen av januar 2002.

Med den avtalen som er skrevet mellom Veteranskibsklubben og selskapet 2005 A/S, om å bruke skibet til en større reise i 2005, må skibet være operativt minst et år i forveien.

Vi har "mistet" nesten et år i framdriften grunnet dårlig økonomi, med iherdig innsats skal vi komme både vest, nord og sør med Styrbjørn.

For den grå eminense på Styrbjørn, Erik Steen



Marinemaler Kjell Andersen – Svelvik

I begynnelsen av april, hadde noen representanter fra NVSK gleden av å besøke marinemaler Kjell Andersens atelier i Svelvik.

Andersen har akkurat avsluttet et større oppdrag for Det Norske Maskinistforbund, i forbindelse med deres 100 års jubileum. Han har malt en rekke malerier som skal vise maskinistenes arbeid og den tekniske utvikling gjennom de siste 100 år.

Disse maleriene skal blant annet brukes i forbindelse med utgivelse av en jubileums bok.

Andersen er nå i gang med et maleri av Styrbjørn, som er tenkt kopiert og mangfoldigjort for salg, i første rekke i forbindelse med Narvik bys 100 års jubileum.

Veteransklubbene skal delta på jubileums utstillingen med egen stand, bestående av en større modell av Styrbjørn samt en rekke bilder av skibets utvikling.

Bildene skal rammes inn og være i A4 format.

Styret ser med spenning fram mot denne utstillingen, som blir en slags opptakt mot den store turen i 2005.

Med sin bopel og oppvekst i Svelvik, nær Svelvik strømmen og med fartstid på en av de siste jakter i fart på Oslofjorden, var det naturlig for Andersen å male maritime motiver.

Han har arbeidet som henger til beskuelse i flere verdensdeler og i hans svært maritime atelier har han opphengt flere originaler og kopier fra sin mangeartede produksjon.

I tillegg til å være en anerkjent maler, er han også en sosial person som setter pris på besøk.

Så er du i Svelvik eller omegn, ta deg tid til et besøk på atelier Strømsted!

Erik Steen



Hos marinemaler K. Andersen. Maskinsjefene Bjerøn og Skjelnes besker utstillingen.

"Mauretania" 1906 – 1935

- og noen bygger store modellbåter

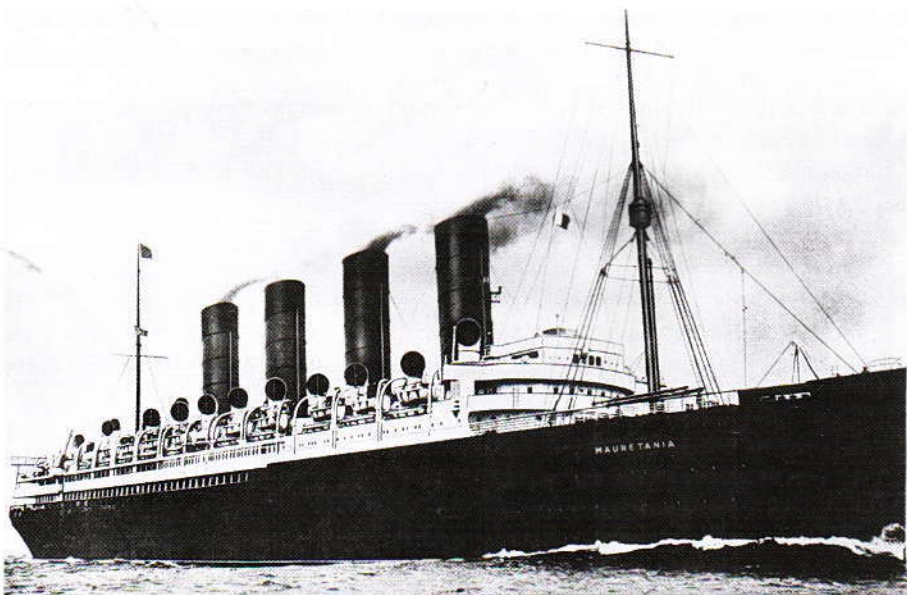
Bygging av skipsmodeller er en populær hobby for mange og det er moro å følge med på hva modellbyggere i Norge kan lage. Vi kommer stadig i kontakt med nye mennesker som bygger noe helt spesielt og imponerende.

Et eksempel på dette er Ole Jan Alfredsen fra Skotbu nær Oslo. Til daglig er han ansatt i Den Norske opera, hvor han har vært hornist fra 1969. Nesten like lenge har han holdt på med en gedigen modell av det legendariske passasjerskipet "Mauretania".

Søsterskipene.

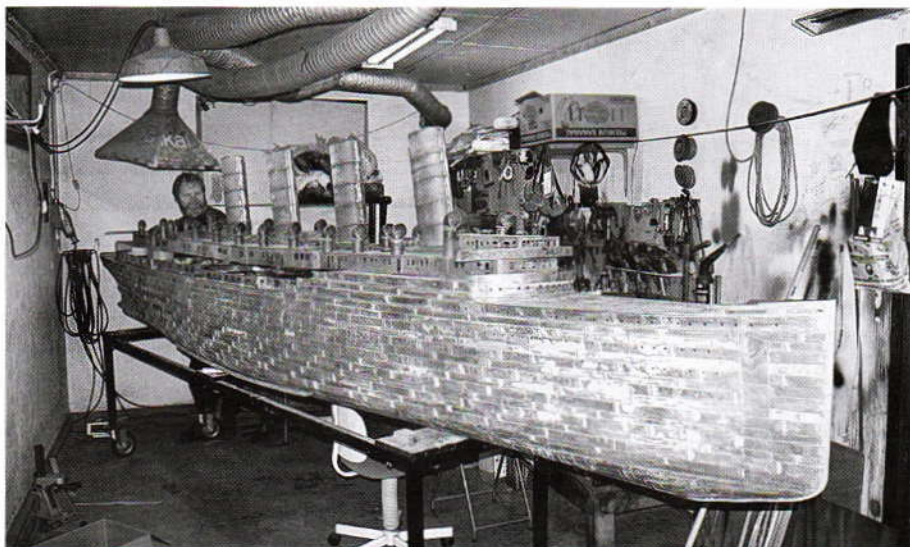
"Lusitania" og "Mauretania" dominerte post og passasjertrafikken i Nord-Atlanteren i mange år og de skiftes på å være innhaveren av Det Blå Bånd, inntil "Lusitanias"'s ulykkelige krigsforlis i 1915. En tysk torpedo avfyrt fra U-20, senket skipet med tap av 1.195 sivile liv.

Av disse var det mange amerikanere og dette var nok det første steget til å bringe USA inn i den 1. Verdenskrigen. I august 1993, ble vraket funnet av Dr. Robert Ballard, mannen som også fant "Titanic" og "Bismarck".



"Mauretania".

Foto: John Østby's arkiv.



Ca. 5 meters lengde på dette fantastiske modellprosjektet.

"Mauretania" ble bygget hos Swan, Hunter & Wigham Richardson Ltd., Newcastle og sjøsatt i september 1906. Skipet var på 31.938 tonn og lengden var 790 fot, med dobbelbunn i hele skipet lengde. På første klasse var det plass til 563 passasjerer, på 2. klasse 464 og 1138 på 3. klasse. Den samlede besetning var på 812 personer.

Turbinene i "Mauretania" var direkte trekkende enheter, bygget hos Wallsend Shipway Co.Ltd. , Newcastle, og de utviklet 71.000 AHK. Høytrykksturbinene trakk de to akslene i borde og lavtrykks de innerste akslene. Hver av de fire akslene hadde en firbladet propell på 5,1 meter i diameter. Skipet oppnådde en gjennomsnittsfart på 27,4 knop på prøveturene. Det skulle vise seg at dette ble det mest vellykkede skipet av disse to.

Dette raske og vakre skipet var innehaver av Det Blå Bånd i 22 år, lenger enn noen annen av de store og kjente Ocean Liners, men måtte tilslutt gi tapt til "Bremen" i 1929.

Under 1. Verdenskrig var skipet hjelpekrysser/troppetransportskip og senere hospitalskip og gjorde stor nytte for seg.

Da "Mauretania" ble istandsatt etter krigen og innsatt på sin gamle rute, ble den ombygget fra kull til olje, men det gikk på ingen måte ut over farten. I 1933, på en strekning av 112 miles, oppnådde skipet en fart på 32 knop! Da var skipet 27 år gammelt.

Kansje kunne man kalle dette flotte fartøyet "the Queen of Atlantic", men etter som tiden gikk ble det tatt ut av drift og hugget opp i Rosyth i Scotland i 1935.



Modellbygger Ole Johan Alfredsen blir liten mellom digre skorsteiner på modellen.

Modell av "Mauretania"

Det hele startet rundt 1975, da Ole Jan laget en byggesettmodell av "Mauretania" i skala 1:600. Han syntes linjene og alt på dette skipet var så elegant og nydelig, at han fikk nærmest en lidenskap å få mest mulig kunnskaper om fartøyet og kanskje få laget en skikkelig modell.

Etter mye søk fikk han omsider tilstrekkelige tegninger fra National Maritime Museum, Greenwich i London og snart var prosjektet i full gang. I modellspråket snakke mann ikke om problemer, – men utfordringer og det skulle det bli nok av.

Mange nybegynnere har forsøkt seg på modellprosjekter, som kan være krevende for noen og enhver og – havarent, men Ole Jan har hele tiden tålmodig jobbet videre.

Og det er ikke småtteri han har gitt seg i kast med. Alt er i målestokk 1:48 og det vil si at modellen vil få en lengde på i underkant av 5 meter! Det meste blir bygget i metall og fullt ferdig vil vekten trolig bli ca. 500 kg. Han har brukt 2 mm messingspant og laget dobbel bunn som i originalen. Så har skroget blitt kledd opp med kobberstrimler som er blitt loddet på. Forskjellige detaljer er det mengder av og bare de ca 30 håndlagde lufteventilene tar masse tid.

Tid, – ser ut til ikke å spille noen særlig rolle for den iherdige modellbyggeren, bare det blir skikkelig gjort! Han er nå på jakt etter en dampturbinmaskin og målet er jomfrutur i 2007 for egen maskin. Kanskje modellen kan bli ferdig 100 år etter "Mauretania" sto ut på sin jomfrureise fra Liverpool til New York 16. november 1907?

Thor Hansen.

Et 150 års minne

Da "dampen" kom til Grenland

Sjøfartsmiljøet ved utløpet av Telemarksvassdraget ble bygget på hundreårige tradisjoner med seilskip. Fra slutten av 1700-tallet og fram mot 1850 hadde rederne i kystbyene fra Langesund til Skien etter hvert vokst seg sterke og hørte nå til blant de ledende i landet. Seilskutene fra Grenland var å finne på alle hav.

Langs kysten, også med anløp i Langesund, startet statens moderne postskip sin rute i 1827. Drevet med dampmaskiner, hadde det største framskritt i skipsfartens historie også nådd Telemark, men det skulle gå temmelig mange år før noen lokalt torde å satse på maskindrevne skip. Det var billigst og trygt og sikkert å holde seg til seilet. Slikt hadde man tusenårig erfaring med i sjøfartsdistriktet Grenland.

Men i 1842 fikk Farrisvannet, helt på grensen til Telemark, sitt første dampskip. Behovet og mulighetene var langt større på Norsjø, mente en lokal skienskjøpmann, men alt for få var villige til å satse penger på skip man ikke hadde kunnskaper om, så saken ble droppet. Ikke hadde man maskinister og ikke hadde man erfaring med skip av jern. Brannfaren var også omtalt. Det kunne jo ta fyr langs farvannet der båtene seilte når røyken veltet opp av skorsteinen og ség inn over land, og bråket kunne skremme dyra, for ikke å snakke om fisken som kunne bli vettskremt av smellet fra skovlene.

Først i 1851 løsnet det. Optimismen var langt større blant investorene denne gang. Opphevelsen av navigasjonsakten hadde gitt rederne fritt spillerom på laster fra og til England, og krigene rundt om i Europa ga store inntekter til norske fraktemenn. Redere, skippere og kjøpmenn i Porsgrunn og Skien så lyst på framtida. Nå ble det realiteter, og i hver av byene ble dannet aksjeselskaper for anskaffelse av dampskip.

I Porsgrunn tok Sjømandsforeningen initiativet. Skipperne og rederne i denne foreningen så nytten i å ha disponibelt en slepebåt som kunne trekke skutene inn til kai ute fra Langesundsbukta, særlig når strøm og vind gikk de imot. Ved siden av ble gjort plass for passasjerer. Det lå inntektsmuligheter her også, og rute skulle opprettes mellom Skien og Langesund, hvor man hadde korrespondanse med postbåten langs kysten.

Skienskjøpmennene som sto bak selskapet for dampbåt i denne byen, satset helt annerledes. De gamle tankene om dampbåt på Norsjø ble tatt opp igjen. Båten skulle seile fra Fjærekilen til Heddal. Dermed forbedret man reise og fraktmulighetene stort til byen, som i mange hundre år hadde dominert handelen på Telemark. Byenes hovedinteresser kom klart fram. Mens Skien så handelen og sitt oppland som det viktigste, valgte sjøfartsbyen Porsgrunn å bedre adkomsten mot havet. For Skien ble det et lykkelig valg, for byen fikk både i pose og sekk siden Porsgrunns dampskip hadde endepunktet for sin rute øverst i elva og midt inne i nabobyens sentrum.



Et fat fra H/B "Trafik".

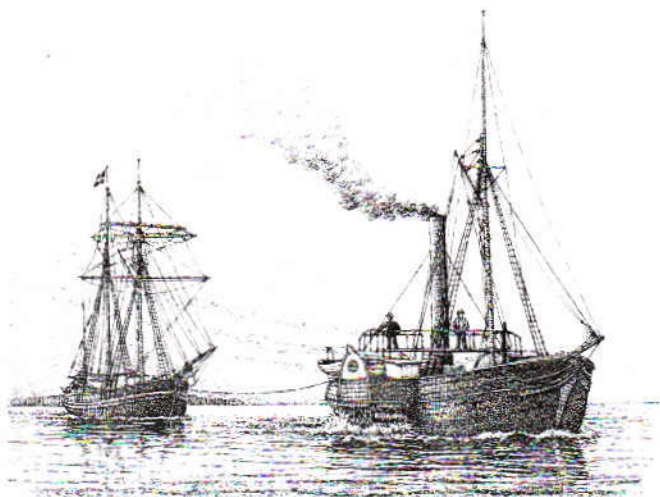
Foto: Thor Hansen's arkiv.

Ved juletider i 1851 var det stabelavløpning fra Gåsodden. Skipet som skulle trafikkere Norsjø fikk navnet "Statsraad Stang". Det engelske verftet Marshall i North Shields hadde levert skipet i deler som ble sammensatt ved Fjærekilen, og da isen hadde gått på Norsjø, gikk båten sin første ordinære tur fra Fjærestrand til Tangen i Heddal den 12 .mai 1852. Åpningen av Skien Norsjøkanalen i 1861 ga problemer for "Statsraad Stang". Skipet hadde utspilt sin rolle. Med skovlehjul på sidene og en lengde på 130 fot, tok båten alt for stor plass til å trafikkere kanalens slusekammer. I 1866 ble den demontert og fraktet til Skien for å seile i fjordfarten. Lønnsomheten ble svak, og skipet endte sine dager i Sverige. "Statsraaden" forsvant fra registeret på 1870-tallet. Porsgrunnselskapet tegnet også kontrakt med Marshall i North Shields. Skipet var langt mindre enn kollegaen på Norsjø, bare 70 fot. Men det ble lagt stor vekt på komforten. Ombord var gitt plass til restaurant for passasjerene, og dampmaskinen på 42 hk var tilstrekkelig for å holde en god fart. Nybygget forsvarte sin plass som "hurtigløber", skrev Morgenbladet, og skipet gikk sogar raskere enn selveste "Constitutionen".

"Trafik" ble porsgrunnsbåten døpt. Den ble bygget ferdig i England og seilt hjem til Norge. Restauranten fikk service av engelsk benporselen, og om bord hersket kaptein von Deurs. En original som bla viste sin eleganse med alltid å benytte hvite

hansker under fart og når han gikk i land. Det ble antakelig rikelig med hanskevask, for å holde stilen med rene hansker om bord i kullslukeren "Trafik", krevde nok mange skift.

"Trafik" ble ikke bare populær hos passasjerene. Når båten gikk i rute, og i tillegg tok på seg bukseroppdrag på opptil flere seilskuter samtidig, ble



De første dampskipene var også til stor hjelp for seilskipene.

Foto: Thor Hansen's arkiv.

det problemer med å holde rutetidene. Folk klagde med rette. Etter hvert fikk "Trafik" konkurranse, og passasjerene valgte å reise med konkurrerende dampskipsruter som dukket opp. Allerede i 1870 var "Trafik" klar for opphugging. Chr. Knudsen på Frednes i Porsgrunn hadde kjøpt båten med tanke på ren bukservirksomhet, men nå satset han på langt mer moderne bukserbåter med propelldrift og effektive dampmaskiner.

Det ble en kort levetid for de to første lokale dampbåtene. Ikke desto mindre la de en viktig grunnstein. Fortsatt er det skipstrafikk på Norsjø, og "Victoria" fra 1880 ble en god arvtager etter "Statsraad Stang". Seilskuterederen Chr. Knudsen som overtok "Trafik", fortsatte sitt rederi, og da sønnene Jørgen C. og Gunnar overtok, førte de tradisjonene videre. Jørgen ble reder for den berømte "Skomvær". Han var konservativ og svært skeptisk til å satse på dampskip. Bror Gunnar, den store venstrehøvdingen og statsminister fram til 1921, satset svært tidlig på damp- og motorskip. Fortsatt har hans rederi, Aktieselskapet Borgestad, skip på de syv hav, og selskapet kan feire sine 100 år i 2004.

Men først skal de aller første lokale maskindrevne skip i Grenland feires. Det skjer med besøk av dampskipet "Børøysund" som kommer til Grenland den 12. juli. Forhåpentlig kommer også "Granvin" og "Atløy" fra Vestlandet. Det er på dagen 150 år etter at "Trafik" la ut fra Porsgrunn på sin første ruteseilas mellom Skien og Langesund.

Kjell Ivar Brynsrud

Oslo havn før og nå



Noen inntrykk fra Kristiania og Oslo havn før og nå. Kristiania fra postkort og dagens Oslo havn fra foto.

Åpenbart, er de to finkledde unge damene på søndagspromenade rundt århundreskiftet. Mennene i bakgrunn er også i finstasen. Festningsmuren til høyre, med det velkjente jernbanesporet mellom øst og vestbanestasjonen.

Det har blitt mer kaianlegg og asfalt etterhvert, som her viser fra mai 2000. Jernbanesporet er der fortsatt, men forbindelsen øst/vest i Oslo går nå i tunnel. Gudskjelov!!

John Østby.

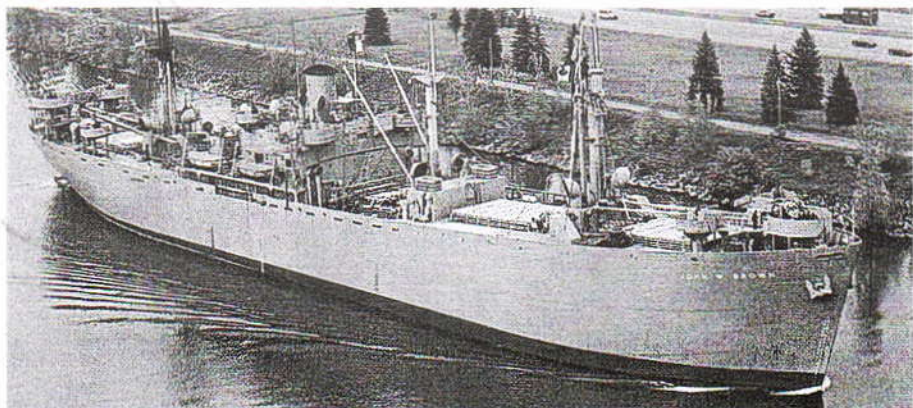


Brev fra utlandet

Fra Kalevi A. Olkio, Baltimore, USA, har Dampskipsposten fått hyggelig brev med masse informasjon om Liberty skip. Dette skal vi få komme tilbake til i senere nr. av bladet.

Hans "hjerdebarn" er World War 2 Liberty Ship "John W. Brown", som er fullt operativt takket være mange entusiaster. I år skal skipet seile langs USA's østkyst, med start i fra Baltimore 18 mai, til Savannah, Jacksonville og tilbake til Baltimore 13 juni. Neste år er det meningen at kursen blir satt mot Liverpool for å være med i feiringen av the Battle of Atlantic. Kanskje andre Europeiske havner blir besøkt og det hadde vært hyggelig å få se dette ene av to intakte overlevne skip av den store flåten av over 4000 Amerikansk og Canadisk bygde skip av denne typen i norsk havn.

Mange nikker gjenkjennende til navnet Kalevi Olkio. Han var en finsk sjømann som ble skipshandler i Baltimore like etter krigen og som gjennom mer enn 40 år opparbeidet en veldig kontaktflate med norske skip og sjøfolk. På sine eldre dager har han utgitt boken "Jernskip og unge menn", med fortellinger fra det norske sjøfolks glansperiode under 60/70- tallet sett gjennom skipsaviser, fotografier og samtaler med sjøfolka.



Liberty Ship "John W. Brown."

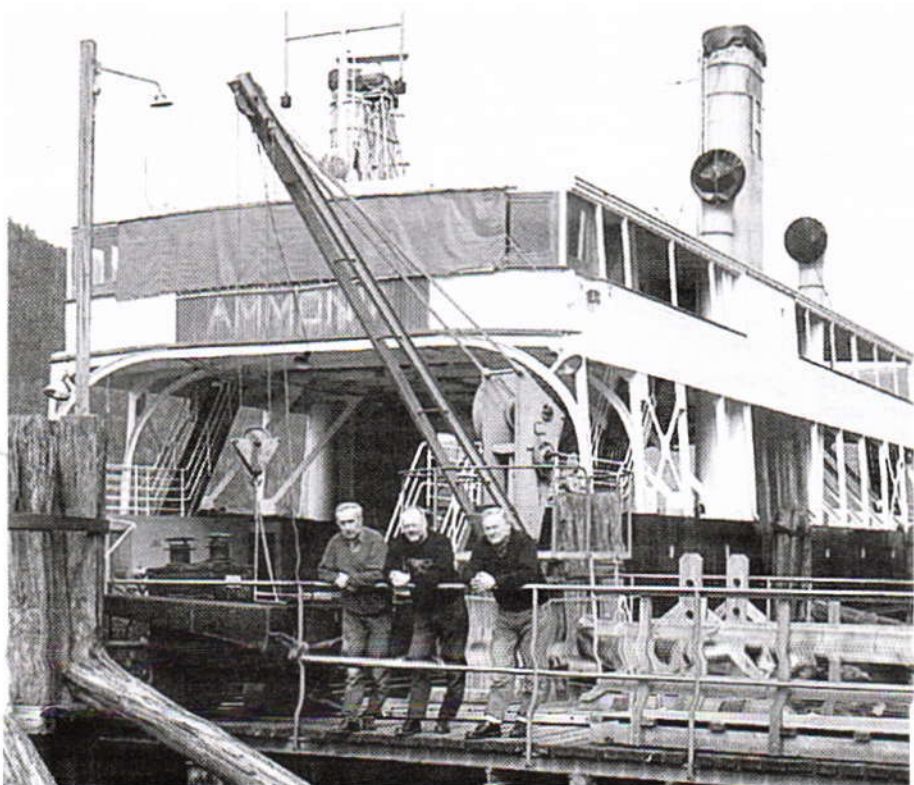
**Dampskipsposten ønsker alle sine lesere
en strålende sommer!**

Ingen Tinnsjøfart til sommeren

På grunn av endrede krav fra sjøfartsmyndighetene blir det ikke seiling på Tinnsjøen denne sommeren.

Endringskrav medfører at vi ikke lenger er kvalifiserte til å føre båten, forteller en noe betenkt maskinsjef Tore Naper. Han har jobbet på båtene på Tinnsjøen i 32 år, har seilt mange år som maskinsjef i utenriksfart og kjenner de to båtene "Storegut" og «Ammonia» som si egen bukselomme.

Men det hjelper så lite. Dersom jeg skal få lov til å fortsette på Tinnsjøbåtene må jeg ta et år i utenriksfart igjen for å få oppdatert maskinsjefsattest mitt, sier den 62-årige maskinsjefen som egentlig er pensjonert, men som lever og ånder for båtene på Tinnsjøen.



Landligge: Det blir landligge både for båter og mannskap i sommer. Fra venstre, kaptein Per Christoffersen, daglig leder Karl Fredrik Thorsager og maskinsjef Tore Naper.

For selskapet er dette dramatisk, skyter daglig leder Karl Fredrik Thorsager inn. For det er ikke bare maskinsjefen som ikke duger lenger.

Faktisk er det slik at hele mannskapet, uten forvarsel, plutselig ikke er kvalifiserte lenger, forteller han.

Det godes fiende

Også kaptein Per Christoffersen er frustrert. Bemanningskravet på "Storegut" skal være skipsfører og to matroser, maskinsjef og to motormenn. Men han mener det burde være mulig å få dispensasjon, ikke minst fordi man snakker om mennesker som kan disse båtene ut og inn.

Jeg har søkt Sjøfartsdirektoratet om å få kjøre med matros og lettmatros på dekk og motormann og smører i maskinen. Men svaret er blankt nei, forteller kapteinen.

Både daglig leder, kaptein og maskinsjef synes der er leit at tingene etter hvert er blitt så vanskelige. Det mener alle at det beste rett og slett er blitt det godes fiende. Ikke minst fordi man på Tinnsjøen, om det skulle være dårlig vær, rett og slett kan la være å seile.

Likt for alle

Det store problemet for Tinnsjøbåtene, og også for de aller fleste andre innenlandsbåtene i Norge, er at det hele tiden kommer endringer i regelverket. Og her, som på en rekke andre steder, er det slikt at reglene er like for alle.

Ja, det stemmer. Om du kjører båt en sommerdag på Tinnsjøen eller om du trafikkerer Hustavika på Mørekysten vinterstid, er det ingen forskjell. Da "Sleipner" forliste ved Floksen utenfor Molde kom det krav til nye flytevester på alle fartøyer i innenlandsfart. Vi måtte kaste flytevester som var tre år gamle, og kjøpe nye for 220.000 kroner, forteller kaptein Christoffersen.

Tekst og foto: Helge Songe, "Varden".

DAMPSKIBSPOSTEN

Selv om man ikke er tilsluttet noen klubb er det fullt mulig å abonnere på bladet.

Dampskibsposten kommer ut med 3 nr. pr år og koster kr. 115.- i året.

Ta kontakt med redaksjonen hvis du vil ha bladet tilsendt.

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

