

DAMPSKIBS

P O S T E N



Dampskibsposten

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

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

Opplag 2.105

Styremedlemmer 2003

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 67

Kasserer:

Hjørdis Lillejord 56 39 52 45

Sekretær

Ragnar Berg-Hansen 55 29 60 00

Effektforvalter:

Vigdis Markussen 56 35 01 21

Veteransklaget 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

Kystmuseet i Sogn og Fjordane,
Postboks 94 – 6901 FLORØ

Innholdsfortegnelse:

Side

- 4 Redaktøren har ordet
- 6 Nytt fra Norsk Veteranskibsklub
- 8 Innefrosset i indre Drammensfjord
- 10 Kristiansand, veien dit, og tilbake igjen
- 17 Oslo Havn før og nå
- 18 Skoletur med M/S Granvin og veteranbusser
- 28 Modalsturen 2002
- 30 Prospektkortet Del IX
- 36 Et trist forlis i Larviksfjordens munning
- 40 Hobby så det holder
- 42 D/S "Trafik" og en kystens adelsmann
- 47 Ny bok

Forside: Veteranbåter på rekke og rad. Fra venstre: M/S «Midthordaland», M/S «Bruvik», M/S «Granvin», M/S «Atløy» og D/S «Oster» til kai i Modal.

Foto: Trine Marcussen

Baksiden: D/S «Styrbjørn», dampbåt-veteranen fra 1910 gjøres seilklar.

Foto: Erik Steen.

Stofffrist neste nr.: 15. april 2003

Redaksjonen – Dampskibsposten

Redaktør:

THOR HANSEN

Teknikergt.5

3912 Porsgrunn

Tlf. 35 55 52 01

e-mail: tho-h@online.no



JØRGEN A. BANGOR

Daniel Walstadsvei 1

0493 Oslo

Tlf. 918 63 564. Jobb: Tlf. 22 02 28 51

e-mail: jorgen.bangor@riksarkivaren.dep.no



Trine Marcussen

Nicolaikirkealmening 3

5003 Bergen

Tlf. 55 33 79 75

e-mail: bjv-matr@hfk.vgs.no



Jostein Sørensen

Godalsveien 26

5355 Knarrevik

Tlf. 56 32 21 22 mobil: 906 96 973

e-mail: jsorensen@mil.no



Manuskripter, bilder etc. til Dampskibsposten sendes redaktøren, helst på e-mail, men disketter, maskin- eller håndskrevne innlegg mottas også med takk.

Redaktøren forbeholder seg retten til å endre innkommet materiell.

Innlegg står for skribentens regning og er ikke nødvendigvis veteranklubbenes syn.

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. 125.- i året.

Det er åpent for begrenset bruk av annonser med tilknytning til det maritime.

Dette gjør vi for å dekke noen av utgiftene til produksjon av bladet.

Ta kontakt med redaksjonen hvis du vil ha bladet tilsendt eller ønsker annonse.

Redaktøren har ordet

Vi har lagt bak oss nok et år og er på full fart mot en ny sesong. På starten av året kan det være greit å mimre over noe av det som skjedde ifjor.

Og det er mye en kan stoppe opp ved og glede seg over. Kanskje først noen tanker til de tapre entusiastene omkring S/S "Styrbjørn". Damp-taubåten som nå skal ut å seile igjen!- Riktignok bare en kort seilas. Turen går fra Drammen til Oslo med slepebåt, for enda gjennstår det mye å gjøre om bord. Blant annet ferdigstilling av dampkjelen og påkobling av hovedmotoren. Dette skal fortsette på fartøyets faste plass ved Festningkaia i Oslo, like bak æverdige D/S "Børøysund". Målet er at alt skal være klappet og klart til 100-årsjubileet for unionsoppløsningen i 2005.

På slutten av året kunne man lese i Aftenposten, at det er medvind for fartøyvernet. 10 millioner ekstra til kystkultur og fartøyvern over statsbudsjettet. Dette er jo meget gode nyheter for alle som i årrekke har kjempet for å bevare vår maritime kulturarv.

Selv fikk jeg ifjor virkelig oppleve det flotte miljøet rundt veteranbåtene våre. Først hurtigruteturen i regi av Norsk Veteranskibsklub med M/S "Nordkapp". - Sørlandsturen, hvor "Børøysund", "Atløy" og "Granvin" gjorde stor lykke på hjemstedet mitt og med turer på fjorden til Baccalaofestivalen i Brevik. - Turen sent i november med "Børøysund", fra Bredalsholmen til Oslo, hvor min bror og jeg ble plukket opp i Kragerø. - Til sist, men ikke minst den hyggelig juletreffesten i Oslo. Jeg må si jeg er mektig imponert over entusiasmen og det frivillige arbeidet som så mange gjør.- Og som det ble sagt ved julebordet; - alle plassene er svært viktige i hele miljøet, enten man er i maskinen, på dekk, i byssa eller på brua. Det er som et kjede, - knirker det i et ledd kan det gå ut over helheten. Det er helt klart, - det er de frivillige som har vært bærebjelken i det maritime vernearbeidet i Norge gjennom mange år.

Så noen ord om Dampskibsposten. Det er vel her jeg kan gjøre min innsats med å få medlemsbladet vårt ut til rett tid og med interessant stoff. Jeg er veldig glad for at vi har fått til et godt team i redaksjonen etter at Arne Drage måtte gi seg. Slik som det er nå, er det faktisk bare gøy å være redaktør, for stadig får jeg spørsmål fra lesere, om det kan ha interesse i stoff, bilder og tips, de har på lur. Hyggelig er det også å få tilbakemeldinger på det redaksjonen driver med, enten det er ros eller ting vi kan gjøre bedre. En trofast leser fra Oslo skriver:

"-Takk, for endelig å ha mottatt siste nummer av Dampskibsposten, etter å ha hørt en uke at dette var et flott eksemplar, med mye interessant stoff. Nå kan jeg bekrefte at så er tilfelle!

Også at fargebilder blir brukt, tror jeg vil bidra til at denne publikasjonen kan øke i opplag!



Foto: Leif Harald Hansen.

I tillegg til at man utvider perspektivet, slik det er gjort i denne utgaven. (nr.65). Altså, ikke bare gamle dampskip, men endel relatert maritime temaer, tror jeg vil øke interessen. Alt om "Blücher" i denne utgaven var svært bra, alt fra historie til modellprosjekt. At redaksjonen bringer på banen modellbåtbygging, har jeg for min del veldig sans for, uten at det skal hindre at bladet primært handler om våre gamle dampskip rundt Norges kyst i over 100 år."

Jeg tror det er mange mennesker i dette land som er opptatt av skip og sjø, vår maritime arv og historie, uten at de er medlemmer i noen klubb eller forening. Kanskje vi kunne nå ut til flere, slik at Dampskibsposten kan få mange nye lesere? Hvis vi også hadde intensivt arbeidet med å skaffe tilveie annonsører kunne vi kanskje på sikt få vårt medlemsblad til å gå i "break even".

Oppfordringen er: Hjelp til å skaff flere abonnenter og annonsører, så har vi råd til flere fargebilder og lage et enda bedre blad!

Dette er vel virkelig noe å tenke på fremover?

Thor Hansen.

Nytt fra Norsk Veteranskibsklub

Vi har i NVSK i lang tid dessverre vært ganske dårlige til å informere medlemmene i noen særlig grad om hva som foregår i klubben. Det finnes hederlige unntak – fremgangen på "Styrbjørn" er blitt godt omtalt. Resten av klubbens aktiviteter har det dog vært ganske stille om. Dette vil vi nå rette på, og kommer heretter til å fortelle litt i hver utgave av Dampskibsposten, om hva som har skjedd siden sist.

Sist sommer forsøkte vi for første gang på lenge å ha åpne turer med "Børøysund". Dette ble gjort i samarbeid med Norsk Sjøfartsmuseum. Tre lørdager gikk vi fra Akershuskaien, en runde rundt øyene i Indre Oslofjord, og så ut til Bygdøy, hvor det var omvisning på museet. Første tur hadde vi litt over 20 passasjerer, på den andre 45, og på den tredje 90. Dette må kunne kalles en positiv utvikling.

I mai hadde vi medlemstur med "Børøysund" til Oscarsborg festning. Årets sommertur for de aktive medlemmene gikk til Porsgrunn, hvor det ble feiret at "Trafik" begynte å gå for 150 år siden, og så til Forbundet KYSTENS landsstevne i Kristiansand.



D/S «Børøysund» i vinterdvale.

Foto: Thor Hansen.

Høstens medlemsmøte hadde restaureringen av "Styrbjørn" som tema. Etter foredragene om dette, hadde vi så mannskapsmøte for "Børøysund". Utviklingen på "Styrbjørn" omtales på annet sted i bladet.

I oktober gikk "Børøysund" til Bredalsholmen Veteranskipssverft i Kristiansand, for å skifte tre plater øverst i skroget på babord side, ved offisersmessa og kokkelugaren. Hun gikk så tilbake til Oslo i november.

Generalforsamlingen var som vanlig i auditoriet til Forsvarsmuseet, og to uker senere ble klubbens julebord arrangert i selskapslokalene til Norsk Maskinistforening. Like før jul ble julegranen tent i formasten, til sang fra sjømannskor.

Klubben har i året som gikk, fått økonomisk støtte fra Riksantikvaren, samt noen fond og organisasjoner, til restaureringen av "Styrbjørn".

Den kommende sommerens planer er ikke helt på plass enda, men foreløpig har vi disse datoene:

24.05	Åpen tur i forbindelse med Bygdønesdagene
25.05	Åpen tur i forbindelse med Bygdønesdagene
31.05	Medlemstur
14.06	Åpen tur

Jørgen A. Bangor

Ny bok

En flott bok for trebåtelskere

Forfatter: Jon Winge: Norske Trebåter

Ib. 173 sider. Schibsted forlag 2002.

Vi var sjøfarere og fiskere tusenvis av år før vi ble bønder. Det var langs kysten folk bodde, og her dreide alt seg om båten. Den gjorde det mulig å opprettholde livet, og den gav kontakt med omverden. I boken "Norske Trebåter"

presenterer Jon Winge trebåter i alle størrelser og varianter; gamle og nye, motor – og seilbåter, store og små – fra Halsnøybåten (200 – tallet e.Kr.) via vikingskipene, nordlandsbåten, sjekta og motorsnekka til sjarken og skøyta.

Klassikere som "Fram", og de kjente redningskøytene er med. Det er også egne kapitler om de forskjellige seilbåttypene som Drake, Grimstadjolle, Knarr, BB11 m.fl.

Konstruktørene blir også grundig omtalt. – Colin Archer som er blitt stående som et viktig sentrum i norsk trebåtkultur, vår ukronede seilbåtkonge Johan Anker og legendariske Bjarne Aas, Richard G. Furuholmen, Otto L. Scheen, som alle skapte mesterverk av vakre båter.

Bokens flotte bilder må også nevnes. Det er all grunn til å gratulere forfatter og forlag med en vakker og nyttig bok.



Innefrosset i indre Drammensfjorden

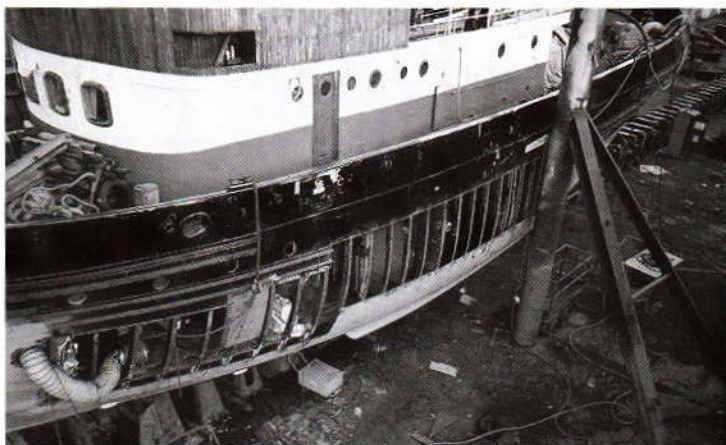


D/S «Styrbjørn» innefrosset i Drammen.



Mye klinking for å holde nye plater på plass.

Rundt halvparten av det gamle skroget på «Styrbjørn» er skiftet ut.



I riktige gamle dager, for cirka 16-17 aar siden, var det skikkelig isvinter, i syd-Norge. Da leste man om så og så mange tommer is, i fjorder og havstrekninger på Skagerak kysten. Tommer omsatt til meter, utgjorde fra 0,4 til 1 meter is på det verste og isbrytere jobbet kontinuerlig for å holde råker farbare.

Vi var på vei til en ny isvinter i desember og januar i år Og Drammensfjorden og deler av Oslofjorden var gjenfrosset.

For gamle taubåter som "Styrbjørn" og lignende, som har ligget til reparasjon i Drammen i 4 år var dette en dårlig utvikling. Drammensfjorden ble islagt allerede 15 desember, så tidlig har ikke skjedd siden gamle folk var unge. Vi fulgte værmeldingen med spenning hver dag i takt med arbeidet på Drammen Skips rep. Ville vi komme oss ut av dokka og fjorden før istykkelsen ble et problem?

Da "Styrbjørn" endelig, kunne kalles ferdig, kunne det ikke males grunnet høy luftfuktighet og riming på bart stål. Venting er en øvelse vi har laaang erfaring med, så da var det bare å... vente. Mens vi ventet la isen på seg og til slutt, etter å ha ventet lenge, var den så tykk at sleping av isbryter ble vurdert som noe risikabel. – Vi kan jo vente litt til, med å få båten tilbake til Oslo. Nansen klarte å overvintre i flere år, vi klarer alltså en vinter til.

Hardanger fartøyvern senter snudde seg på hælen og stilte positivt opp, i litt vanskeligere kår i Drammen. Alt var tilrettelagt for å begynne trearbeidet på dekk og innredning av akterlugarer i Oslo, dette blir nå utført ved kai på "slippen". Skipets besetning har strippet dekket og tilrettelagt for "Hardangers" arbeid. Planen er å være ferdig med trearbeidene innen midten av mars, da må vi dokksette igjen (10. Gang på 4 år) for å avslutte bunnsmøring før slep til Oslo.

Noen som venter på "Styrbjørn" i hovedstaden?

Når blir skipet ferdig?,-den som deltar i øvelsen; venting, får se!

2005 vinker i det fjerne, vi skrur og vinker tilbake. Ha en fin vinter og vår!!

Tekst og foto: Erik Steen.

Kristiansand, veien dit, og tilbake igjen

- sommertur med "Børøysund"

Fartøyvernere er optimister. En underlig påstand, vil mange si. Hvordan skal vel noen som sliter med rust, råte, alle mulige slags pålegg og andre hindringer, på noen måte kunne være optimistister? Men hadde de ikke vært det, så hadde de gitt opp for lenge siden. Så farøyvernere er optimister. Og optimister gjør rare ting. Som å dra på tur med dampbåt.

Men sånt gjør man ikke sånn helt uten videre. Sjøfartsdirektoratet vil også ha et ord med i laget, og ba denne gangen om undersøkelse av dampbåtens – altså "Børøysund"s – bunn. Og det er greit, det. Vi er rause sånn.

En ikke altfor florerende skipsindustri på Østlandet, førte til at vi måtte gå til Smøgen, på den andre siden av grensen, for å få foretatt undersøkelsene. Været var hyggelig og rolig nok til å begynne med, men etterhvert ble sjøen ganske humpete. Litt opprydning måtte til da vi kom fram – blant annet hadde alle møblene i spisesalongen havnet i et hjørne. Og dørken i billettkontoret var dekket av en halv meter hylleinnhold.

Men det var da verdt det. Far og to sønner på det lille Smøgenvarvet, tok seg godt av damen vår, under nøye oppsyn av bestefar. Noen av våre egne ble også igjen, for å ordne en ventil i maskinrommet.

Turen tilbake til fedrelandet ble like livlig. En av livbåtene ble utsatt for en del sjø, noe den likte svært dårlig. Den forsøkte å trekke seg så langt inn mot skorstenen som mulig.

Land ble til slutt skuet i Moss. Men prøvelsenes tid var ikke over av den grunn – der ventet et lass med kull på kaien. Det er i slike stunder, etter å ha vært våken i altfor mange timer, og etter å ha antatt en farge som ville ha fått en feier til å se ut som et nyvasket laken, at en virkelig setter pris på ukrainske lastebåter. Dem av arten som har fungerende dusj ombord, altså.

Utover kvelden dukket resten av folket opp, og knapt var vel noen lei seg for å forlate Moss morgenen etter. Byen har utvilsomt sine kvaliteter, men direkte åpenbare er de ikke.

Vi fant land også på den andre siden av fjorden, og fulgte så kysten til vi kom over den åpningen som fører inn til Frierfjorden. Kontrastenes fjord, kunne en være fristet til å kalle denne ansamlingen av sjøvann inn mot Grenlands-byene. Giftige blåskjell, dioksiner og andre ekle begreper er jo nærmest synonymer for denne fjorden. Men vakker er den likevel, med de to små byene Langesund og Brevik, strålende hvite i solskinnet, som om de skulle være malt inn i landskapet av en overromantisk liksomkunstner. Og oljeraffinerier med sine intrikate tårn, blafrende flammer, oppankrede tankskip, og...



Stuert og matroser på D/S «Børøysund».

Et stykke inne i denne herligheten er utløpet til Porsgrunnselva – som de innfødte litt lenger oppe insisterer på at heter Skienselva. De av litt mer diplomatisk legning forsøker seg med Grenlandsvassdraget.

Til hjelp med oppgaven å finne denne strømmen av nomenklaturisk nabokrangel, fikk vi assistanse av et brummende vidunder med oransje styrehus. Med en elegant perfektionert gjennom generasjoner, tok losen det lille skrittet fra det nyeste nye av elektronikk og kraftige motorer, til kullrøyk, svette og tjærelukt.

Med stø hånd – min – ble så "Børøysund" styrt opp i elven, mot faretruende lave broer. En høflig anmodning i retning et glassbur mellom nevnte broer, løste dét problemet. Gjør porten høy, og opp steamet vi.

På veien mot innlandet passerte vi en ansamling av det som innen fartøyvernet gjerne kalles "prosjekter" (noe en ikke-kjenner vil ha problemer med å skille fra en søppelplass). Losen, som hadde mye å fortelle om de lokale myndigheter – svært lite av det særlig flatterende – uttrykte også sin beundring for alt arbeidet som lå bak de forbigasserte prosjekter. Vår styrmann ytret dog sine tvil angående det arbeidet som lå foran dem.

"Klokken seksten sa jeg vi skulle komme, og klokken seksten kom vi!" erklærte vår kjære kaptein stolt idet vi la til kai i Porsgrunn. Endelig kom vi tidnok til et sted, så han fikk sjansen til å si det. Riktignok ble rutetabellen innført med dampskipet, men...

Fra motsatt side, altså fra den siden hvor de bor, de som insisterer på at det heter



I Kragerø, med selskap av «Christiane».

Skien selva, kom årsaken til at vi skulle være på plass klokken seksten. "Skarsfos", en helt ny sjøbuss med femti år gammelt utseende, nesten hundre år gammelt slepebåtskrog, og ny motor. Sjarmerende båt.

Blomster ble overrakt de respektive kapteiner, i den anledning at det var 150 år siden dampskipet "Trafik" innførte rutetabellen der i distriktet. Og kvelden ble tilbragt i den lokale sjømannsforeningen, som beæret oss med lokalhistorie og lapskaus blant minner om svunne tider og Porsgrunds (med "d") storhetstid.

Lørdag var det for første gang på lang tid dampskipsavgang fra Porsgrunn, med kurs mot Bacalaofestival i Brevik. Naturligvis ble det også servert bacalao ombord – tilberedt på kullfyrt vis. Servert ble også hele områdets historie, av medbragt lokalhistoriker.

Et stykke ute møtte vi to fortidsgjenstander fra Vestlandet – "Granvin" og "Atløy". Det finnes gale mennes... fartøyvernere på de kanter også. Hilsener ble utvekslet mellom de tre, nok til en viss irritasjon for en viss lokalhistoriker, som jo måtte avbryte et øyeblikk. Ingen av oss lever lenger i den illusjon at Frierfjorden er bare dioksiner. Den er veldig mye mer enn det.

De uhøytidelige hilsenene ble utvekslet straks de tre skipene hadde lagt til kai i Brevik. Og straks etter kunne "Børøysund"-folk beskues vandrende rundt med luer, gensere og jakker med bilde av "Granvin" på – en viss indikasjon på hvilket salgstalant som lurte der ombord.



Hvor mange får plass inne i et strømskap?

Kvelden ble tilbragt av oss alle på promenadedekket til "Børøysund", med bacalao, kylling, jordbær og annet godt.

På søndag fikk vi høre hele historien til Frierfjorden med omland én gang til, denne gang på vei til Langesund sammen med fjordabåtene.

Da vi skulle opp elven til Porsgrunn igjen, hadde brovakten i mellomtiden gjort annet enn å bare gjøre hva nå brovakter gjør når de ikke åpner broer, og funnet ut at han sannsynligvis kunne lukke en av broene litt før vi alle var igjennom, siden masten til "Atløy" nok ville gå under i allefall. Siden båten fortsatt har mast, får en gå ut ifra at eksperimentet var vellykket.

Mandagens avreise ble utsatt noen timer, ved at det ble arrangert et besøk ved Porsgrunns høyborg – Porsgrunds Porcelensfabrik. Deretter fór "Granvin" av gårde, mot Hydro Rafnes, hvor et av mannskapets mest driftige medlemmer skulle holde en omvisning for sin hjord. Jo, det trengtes nok saktens litt tid til det. Vi husker da han holdt tale på et av våre egne julebord.

Da "Børøysund" og "Atløy" forlot Porsgrunn, lå "Granvin" ennå ved Hydro Rafnes. Men de tok oss omsider igjen.

Og endelig kunne kanskje armene mine gro fast på riktig sted igjen. Seks rørtørner i elven med de mange navn hadde satt sine spor i overarmsmuskulene.

Neste anløpssted var Kragerø, etter en spennende ankomst gjennom Kreppa – et smalt sund. Et veldig smalt sund. Regneferdighetene ble satt på prøve da vi var



Hvilken samling av folk og skip!

framme – hvordan få tre båter inn på én plass? Det ble løst dét, men ingen av oss misunte havnevakten som forsøkte å løse mysteriet om hvordan få betaling fra fire store båter som lå på utsiden av hverandre.

Fire, ja. Vi fikk selskap av "Christiane" fra Drammen. Folket der ombord gikk snart rundt i klær med bilder av "Granvin" på, de også.

En bedre laksemiddag – inntrykket ble naturligvis forsterket ved at fiskehandleren gjorde tydelig oppmerksom på at laks til seksti mennesker ikke var noe han kunne levere sånn helt uten videre, på kort varsel, men siden det var oss... – ble inntatt i mindre høytidelige former på dekkene til "Granvin" og "Atløy". Utover kvelden sørget "Christiane"-folket for underholdningen, med musikere og kraftige høyttalere ombord. Minneverdig ble det.

Så gikk ferden videre til Arendal, via Lyngør. Første utfordring der, var å finne strøm på kaien. Jo flere kokker, jo mere strøm, kunne en tro... I alle fall var det minst én kokk blant alle dem som forsøkte å komme inn i skapet på kaien, for å se hvilke mysterier det kunne by på. Etter at diverse gode forsøk var oppgitt, ble elektriker tilkalt.

Besøket vårt på Bratteklev på Tromøya, for to år siden, var så vellykket at vi ville gjøre det igjen. Denne gang i selskap med fjordabåtfolket. Birger Sørensen viste oss rundt på stedet hvor bestefaren hans, O. B. Sørensen, bygget opp sitt rederi, og hvor han selv har laget et fantastisk museum over virksomheten. Maskinister med stjerner i øynene studerte dampmaskiner, mens matroser beundret tauverksarbeider fra fjerne

tider. Dagen ble så avsluttet med fiskesuppe på "Atløy", i like hyggelige og uhøytidelige former som tidligere.

Ved Homborsund ankret vi neste dag, og fikk fjordabåtene på siden av oss. En av livbåtene – den som ikke er redd for vann – ble sjøsatt. Den likte visst vann litt for godt, og sank. Heldigvis hang den i davitene, og kom seg etterhvert. I mellomtiden lånte vi båter av det flytende slaget av våre venner fra Vestlandet – så vi ikke ble helt vannfaste. Og så brant vi kylling til middag, på grillen.

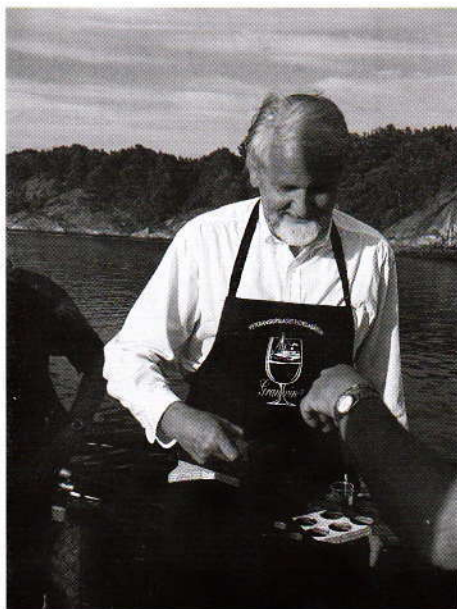
Strøm fikk vi fra "Atløy", som hadde en svært hørbar generator gående. Etter en stund ble den stoppet, noe som førte til applaus på "Børøysund". Fjordabåtfolket skjønte ikke hva vi klappet for. Dieselhuer!

Dagen etter gikk vestlendingene gjennom Blindleia, mens vi tok den adskillig tryggere ruten på utsiden. Vi hadde jo fått rensket bunnen i Smøgen, så vi trengte ikke å gjøre det igjen allerede nå.

Vel framme i Kristiansand, gikk vi først inn til byen, for å få fylt opp matlageret igjen. Litt etter kom fjordabåtene, som hadde vært ute og undersøkt kaien på Bragdøya. Og så kom 75 års-jubilanten "Sørlandet", sammen med "Christian Radich". Sistnevnte gikk til kai et stykke ute, blant kjempestabler av containere. Jeg fikk senere på sommeren en venninne der ombord, som fortalte meg at de måtte gå inn der ute fordi det lå noen dumme, gamle båter på plassen de skulle hatt. Mumle...

Og så ut til Forbundet KYSTENS landsstevne på Bragdøya. "Atløy" og "Granvin" fikk kaiplass, og gikk så i fergetrafikk mellom byen og øya. Vi, derimot, ble lagt i karantene, eller noe sånt, for anker et stykke utenfor. Men opprådde var vi ikke. Vi hadde én flytende livbåt, og om noen skulle lure på hvor det ble av alle KYSTENS kystledbåter, så lå de på siden av "Børøysund". Vestlendingenes båter tilegnet vi oss også.

Lørdag var "Hestmanden"s store dag under stevnet. Skipets fløyte ga oss en rungende velkomst idet vi gikk på land på Bredalsholmen. Plateverkstedet var omgjort til foredragssal, hvor Gunnar Eikli og Johan Kloster fortalte om "Hestmanden" og fartøyvern generelt. Her ble også Stiftelsen "Hestmanden" overrakt en gave fra Riksarkivet – dokumentasjon av ombyggingen ved Akers mek. Verksted i 1947.



Kapteinen tar sin del av serveringen.



«Granvin» og «Sørlandet» – 75-års jubilanten.

Ellers gikk stevnet sin gang, med utstillinger, fyrsafari med "Oksøy", regatta, rokonkurranse, konserter, dans og uhytadelige samlinger på brygger og ombord. Ikke blant de største og voldsomste KYSTEN-stevnene, men definitivt blant de hyggeligste.

Søndag ettermiddag tok vi farvel med våre venner fra Vestlandet, med en samling på "Børøysund"s promenadedekk. De satte så kursen mot sine trakter og hardt vær, mens vi dagen etter dro mot et lass kull i Arendal. Til mitt store sjokk ble jeg båtsmann der, for resten av turen.

Fra Arendal gikk vi til Kragerø, hvor vi tilbragte de neste dagene. En tur med passasjerer, ble det, rundt i skjærgården. Passasjerene bestod stort sett av vår kjære stuert Hjørdis' slekt og venner. En veldig hyggelig tur, var det. Og så ble det fyrsafari til Jomfruland, hvor "Børøysund"-folket fikk gått av seg noen kilo i høyden og på langs.

Neste gang vi fikk nærkontakt med land, var vi ved Gåsøykalven, "Kysten I"s faste tilløpssted, utenfor Tønsberg. Og der foregikk den tradisjonelle avslutningsmiddagen på promenadedekket.

Den siste dagen gikk vi inn til Oslo, og la oss til under festningen, mange opplevelser og minner rikere.

Jørgen A. Bangor

Oslo havn før og nå



Kristiania og Bjørvika sett fra Ekeberg 22 juli 1905.

Noen inntrykk Fra Kristiania og Oslo havn –før og nå. Kristiania fra postkort og dagens Oslo havn fra foto. John Østby.



Oslo havn Bjørvika mai 2000.

Skoletur med M/S Granvin og veteranbusser

I år som i fjor inviterte Bjørgvin Videregående Skole fra Bergen alle grunnkurselevne sihe med på skoletur til Ytre Sogn, med overnatting på Skjerjehamn Hotell fra 1891. Andre anløpssteder var Feste, Mjømna, Eivindvik og Lygra. Vi reiste på fordums vis: Veteranbåten M/S Granvin fra 1931 var med oss tilnærmet hele tiden, mens veteranbussene fra 1953 og 1963 tok oss med fra Lyngheisenteret på Lygra og tilbake igjen til Bergen by.

Det var flere mål med turen: Styrke det sosiale fellesskapet blant våre nye elever. Gi elevene inntrykk av hvordan livet var langs sjøen i gamle dager. Gi dem praktisk erfaring med sjømannsskap med lasting og lossing av kolonialvarer på gamlemåten. Lære elevene å jobbe i team. Utføre selvstendige arbeidsoppgaver. Gi dem en faglig utfordring med en temaoppgave:

Temaoppgavene kunne ha som ordlyd: "Anløpskai - båt": I gamle dager gikk det vei kun fra anløpskaien og oppover et stykke til nærmeste gård, mens i dag går der vei fra byer og ned til kaien. Beskriv båten som bindeledd. Beskriv også varetransporten før og nå langs sjøveien. Hva slags varer fraktet båtene før og eventuelt nå? Tema "Veteransklagslaget Fjordabåten": Dette laget eier M/S Granvin. Finn ut mest mulig om formålet deres, om styret, om aktiviteter, om de eier andre båter, etc. Tema "Veteranbussenes betydning i dag": Hvilke samarbeidsprosjekter/-utflukter har veteranbussene hatt med veteranbåter og veteranbiler i de siste årene (fra år 2000)? Hva er hensikten med samarbeidet? Har veteranbussene noen betydning i dagens samfunn? Lag intervju med bussjåføren. Tema "Lyngheiene": Noter særtrekk ved lyngheiene. Hvor finner man lyngheiene? Hva truer dagens lyngheier? Hvordan kultiveres lyngheiene? Hvordan foregikk lyngslåttene? Tema "Bro": Hvilke broer passerer du langs leden? Hvordan er de konstruert? Når ble de bygget? Hvorfor ble de bygget? Ta utgangspunkt i historikken rundt lokalrutebåter og rutebusser. Hvordan kom varene fram før - og etter - at broene ble bygget? Tema "Lokalsamfunnet ved kaien": I Alversundet, samlet på et lite område, var der garveri, sardinfabrikk (Bjelland), tønnefabrikk, kjeksfabrikk (Marie), salteri, saltebuer, postkontor, bakeri, etc. Hvorfor var de plassert/samlet der? Gå inn i (lokal)historien og utdyp hva som skjedde når lokalrutebåtene kom til kai der. Hvilken betydning har disse plassene i dag? Hvor er alle forretningene blitt av? Tema "Skjerjehamn": Skjerjehamn Hotell ligger i vannkanten, men uten naboer i miles omkrets. På hvilken måte var dette hotellet et viktig knutepunkt i gamle dager? Finn ut mest mulig om dette hotellet. Beskriv båten som bindeledd. Hva var reiseruten til båter som gikk her før i gamle dager? Tema "Posten": Ved kaien nedenfor Skjerjehamn Hotell ligger et postkontor, som for lengst er nedlagt. Finn ut mest mulig om postens rolle til lands og til vanns før i gamle dager. Hvor lang tid brukte posten fra Oslo og til Bergen, -



Elever fra Bjørgvin Videregående Skole sørget for at kolonialvarene kom i land ved Feste. Vinsj, bom og gaier ble benyttet. Avisen "Strilen" kom om bord og intervjuet oss.

før og nå? Beskriv M/S Granvins postlugar. Hva slags "reklameeffekter" er vanlig også nå til dags for å vise at båten er postførende? Hva slags "reklameeffekter" var vanlig utenfor et postkontor, slik som Skjerjehamn postkontor engang hadde? Lag intervju med en postmester. Tema "Henrik Wergeland": Framfør diktet "Eivindvik" av Henrik Wergeland foran dine medelever, ved graven til navnebroren hans ved Gulen Kyrkje i Eivindvik. Hva er historien bak diktet? Hvor bodde prost Dahl? Beskriv Henrik Wergelands tilknytning til Eivindvik. Etc.

Som du skjønner så utnyttet vi turen til det fulle i skolesammenheng. En uke før turen måtte elevene planlegge matinnkjøp og utarbeide budsjett for turen i to matematikktimer. Oppsøke internettadresser knyttet til M/S Granvin, veteranbussen, Lyngheisenteret, Salhus Trikotasje fabrikk, Posten og Eivindvik i datatimene. Fordype seg i temaoppgaven i naturfagstimen. Samt fordele arbeidsoppgavene på hotell og båt og planlegge underholdningen på Skjerjehamn. I ettertid laget elevene turistbrosjyrer på engelsk/tysk/fransk, hadde muntlig fremføring av temaoppgaven i naturfag, og hadde ulike skriftlige innleveringsformer i norsk. Denne skoleturen fungerte altså også som et tverrfaglig prosjektarbeid på grunnkursnivå ved Bjørgvin Videregående Skole.

For at alle de 130 grunnkurselevne skulle få delta på denne turen, måtte vi



Overnattingen foregikk på Skjerjehamn Hotell. Fjordabåten M/S Granvin fraktet oss dit.

benytte fire dager; fra 16.-19. september 2002. Hver enkelt klasse fikk da en todagers overnattingstur.

Skipsføreren på M/S Granvin fikk som tilleggsoppgave å orienterte elevene underveis på høytaleranlegget om steder vi passerte og om historikken rundt stedene. Dette var nyttig informasjon tiltenkt elevenes konkrete temaoppgaver. Dette gjorde han på en meget god måte.

Mannskap på M/S Granvin var skipsfører Jan Hjellestad, maskinist Torleif Flisram samt matrosene Magnar Lund, Asbjørn Utne og Trine Marcussen. Vi hadde ikke med stuert, da elevene selv stod for absolutt alt som hadde med maten å gjøre.

Rammen rundt det hele var gitt til elevene, men det var hver enkelt elev sin deltakelse som ville avgjøre graden av suksess for turen. Herved følger elevenes referat fra skoleturen:

Holbergskaien

Holbergskaien ligger rett nedenfor skolen vår. Der møttes vi, gikk om bord i M/S Granvin og stuert vekk bagasjen vår. Vinsj, bom og gaier ble brukt til å laste om bord kolonialvarer fra Køff-Asko, som vi skulle avlevere til Feste Nærkjøp, og som de der skulle selge videre. Det var gøy at noen i klassen fikk gjøre dette, men det førte til at

det ble lang ventetid før vi kom oss av gårde. Regnet gjorde det også, og da tenkte jeg at denne turen kom til å bli kjempekjedelig.

M/S Granvin

M/S Granvin var en koselig gammel veteranbåt, men den ga ikke noe preg av å være gammel når det gjaldt fart eller stabilitet. Båten var mindre og eldre enn først antatt, men det var god plass for klassen til å boltre seg i. Fikk et godt førsteinntrykk av båten. Likte måten den var laget på og hvordan salongene var plassert. Man merket at båten var gammel ved at møbleringen i båten var gammeldags. Båten så nyoppusset ut, var flott bevart og kanskje derfor så den mye nyere ut enn alderen på over 70 år tilsa. Vi brukte M/S Granvin som transportmiddel det meste av tiden. Den var behagelig og avslappende å reise med. Det var fint å kunne velge mellom det å være inne i salongene og ute på dekk. Fløytingen som skipsføreren gjorde hver gang båten la til og fra kai, var en stor opplevelse i seg selv.

Da vi hadde tøffet litt avgårde, begynte det å bli ganske artig. Det var gøy om bord, - og veldig sosialt. Tanken om en ikke så spesiell tur, ble straks forandret til en tanke om at dette ville bli en tur jeg aldri vil glemme. Båten var konge!

Feste Nærkjøp

Feste Nærkjøp lå midt i skipsleden. Det var greit at vi stoppet der, for da var jeg veldig godteri syk. Der handlet vi snop, brus, chips og digg, og jeg brukte 210 kroner på dette. Det så ut til at de hadde det meste av varer der, selv om utvalget var litt begrenset. Betjeningen virket hyggelig og de var veldig imponert da de så at butikken var helt full av oss ungdommer. Tror ikke de har sett så mange mennesker der før på en og samme gang. Det var hyggelig gjort at butikken sponset en kortstokk på klassen. Feste så ut som en koselig plass, nærkjøpet var en liten bondebutikk, men jeg trives best i byen.

Vi lastet av noen varer fra båten, - varer vi hadde med til Feste Nærkjøp fra Bergen by. Her hentet vi også de forhåndsbestilte varene våre som vi skulle ha med oss til Skjerjehamn. Opplegget med mat var bra. Det var godt og ferskt. Kan tenke meg at varene var en del dyrere på Feste enn i Bergen. Vi har sikkert finansiert denne butikken for flere år fremover.

Avisen "Strilen" kom og intervjuet oss på kaien, tok bilder av klassen og laget en tosiders reportasje om oss. Da vi dro, stimet det folk til kaiområdet vårt og de vinket til oss.

Lygra/Lyngheisenteret

På Lygra var vi på omvisning ute på marken og inne på museet. Lyngheisenteret er et sted der de prøver å opprettholde lyngheiene som har vært der fra gamle dager. Fint landskap og fint senter. Det virket utrolig at en kommune med så få innbyggere kan ha råd til å bygge et så flott museum.



En elev deklamerte Wergelands dikt "Eivindvik" utenfor Gulen Kyrkje i Eivindvik.

Vi så en film om det gamle søskenparet Amandus og Klara. De levde noen kjedelige liv helt for seg selv, uten telefon, tv og playstation. Vi lærte om hvordan de klarte seg før i tiden, uten alle de tingene vi har i dag. Men mest så handlet filmen om hva de brukte lyngen til, lyngbrenning og om hvordan de behandlet lyngheiene for at de ikke skal forsvinne. Folkene på Lygra har disse personene som sine forbilder og de gjør sitt beste for å opprettholde lyngen. Det burde vært mer fokus på nåtiden. Filmene var av og til interessante.

Vi fikk en guide på Lyngheiseret som fortalte oss historien om stedet og om hvorfor lyngen var så viktig. Vi gikk rundt i regnet og måtte se opp for kumøkk uansett hvor vi gikk. Den guidet turen var ganske kjedelig. Der var lite underholdning. Anbefales kun for spesielt interesserte. Det hadde vært bedre hvis vi faktisk så fargerik lyng.

Lyngheiseret var også stedet der veteranbussene kom og hentet oss til hjemreisen. Disse bussene hadde i forkant fraktet ut neste grunnkurspulje som skulle oppleve det samme som vi hadde gjort. Lukten av medbrakt ferskt bakerverk fra Baker Brun hang igjen i bussen.

Tiden om bord

At vi reiste i en annen rytme enn det vi er vant til, kunne til tider bli ganske kjedelig. Alt som skjedde, kom an på båten. Men sånn sett var det ganske avslappende med båten, og vi slapp å løpe etter klokken slik vi er vant med.

Reisen gikk over lang tid, men jeg slo tiden i hjel med å snakke med folk i klassen. Båtreisen var derfor sosial. Det var i denne perioden av turen at vi kom nærmest innpå hverandre, også med mannskapet og med lærerne. Vi oppførte oss som om vi hadde kjent hverandre lenge. Alle var vennlige mot hverandre. Vi hadde det kjekt, det var en behagelig reise, men der var litt lite bølger. Tiden gikk veldig fort hvis vi ville. Vi satt i salongen og snakket, spilte kort, spilte gitar, sang, øvet oss til kveldens underholdning, slappet av, gjorde arbeidsoppgaver, og kom opp når vi skulle spise. Vi spiste en del. Maten var mettende. Av måltider hadde vi lunch og frokost om bord i båten. Godt med skillingsboller, vafler og gratis frukt underveis. Jeg koste meg. Alverstraumen var flott å passere. På veien så vi en fabrikk som det kom svart røyk ut av og svære flammer. Flammen på Mongstad så vi også.

Mjømna

Mjømna var neste sted med butikk, og siste stopp før hotellet. Det lå en halv time fra Skjerjehamn. Noen handlet digg der, mens mesteparten av oss forble i båten nede i salongen og spilte gitar, sang og spiste snop. Andre var oppe på dekk og tok bilder eller spiste. Også her var det like dårlig utvalg som på det første stedet, men butikken var søt. Var egentlig bare innom butikken, så meg ikke omkring, så jeg vet ikke helt hvordan det er der på Mjømna.

Skjerjehamn Hotell

Skjerjehamn Hotell var et gammelt hus som blir leid ut som et hotell. Det var sånn typisk gammel rikmannsbolig. Hotellhuset fra 1891 var fint, elegant og koselig. Det var stilig å være i et så gammelt bygg. Da vi kom inn, var vi på en måte på reise tilbake i tid; alle møblene var gamle og vi kunne nesten fornemme sjelen til folkene som bodde der for over hundre år siden. Det hadde masse middels fine rom, men var litt skummelt. Det så mest ut som en villa, men det virket som et spøkelseshus. Litt kjekt at det gikk rykter om at det spøkte der, men jeg vet ikke helt om jeg tror på det. Spøkelsesryktene gjorde ikke så mye, for vi hadde ikke tenkt å sove så mye allikevel.

Vi fant rommene våre og utforsket hotellet. Vi hadde det største rommet med balkong og utsikt mot kaien og båten, og alle guttene i klassen ville inn på vårt jenterom. Sengene var behagelige, men noen måtte sove på gulvet. Inne i stuene var der hjemmekoselig.

Det var kjempefin natur rundt hotellet. Men jeg hadde aldri vært på en mer øde plass noen gang, ja det lå faktisk midt uti ingenmannsland. Det var en spesiell stemning der. Etter en tur på det bekmørke skumle loftet, ble jeg ganske paranoid. Det var lite lys ute, og jeg er mørkredd. Vinden ulte utenfor.

Middagen

Jeg trodde middagen bare kom til å bli rot, men fajitasen, som vi laget på hotellet, var veldig god. Skjønt det var litt kaotisk når alle spurte etter salaten, osten og kjøttet



Tiden om bord i M/S Granvin var en sosial og hyggelig stund. Her er vi til kai i Eivindvik.

samtidig. Alle sammen satt og snakket rundt langbordet. Vi hadde hele tiden mer enn nok av all mat. Vi spiste godt og gledet oss til underholdningen.

Underholdningen

Underholdningen på hotellet var kjempekoselig, kul, tidig og vellykket. Vi hadde "live show", basert på de mange talentene i klassen. En medelev lærte oss latinodans (chacha, salsa, mambo og samba) og da hun trengte en "frivillig", stilte en matros opp. En elev demonstrerte beatbox og breakdance for oss. Han var råsterk og råbra! To gutter hadde med gitarer og de sang "Wonderful tonight". En jente sang en kjærlighetssang på spansk. En jentegruppe underholdt oss med selskapsleker, der flesteparten av lekene inneholdt vann slik at deltakerne ble våte. Det var bra at det var så mange forskjellige innslag. Skikkelig artig kveld med bra underholdning, men det var jo ikke så rart, for det var vi elever som hadde ansvaret for den. Oppholdet på Skjerjehamn var det beste med hele turen.

Overnattingen

Alle skulle ligge i sin egen seng og sove da klokken rundet en time over midnatt. Leggetiden var litt for streng, og siden jeg ikke var trøtt, måtte jeg ligge våken i sengen. Dumt at vi måtte ligge på rom med folk av samme kjønn. Det skulle vært lov å være på besøk på rommene til hverandre, bare man ikke forstyrret de andre. Vi skulle i hvert fall fått lov til å være oppe til to, eller aller helst hele natten. Mislikte at lærerne satt vakt ute i gangen hele natten. De kalte seg for "brannvakter". Det var nok mange som ikke fikk mye nok søvn.

Overnattingen var litt skummel, for vi fortalte skumle spøkelseshistorier til hverandre på rommet vårt før vi skulle legge oss. Overnattingen gikk greit, med god seng og mørkt rom. Skuffet over at ingenting skummelt skjedde.

Vekking

Slemninger! Vekkingen var forferdelig. Jeg våknet opp og skjønnte ikke hvor jeg var. Vekkingen gjorde meg forvirret for jeg trodde at noe hadde falt ned på kjøkkenet. Å bli vekket opp av noen som slår på kasseroller, er noe av det sykeste jeg har vært med på. Skipsføreren vekket oss hardt og brutalt, men vi ble vekket. Meget effektivt. Alle var ute av sengene på kort tid. Dette skjedde klokken altfor tidlig om morgenen. Han fortsatte å lage lyd etter at han kom inn på rommene våres. Han koste seg der han gikk rundt og bråkete. Det var ikke akkurat fuglesang vi våknet til. Men jeg synes han var litt skjønn da han gikk rundt og ropte at "alle puser må stå opp".

Eivindvik

Vi stod opp, gjorde unna morgenstellet, vasket, støvsugde og ryddet etter oss på Skjerjehamn Hotell. Nøyaktig en time etter vekkingen hørte vi M/S Granvin fløyte og vi måtte være om bord tidsnok, for ellers gikk båten. Frokosten på båten var helt grei med supergode skiver, så det ble mer mat i magen den morgenen enn ellers.

Eivindvik var en fin bygd, men der var ikke så mange folk å se. Vi gikk opp til Gulen Kyrkje hvor vi fikk gå inn i kirken. Der fortalte en pensjonert kirketjener oss om Eivindvik sin historikk, om steinkorsene i Krossteigen, om den massive døpefonten og om Gulatinget. Utenfor kirken, ved graven til navnebroren til Henrik Wergeland, leste en medelev opp Wergelands dikt "Eivindvik". Nede ved kaien kunne vi kjøpe enda mer digg. Eivindvik ble vårt siste stoppested før vi ble fraktet med M/S Granvin til Lygra. Det sosiale, kortspill, vafler og hotdog gjorde at reisen var så koselig at jeg ikke ville av båten. Nå var vi blitt så godt kjent med alle sammen. Vi vasket og ryddet etter oss på båten, etter beste evne.

Veteranbussturen hjem

Fra Lygra ble vi så fraktet hjemover med koselige veteranbussar. Bussene fra 1950 og 60-tallet var ikke særlig lydløse eller komfortable og de gikk veldig sakte med en toppfart på sikkert ikke mer enn 60 km/t, men de ga en melankolsk stemning. Det humpet og bumpet, men de var verdt turen. Det var ikke så mange som husker noe særlig fra hjemreisen, fordi alle var veldig trøtte etter et spennende og hektisk døgn, og de fleste sov hele veien hjem på bussen. Vi var så utslitte. Men vaffelspising på bussen fikk vi med oss. Det var litt artig å kjøre i en koselig veteranbuss, men også litt flaut å sitte der da vi kjørte gjennom byen. Bussen fra Drosjebilsentralen var veldig rar, fordi det var en veteranbuss, så da vi kjørte gjennom byen, stirret alle på oss. Sjåføren var ganske grei og hyggelig.



På vei mot Lyngheisenteret på Lygra. Filmfremvisning og guidet tur var neste mål.

Arbeidsplikter

De to arbeidspliktene var noe alle fikk og måtte gjøre, enten på båten eller på hotellet. Disse oppgavene var bra fordelt og bra organisert før turen. Jeg synes ikke noen bør klage. De var ganske greie og ikke for krevende. Men kjipt for dem som måtte vaske doene.

Temaoppgaven din

Det var greit med oppgaven som vi skulle jobbe med underveis og i forkant av turen, selv om det ødelegger turen litt når vi måtte tenke på den hele tiden. Turen hadde vært mye gøyere uten temaoppgaven, men jaja. Oppgaven var litt vanskelig, men etter å ha leitet, fant jeg nyttig informasjon. Dessuten fikk jeg veldig god hjelp av mannskapet.

Lærerne

Lærerne var snille, greie og oppførte seg pent. De behandlet oss med respekt og vi var gjensidige. Vi fikk ganske frie tøyler. Vi fikk en god sjanse til å bli bedre kjent med lærerne. De var hjelpsomme, kule og strenge og gjorde en god jobb. Vi koste oss alle.

Mannskapet

Mannskapet virket inn på den følelsen man fikk av "veteran" på hele turen. De var av den eldre generasjonen, men de ga god informasjon underveis. Litt synd at høytaleranlegget på båten var så uklart. Imponerende og kjempesnilt at de hadde tatt seg fri fra jobb for å være med på denne turen vår. De var opptatte av å ivareta gamle



Veteranbåten M/S Granvin var glimrende å bruke til turen med Bjørgvin Videregående Skole sine grunnkurselever. Båtens mannskap var dyktige og de ga oss god informasjon underveis.

ting samt kulturen og derfor stilte de opp gratis for oss. Utrolig flott å gjøre så mye frivillig for oss. De fortjener ros!

Mannskapet var hyggelige folk, snille, smilende, glade og de hadde det gode humøret. De var litt morsomme med de gamle vitsene sine. Det var lett å få kontakt med dem, de var hjelpsomme og det var koselig at de var med på kvelden på hotellet også. De hilste på oss hver gang vi møtte dem. Dessuten var de flinke med båten.

Anbefaling?

Turen var gøy, lærerik, sosial og anbefales sterkt. Jeg ble mye bedre kjent med de fleste på turen. Det var en god ide å dra dit. Det var en flott tur, men skulle gjerne ha overnattet en natt til, for der var mye program. Der var nok av gode måltider. Alt var godt planlagt og organisert. Absolutt noe å satse på.

Jeg synes vi hadde mange gode opplevelser. Turen var bedre enn forventet. Jeg anbefaler turen for alle som liker natur og eventyr. Liker man avsidesliggende og rolige steder og er interessert i lokalhistorie, er denne turen også fin. Vi lærte litt om gamle dager. Denne turen anbefaler jeg til andre klasser. De kommer til å kose seg og lære masse av hverandre.

Etterord

Dersom noen skoler er interessert i å gjennomføre tilsvarende skoletur, kan program og steder selvfølgelig tilpasses den enkelte skoles beliggenhet. Detaljerte opplysninger kan fås hos Trine Marcussen, som er matros på M/S Granvin, samt lektor ved Bjørgvin Videregående Skole: bjv_matr@hfk.vgs.no, tlf: 55337975. Takk til alle dere som gjorde turen vår mulig!

Tekst og foto: Trine Marcussen.

Modalsturen 2002

For andre året på rad ble der arrangert en veteran kjøreutflukt med båt, bil og buss fra Bergen til Modalen tur-retur søndag den 15. september 2002. Da jeg utførlig har omtalt fjorårets Modalstur i Dampskibsposten nr. 63 1/2002, velger jeg heller å la bildene fortelle historien denne gang.



Ved Bryggen i Bergen, mellom fjordabåtene og kaiskurene, stod veterane snutebusser, rutevogner, brannbiler og veteranbiler oppstilt etter hverandre. Den eventyrlige rundreisen Bergen - Modalen kunne nå ta til.



Det neste møtestedet var smale, grunne og vakre Mostraumen.



Mostraumen. Bergen Veteranvogn-Klubb og øvrige kjøretøy rastet der, mens de ventet på D/S Oster, M/S Bruvik, M/S Atløy, M/S Granvin, M/S Midthordaland og M/S Tansøy. Hese bilfløyter svarte kraftige båtfløyter da veteranbåtkonvoien seg sakte forbi på nært hold.



Der var hektisk aktivitet å spore om bord i båtene og langs kaisiden da alle fjordabåtene skulle legges til kai tilnærmet samtidig.

Prospektkortet Del IX

For en artikkelforfatter er det alltid hyggelig å erfare at det en skriver blir lest – og lest grundig. Det gjelder særlig når leserne kan supplere/korrigere det som står på trykk. Forrige nr. av Dampskibsposten var således knapt tørr fra trykkeriet, før undertegnede fikk flere hyggelige henvendelser vedrørende min artikkel om Strandkaia i denne (evigvarende?) serien om Prospektkortet. Det kom etter hvert så mange interessante opplysninger, at jeg føler for å viderebringe disse gjennom et eget avsnitt i denne serien.

D/s "Alversund"

Mange har kommentert at M/s "Kiloran" (ex D/s "Alversund") slettes ikke ble senket på dypt vann slik jeg skrev, men derimot hugget bit for bit i 1995/96 i Blomvåg i Øygarden. Det er helt riktig, og mange husker ennå baugpartiet stående på høykant i lang tid, nesten som et monument over denne siste dampbåten i lokalruteferien i Hordaland. På et tidspunkt var det riktignok på tale å senke "Kiloran" på dypt vann, men dette ble det altså ingen ting av.

De kilder jeg hadde til disposisjon da jeg skrev min forrige artikkel, forteller alle at D/s "Alversund" var i rutefart til våren 1966. Nå viser det seg imidlertid at det kanskje likevel ikke er tilfellet. En leser har gjort meg oppmerksom på Bergen - Nordhordland Trafikkklags (BNT) årsmelding for 1965 som forteller nærmere om dette: "Den 14. oktober 1965 måtte D/s "Alversund" takast ut av rute p.g.a. kjelskade. Ein har ikkje funne det forsvarleg å kosta meir vølingsarbeid på denne kjelen. Etter framlegg frå styret har rådet i møte 8. februar 1966 vedteke at D/s "Alversund" skal seljast. Med D/s "Alversund" sluttar saga om dampbåtane i lokalrutetenesta i Hordaland". Samme årsmelding angir for øvrig 1956 som året "Alversund" fikk installert oljefyring, og ikke ifm moderniseringen i 1945/46, som tidligere antatt.

Jeg er også blitt gjort oppmerksom på en uttalelse fra tidligere kaptein i BNT, Olav Krossnes, på 1980-tallet. Kaptein Krossnes fortalte her at det var under rutefart i Manger-ruten at det fatale kjelehavariet skjedde. D/s "Alversund" måtte snu i ruten, og de fikk så vidt kreket seg tilbake til Mjellum & Karlsens Mek. Verksted & Patentslipper. Resten av min fremstilling er for øvrig riktig – bortsett fra at D/s "Alversund" aldri mer kom tilbake til Strandkaia.

A/s Bergen Hordaland Fjordbuss

A/s Bergen Hordaland Fjordbuss var stiftet i konstituerende generalforsamling 13. januar 1940 i Bergen. Initiativtaker og primus motor for tiltaket var tidligere kaptein, nå landhandler, Fredrik Kühle i Alverstrømmen. Generalforsamlingen besluttet også å kontrahere selskapets første nybygg, den senere "Fjordbussen". Som nevnt i forrige



D/s "Alversund" ble den siste dampdrevne lokalrutebåten i Hordaland.

FOTO: UKJENT. JOSTEIN SØRENSENS SAMLING.

nr. av "Dampskibsposten", ble "Fjordbussen" rekvirert av tyskerne allerede før ferdiggjøringen, og brukt av dem under hele krigen. Som følge herav leiet selskapet i første omgang D/s "Sjøbussen" (1908) fra Gunnar Jensen i Sandefjord. Dette for i det hele tatt å komme i gang med rutefart. Denne løsningen varte imidlertid bare knapt et års tid, for Askøy Dampskibsselskab klaget konkurrenten inn for Trafikknemnda som tok klagen til følge. Dette resulterte i inndragningen av kulltildelingen, og deretter tok tyskerne båten.

Bergen Hordaland Fjordbuss ble således stående uten tonnasje resten av krigen, til tross for at selskapet allerede hadde betalt kr. 155 692,51 av nybyggets kostende. Dette beløpet ble søkt refundert av tyske myndigheter, men det er noe usikkert om dette ble innfridd. Selskapet måtte derfor vente helt til 1945 før stoltheten M/s "Fjordbussen" kunne sette inn i rutefart.

Imidlertid begynte samferdselsmyndighetene nå å engasjere seg mer i hvordan kommunikasjonene ble utført rundt omkring i vårt langstrakte land. Mange steder foregikk det en nesten ødeleggende konkurranse mellom de ulike ruteselskapene, med mange parallellruter. Samfunnsøkonomisk en sløsing med ressursene, mente staten. Ny lovgivning om samferdsel innebar at ruteselskapene måtte ha statlig konsesjon for å drive offentlig rutetrafikk. For Bergen og Vestlandet hadde dette mye å si, og en rekke mindre selskaper opplevet å bli skviset ut når konsesjonene ble tildelt. For Bergen Hordaland Fjordbuss betød det i realiteten kroken på døren. I juli



Blomstertorget og Strandkaia i Bergen en gang mellom 1951 og 1954. Nærmest ligger M/s "Fjordbussen" i sin opprinnelige skikkelse. I Wallendahlshopen ligger M/s "Sæbø" og langs Strandkaia de to dampskipene "Alversund" og "Manger" side om side.

FOTO: NORMANN. JOSTEIN SØRENSENS SAMLING.

1947 ble således båtene solgt til Alversund & Manger Dampbåtlag (AMD). De ansatte ble sikret jobb i dampbåtlaget, og disponenten selv, Fredrik Kühle ble inspektør i AMD.

"Fjordbussen" – "Fjordbussto"

På bildet av Strandkaia på 1940-tallet, som var gjengitt i forrige nr. av Dampskibsposten, står det i billedteksten bl.a. at det er M/s "Fjordbussen" som skimtes i bakgrunnen. Dette var nok "a slip of the pen" fra min side, og hyggelige mennesker har straks korrigert meg med at det er den noe nyere M/s "Fjordbussto" som ligger der. Så sant, så sant. La oss derfor benytte anledningen til å se nærmere på også denne fjordabåten, som senere generasjoner vel helst kjenner som "Herdla" eller "Manger" – etter navnebytte i tur og orden.

Oppglødd over mottagelsen "Fjordbussen" fikk, bestilte Bergen Hordaland Fjordbuss en ny båt fra Kristiansands Mek. Verksted, skåret over samme lesten som "Fjordbussen". Levert i desember 1946 som byggenr. 181 hadde den dimensjonene 97,2/18,4/6,6'. Tonnasjen var på 118 brt., altså en anelse større en søsteren. To 8-sylindrede Gleniffer dieselmaskiner på til sammen 320 bhk gav god og hurtig



Her har vi forflyttet oss et tiår lenger frem i tid, til en sommerdag i 1963. Ved Strandkaaien ligger M/s "Herdla" (ex "Fjordbussto") med signalflaggene oppe. Til høyre for den akterskipet av M/s "Flatøy" (ex "Fjordbussen"), og i Wallendahlshopen skimter vi så vidt litt av M/s "Sæbø". Over på Bryggesiden ligger en annen vakker "dame" nemlig D/s "Oster".

FOTO: NORMANN. JOSTEIN SØRENSENS SAMLING.

fremdrift. Båten ble satt inn i rute mellom Bergen og Indre Fosse, med stopp på Frekhaug, Østergård, Isdalstø og Alversund. 1 time og 40 minutter tok turen – betraktelig raskere enn dampbåtene til AMDL.

Etter at Fjordbusselskapet var "tvunget" inn i Alversund & Manger Dampbåtlag, fortsatte M/s "Fjordbussto" i ruten, og fulgte også med inn i det nye Bergen – Nordhordland Trafikklag etter den store sammenslåingen av Nordhordland-selskaper i 1951. I 1954 fikk imidlertid båten et navn som passet mer inn i Trafikklagets ruteområde: M/s "Herdla". Under dette navnet seilte den frem til juni 1972, da det på nytt var nødvendig med navnebytte; denne gang til M/s "Manger". I 1961 fikk "Herdla" en nødvendig modernisering ved Mjellem & Karlsen, hvor bl.a. nytt og større styrehus kom på plass. Båten fikk nå etter manges mening en svært pen og harmonisk skabelon. I samme forbindelse ble også maskineriet byttet ut med to 8-sylindrede Deutz dieseler på 460 bhk.

1. januar 1974 kom M/s "Manger" (ex. "Fjordbussto") inn i sitt 4. rederi, idet Bergen – Nordhordland Trafikklag og Indre Nordhordland Dampbåtlag slo seg sammen til Bergen Nordhordland Rutelag (BNR). I dette selskapet fikk "Manger" ansvaret for lokalruter i Nordhordland. Kun i helgene gikk den i rute fra byen, med

anløp av Frekhaug, Flatøy, Skarpenes, Fureskjegg, Vetås, Rossgard, Havrevågen, Kviste, Bognøy, Landsvik, Manger og til slutt til Toska. Men nå brente det et blått lys for de tradisjonelle fjordabåtene. Siste ruteturen for gamle "Manger" gikk 15. oktober 1978, deretter ble båten lagt opp for salg. I mai året etter ble den solgt til Nils Agasøster på Rubbestadneset, som gav den navnet "Bremmerholm". I 1980 havnet båten i Sverige, hvor den seiler som M/s "Göta Lejon".

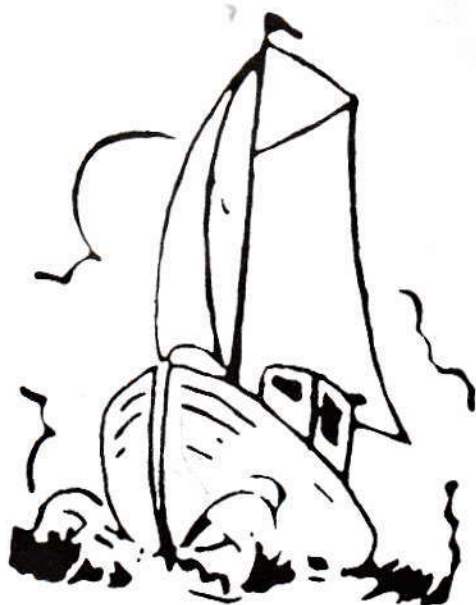
Kilder og kildekritikk

Når en forfatter skal omtale historiske hendelser som ligger langt tilbake i tid (les: før egen tid), må han nødvendigvis støtte seg til ulike kilder. Dette kan være både primær- og sekundærkilder, skriftlige og muntlige. De fleste av de temaene som jeg har omtalt i denne artikkelserien, ligger tidsmessig lenge før "min tid". Jeg benytter meg derfor av en omfattende egen samling av litteratur, avisutklipp, bilder, notater og muntlige overleveringer. Ofte viser det seg at kildene kan være motstridende når det gjelder fakta, særlig når vi snakker om tidsangivelse. Da må det foretaes en, etter beste evne, vurdering og etterprøving av opplysninger. Men selv etter utøvelse av den grundigste kildekritikk, hender det at en "bommer" i enkelte detaljer. Det skjedde altså med meg i mine forrige artikkel. Irriterende, men samtidig nyttig, idet nye og verdifulle opplysninger kommer frem. Uten forkleinelse for alle dem som har henvendt seg til meg i sakens anledning, vil jeg likevel spesielt nevne Ove Walle. Han har bidratt med svært verdifulle opplysninger og skriftlig dokumentasjon om fjordabåttrafikken på 1950- og 1960-tallet. Jeg takker både ham og alle de andre for hyggelig respons.

Jostein Sørensen



Hansen & Arntzen Co. AS



- Båtbyggeri
- Mek. verksted
- Slipp – Rep. verft
- Plastreparasjoner
- Båtutstysbutikk
- Restaurering

Hansen & Arntzen Co. AS

Langesundsvn. 106 – 3960 Stathelle

Tlf. kontor: 35 96 78 80

Butikk 35 96 78 83

Fax: 35 96 38 10

Et trist forlis i Larviksfjordens munning

Den 19 mai 1913 forliste den 90 br. tonn store kystdamperen «Laugen» i innløpet til fjorden, åtte personer omkom under det tragiske forliset for 90 år siden.

D/S «Laugen» ble i 1910 kjøpt av «Sandefjord-Tjøme Dampskipselskap» (1908 til 1915 fra Larvik. Den var bygget 1891 i Kristiansand for dekkspassasjerer og fraktgods, var i mange år frem til den forliste en trofast gjest ved bryggene i Vestfoldbyene, brått ble denne rytme endret en vindfull vårdag i 1913.

Mai måned forbinder vi flest med gryende liv, varmere sol og grønt løv, sommeren står for dør. Slik var det også i Sandefjord den vårdagen 19. mai 1913, alt var normalt med en frisk vårvind fra sydvest i kystbyen.

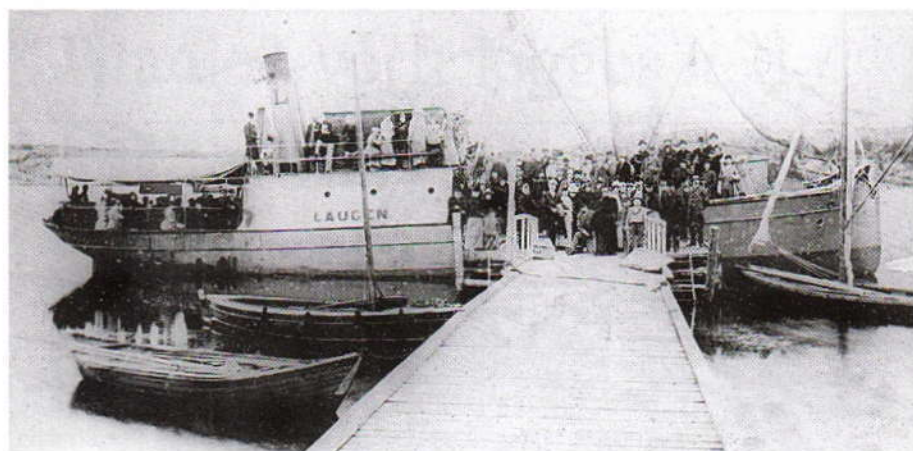
Dampbåten «Laugen» hadde ligget og losset forskjellig last hele formiddagen, den var klar for avgang til Larvik, der skulle bl.a. 458 sekker gjødning i land, i tillegg til sekkene var det 23,6 tonn med ordinær stykkgods i lasterommet. Båten hadde snaue 47 tonn last inne, dvs. drøyt halvlastet skip.

Kl. 12:55 var «Laugen» klar for avgang og satte ut fjorden i åtte knops fart med kurs for Larvik, ingen viste da at det skulle bli den siste avgangen i damperens historie. «Laugen» hadde gjort disse turene mange ganger, alt gikk i en vanlig trygg rutine med lossing, lasting og avgang.

Fra Kristiania og syd vestover hadde kystbefolkningen vendt seg til rytmen fra den lille «damperen», et langt støt i dampfløyta markerte ankomst og avgang til havnene, det var noe fast og trygt med de gamle båtene, den var liksom blitt småstedene og byene langs kysten sin daglige puls og lyspunkt med varer og nyheter. På bryggene var det yrende liv av hester og kjerrer, unger og voksen når båten la til kai, var det noe nytt fra hovedstaden ?, pakker og post,.... kjøpemenn sto og pratet, noen ventet varer fra Kristiania, andre hadde forsendelser som skulle videre langs kysten.

Kaptein Oskar Olsen fra Huvik sto på brua sammen med styrmann Hansen fra Tjøme, de ble enige om at det var best å få på plass lukelemmer og presenning på vei ut fjorden da vinden hadde frisknet litt på og det kunne bli noe stamping med overvann når vær og sjø kom inn på babord når kursen ble satte vestover.

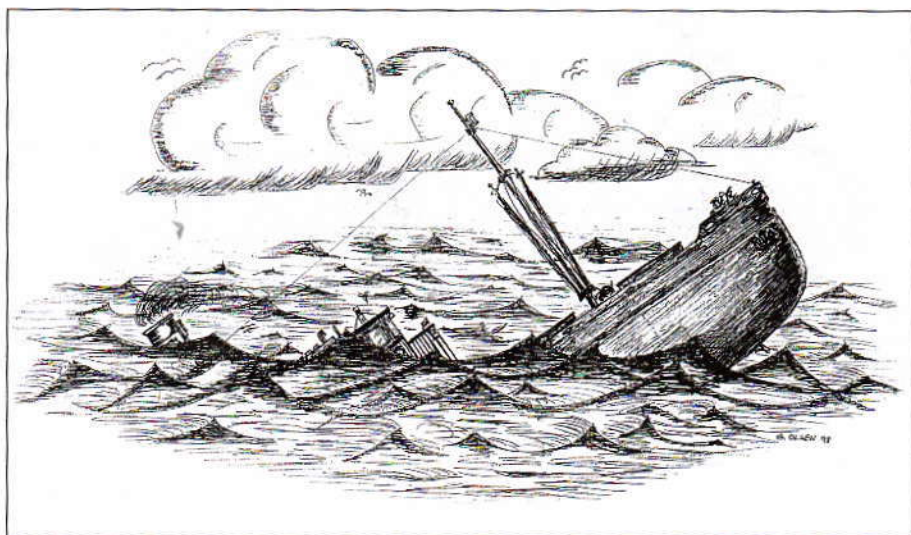
Laugen stampet seg vestover i den friske vinden, sjøen hadde toppet seg noe men dette var mannskapet ombord vandt til. De holdt indre lei nære land, ved halv tretiden nær jernstaken ved Sandvikskjær dreide de litt styrbord for Larviksfjorden og fikk sjøen inn på b. b. side, nå begynte det også å komme en del sjøsprøyt og vann inn på akterdekke. Etter ca. ti minutter la de igjen styrbord over med kurs for Agnes, nå merket folkene i maskinen at noe var galt, vann begynte og komme inn i skipet,



D/S «Laugen» ved Granholmen, Sandefjord.

etter dette hente ting fort, bare knappe 10 minutter etter at de merket vannet komme inn i maskinen gikk skuta ned, åtte mann fulgte med «Laugen» i dypet,... her er et utdrag fra sjøforklaringen av den eneste overlevende fra det skipet, Elias Nilsen fra Tjøme:

«Laugen» seilte med full fart den hele tid. Vidnet var den hele tid i maskinen. Ved ca. 2 ? tiden begynte skibet at ta ind vand. Vandet kom agten i fra lugaren, strømmet ind fra akterskottes underkandt , derefter paa sidene og tilsist i overkant mellem dekket og skottet. Ifra man begynte at observere vandet og til dette nået akterskottes overkant gikk omtrent 5 min. Størrelsen paa rummet anslog vidnet til en vanlig 2 mans lugar. Vidnet gik derefter op paa dekket for at gaa ned i lugaren, men da han skulle aabne døren til denne var den fuld av vand. Vidnet gikk da op til kapteinen der var paa dekket og varslet denne om, at skibet sank. Matrosene, skipperen og styrmanden begynte da strax at fire ned prammene paa styrbords side. Vidnet gik derefter ned i maskinrummet og fortalte marskinist Karlsen at «Laugen» var fuld av vand, og at skibet sank. Vandet var da trængt ind i maskinrummet i den grad at de begge var nødsaget til at forlate rummet. Da de kom op paa dækket holdt mand fremdeles paa med livbaaten som da vidnet så var fuld av vand forsto han at deri uden ingen redning var og gik derfra til livbeltekassen, der tok han et livbelte paa seg. Gik derefter paa fordekket, sto der til vandet naaede vidnes ben, og hoppet saa i sjøen, hvorpaa vidnet svømmede utifra baaden. Da han hadde svømmede ca. 5 min. saa vidnet sig tilbake og saa da kun nogle kasser og bord. Af skibet kunde da kun sees en del af masten. Vidnet svømte efter livbeltekassen , og kom op paa den. Han saa da en mand, som han ikke kunde kjenne igjend paa grund af avstanden og den store sjø... forsøgte at holde sig til en livbeltekasse. Vidnet kuttet løs en pressening som laa paa livbeltekassen og sat og holdt denne op for vinden og paa saa end maade seilte



D/S «Laugen».

Tegning G. Olsen 1998.

indover Vigsfjord. Ved Ødegaarden møttes 4 mand ombord i en snekke og tog vidnet ombord i denne»

Utrykket; «Liten tue kan velte stort lass» er vel på sin plass om dette tragiske forliset, årsaken til ulykken var sannsynligvis, og etter sjøforklaringen å dømme, følgende: På akterdekket ved kappen som skjermet nedgangen til akterlugaren sto en stor iskasse, dette var helt vanlig ombord i båtene før kjøleskapet hadde gjort sitt inntog. Kassen ombord i «Laugen» var ganske stor og tung, den målte 1, 25 x 0,8 x 1,0 meter. Den var surret fast i gitret som skjermet vinduene i nedgangskappen. Det som sannsynligvis skjedde var at iskassen løsnet i surringen slik at i den kraftige slingringen ut for Eftang slo i stykker vinduet i kappen med det utfall at vann strømmet ned i trappegangen og lugaren, og etter kort tid fylte denne.

Helt nøyaktig hvor «damperen» med de åtte ombord fikk sin grav er til nå ikke kjent. Grovt sett må «Laugen» ha sunket i sydvestlig retning ut for Viksfjords munning, sannsynligvis på dybde mellom 50 og 100 meter. Selv om flere har sett noe på ekkoloddet er det vanskelig å si om dette er «Laugen» da det har skjedd flere forlis i området.

De omkomne var:

Skipper Oskar Olsen Huvik, Sandefjord
 Styrmann E. Hansen, Hudø, Tjøme
 Hans Paulsen, Tjøme
 Johan Pedersen, Stedsvik Nøtterøy
 Søren Olsen, Tjøme

Maskinist Johan Bartsen, Ranvik
 Kokk Elisabeth Nordstrøm, (adr. ukjent)
 Emma Kristiania (adr. ukjent)

Gudmund Olsen

"Titanic"-verft legges ned

Det norske skipsverftet som bygget "Titanic", stengte dørene etter at det siste fartøyet nylig ble døpt. Etter 142 års drift er ordrebøkene tomme hos Harland & Wolff i Belfast.

Fred. Olsen Energy eier 92 prosent av verftet som har vært nødt til å foreta flere nedskjæringer de siste årene på grunn av sterk konkurranse fra verft i Øst-Asia.

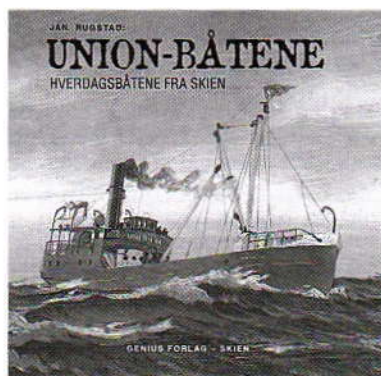
1742 fartøyer er blitt bygget ved Harland & Wolff siden 1861, og det mest berømte, "Titanic", ble sjøsatt i 1912. Skipet sank i april samme år på jomfruturen over Atlanterhavet.

I underkant av 400 medarbeidere blir arbeidsledige når virksomheten opphører. I glansdagene på slutten av 1800-tallet hadde verftet 35.000 ansatte.

BOK OM 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 betalt

Antall eks.:

Navn

Adr.:

Postnr.:

Underskrift

Hobby så det holder

Sommeren 1953 seilte Arne Arondsen som smører i maskinen på oljetankeren "Belita".

49 år senere står miniutgaven ferdig hjemme i hagen hans.

Arkitekt og skipsbygger er pensjonist Arondsen (69), som takket for seg i trykkeriet til Drammens Tidene for seks år siden. Før det jobbet han i Laagendalsposten på Kongsberg. Nå bygger han modellskip på heltid og storkoser seg i uthuset hjemme på Eplerød i Holmestrand kommune. Prosjektet har tatt tid. 11 år er gått siden han kontaktet statsarkivet i Malmø og fikk tegninger av båten som for lengst er spiker. Rederi Reidar Røed i Tønsberg er også en saga blott. Derfor måtte modellbyggeren ut på leiting. – Og fant det han skulle.

Til modellbåt å være den stor med en lengde på fire og en halv meter. – Jeg har bygget etter en skala på 1:35. Når tankeren er fullt ferdig til sommeren, er det en modell helt identisk med tankeren jeg selv var om bord på. Jeg tenkte først jeg også skulle ha innredet den, man fant ut at det ble for komplisert. Men alt det andre er som originalutgaven, sier den stolte skipsbyggeren, som allerede har testet den 151 kilo tunge farkosten på vannet.

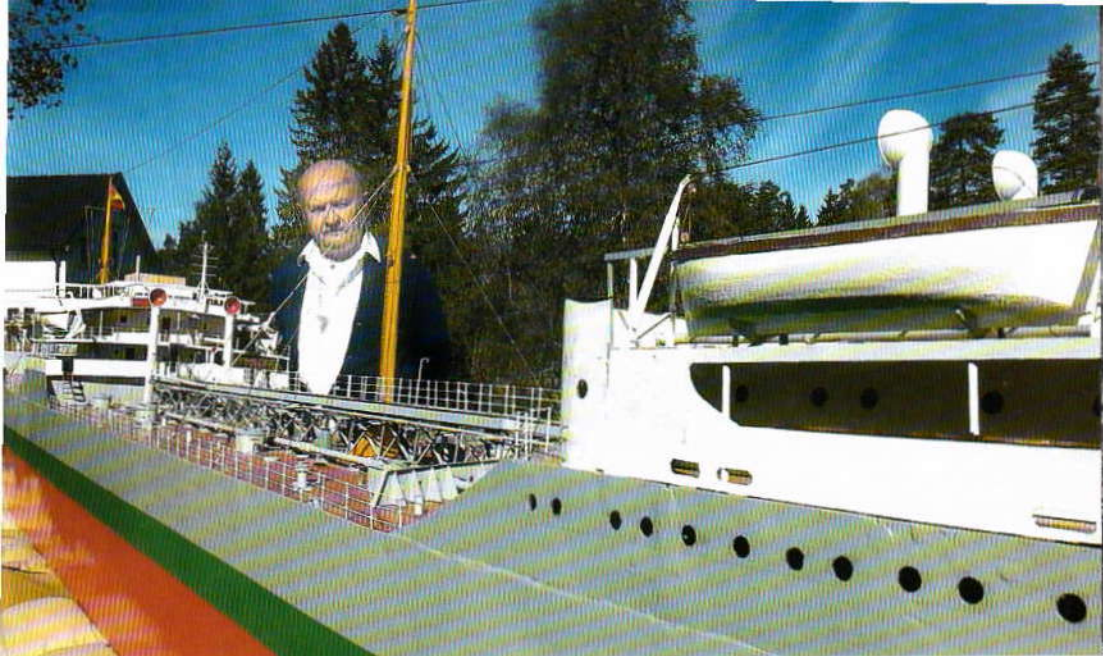
Sjøsettingen fant sted på Bergsvannet like i nærheten en lørdag på ettersommeren. – Da var det folksomt. Både lørdag og søndag, sier Arne Arondsen, som har bygget båten i messing. Skjøtene er søvloddet. – Detaljene er viktig å få med seg. Først da blir det ordentlig. Derfor har modellen ni sentertanker og ti vingetanker, akkurat som på den originale "Belita". Ventiler er også montert slik at jeg kan fylle opp med vann. Tankene tar 380 liter.

Selvlaget

Bortsett fra rekkestenderne har jeg laget alt selv. Lufteventilene er halve bordtennisballer. Det passet akkurat ut i skalaen. Viktig at alt stemmer. Derfor har jeg ligget mange netter våken og tenkt på hvordan jeg skulle løse detaljer. Om morgenen har som regel løsningen vært klar, sier den stolte skipsbyggeren, som har montert inn en Shakespeare påhengsmotor som driver farkosten. – Motoren er luftavkjølt. Derfor går den stille. Så nå har jeg kjøpt motorlyd og en firekanalers radio. I originalen satt en Kockums MAN dieselmotor med 4000 hestekrefter. Den gjorde 14 knop på full last, sier Arondsen, som vet alt om båten.

– Rederiet i Tønsberg eksisterer ikke lenger. Men sønnesønn av reder Reidar Røed er flyver i Widerøe. Han kommer en tur til sommeren for å se båten min, sier han.

Neste prosjekt blir trolig en modell av "Oslofjord". Den ble bygget og sjøsatt i Bremen i 1938. Jeg har allerede kontaktet Det Tyske Sjøfartsmuseum for å få tilsendt tegninger. Den skal bygges i 0,8 mm. vannfast finer. Jeg legger to lag utenpå



Digert og detaljert fra modellbygger Arne Arondsen.

hverandre med limfuge imellom. Det blir solid så det holder. Og mye enklere å bygge enn det jeg er i ferd med å avslutte, sier Arne Arondsen.

Større

Dette er ikke den største modellbåten som er laget her i landet. Men den er trolig den største modellen på Sør –og Østlandet. En kjenning av meg i Tromsø er i ferd med å bygge en modell av "Tirpitz". Den blir åtte meter. Og i Skotbu i Akershus er en annen i ferd med å bygge en modell av "Mauritania". Den blir 4,97 meter lang. Det var for øvrig båten som "Titanic" overtok ruten etter, sier den pensjonerte entusiasten, som neppe blir "arbeidsledig" med det første.

Tekst: Olav Melby. Foto: Rune Folkedal

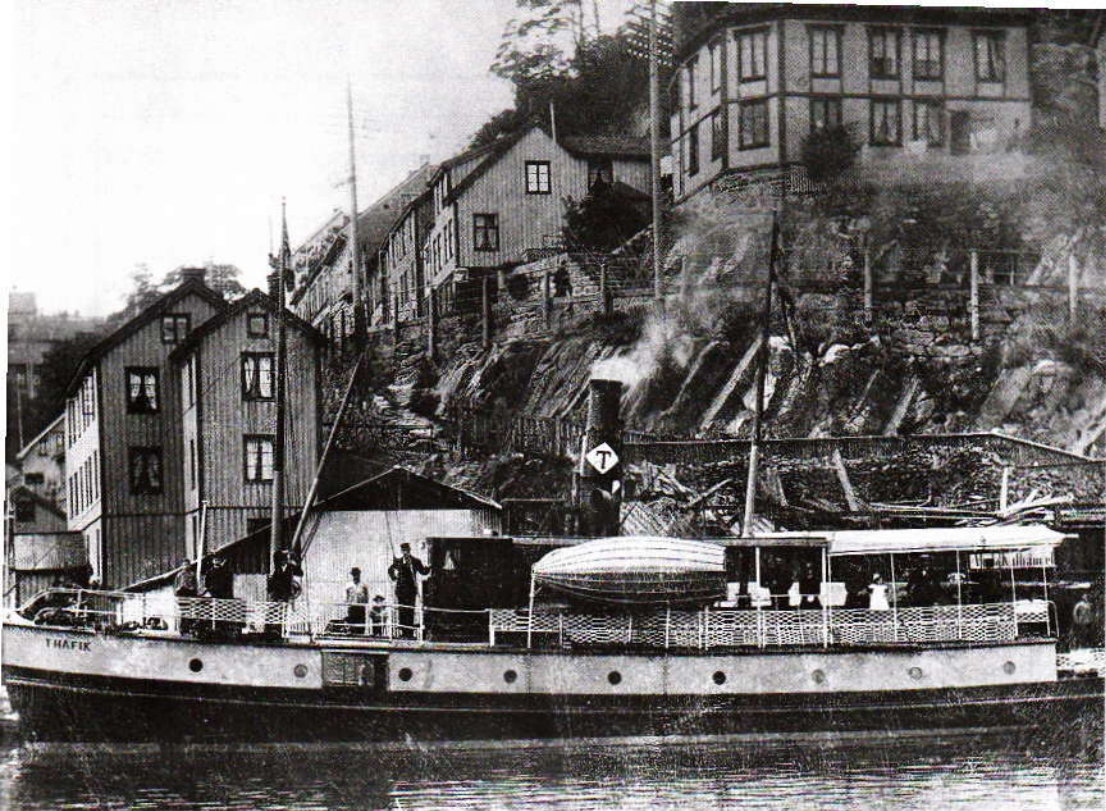
**Husk stoffrist neste nr.:
15. april**

D/S "Trafik" og en kystens adelsmann

Den 11. August 1880 entret kaptein Peder Christoffer Nilsen kommandobrua på den 65 tonns lokalbåten "Trafik". Mange, mange år senere, høsten 1931, gikk han fra borde for godt. I disse årene var han blitt en legendarisk skikkelse på Sørlandskysten. Han kastet loss når førere på større båter fant det klokest å ligge i den lune havna innenfor Tromøya, - han hjalp, når det sto i menneskelig makt å hjelpe.

Det første skriftelige utsagn vi finner om kaptein P. Chr. Nilsen er en liten notis i en av lokalavisene: "Kaptein Nilsen var noe for seg selv, en strålende og humørfyllt mann med et vennlig ord til alle". Nilsen fikk i sin sjømannstid oppleve alle faser i kystfartens nyere historie. Ikke minst i den dramatiske og ubønnhørlige overgang fra seil til damp. En utvikling som fikk rederiene til å rause sammen som korthus i en virvel av konkurser, som gjorde sjøfolkene fra seilskutene arbeidsløse, og som satte et ettertrykkelig punktum for "de hvite seils" epoke. Arendal var på denne tiden en av Nord-Europas virkelig store sjøfartsbyer. Det fulgte glans og festevitas med de store rederiene, det var festdager når fullriggerne kom fra langfart og ankret opp i byens ypperlige havn. Enda i dag kan man merke litt av den eleganse og fornemhet som preget de gamle byens fedre. Arendals stilige rådhus var engang familien Kallevigs privatbolig.

Kaptein Nilsen kom ganske tidlig med blant dem som sverget til damp. Vi finner han som styrmann på den første hurtigrute mellom Arendal og Christiania, hvor billettprisen var den formidable sum av kr.4.-. Men det er til D/S "Trafik" hans livsverk er uløselig knyttet. I alle disse årene styrte han sin stolte skute i ruten Grimstad - Hesnesøy - Fevik - Søm - Arendal og retur. Båten befordret passasjerer, gods og post. Det var en rimelig fornøyelse å sende varer med "Trafik". For inntil 10 kg var frakten 25 øre og videre til 30 kg 50 øre. Varene ble fortrinnsvis levert direkte til adressanten, uten noen tillegg for ombringelse. Disse takstene ble beholdt like til båten ble lagt opp i 1931. Men da fikk de dampdrevne småbåtene på Sørlandskysten lide den samme skjebne som i 1880- årene hadde blitt seilskutenes lodd. De ble etter hvert distansert og utkonkurrert av mer moderne samferdselsmidler. Rutebilene overtok all persontrafikken og det meste av godset. Det virker nesten patetisk, når "Trafik"s rederi i en kunngjøring sier: "D/S 'Trafik' gir ikke opp. Med samme velvilje som før - og håper å kunne tjene sine kunder stadig bedre og bedre. D/S 'Trafikk' har feiret både sølvbryllup og gullbryllup i sin rute, og det er i dens forvisning at den også skal feire diamantbryllup i samme fart". - Men slik gikk det nok ikke. - Gode, trofaste "Trafik" måtte utrangeres, og da var det som om den gamle skuta mistet all mot og all livslust. En stormfull høstnatt i slutten av tredveårene sank den ved kai i Arendal. Dens saga var slutt.



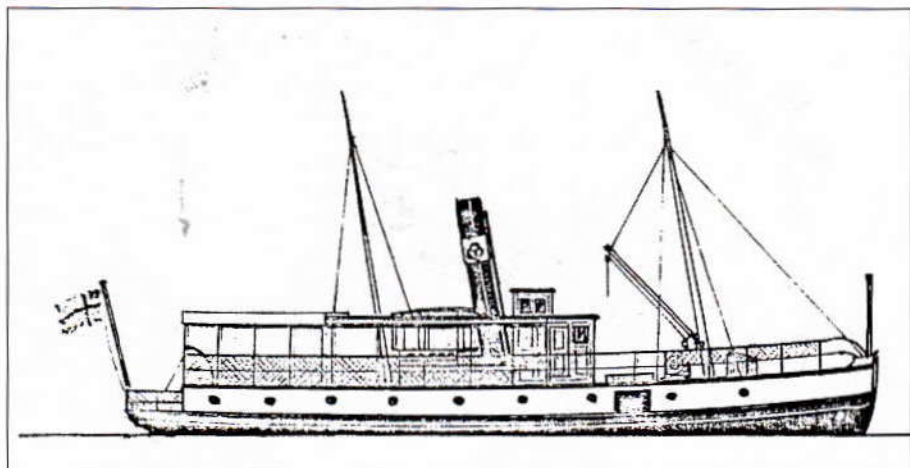
D/S "Trafik" i Kittelsbukt, Arendal 1895–1900.

Kaptein Nilsen

Men det merkelige hendte at både "Trafik" og kaptein Nilsen fortsatte å leve – på folkemunn. En skal ikke ha snakket lenge med eldre sjøfolk fra Fevik eller Hesnesøya før de kommer inn på ett eller annet som hendte i forbindelse med den gamle rutebåten og dens fører. Adskillige anekdoter med lun sørlandshumor går fremdeles fra mann til mann. Vi kan ta med en historie:

En dag lå "Trafik" og losset varer ved kaien i Arendal. I et hiv var det bl.a en 25 kilos kasse dynamitt. Plutselig ga det et støkk i tilskuerne. En stropp løsnet, og flere kolli samt dynamittkassen, falt ut og ned i lasterommet. En rekke bleke ansikter kikket redselsslagen over lukearmen. Kaptein Nilsen sto helt uanfektet ved landgangen. "Ta det med ro folkens," sa han, – "hadde det skjedd noe, så hadde det vært over nå".

Men den joviale kapteinen i maksvær kunne bli en helt annen når stormbygene feiet inn over kysten i mørke høstkvelder. Da skapte han sitt ry som uforferdet sjømann og levde opp til kystfartens beste tradisjoner. La oss berette om en av flere redningsdåder:



Tegning av D/S "Trafik".

Barken "Iona"s forlis

Det var en dag i begynnelsen av desember 1909. "Trafik" var ferdig med sin rute for dagen og lå godt fortøyd innerst i Pollen i Arendal. Utover ettermiddagen økte den stive kulingen med snøtykke til full storm. Takstein begynte å fyke fra lagerskurene, og skippere og redere forvisset seg om at deres båter var ekstra godt fortøyd. Allikevel var stormbygene så harde at D/S "Skaaluren" slet trossene og drev fra Nordodden tvers over havnebassenget og truet med å lage hærverk på den andre siden. Seinere flekket den huiende snøstormen taket av et varehus, og fra Hisøy kom melding om at de fleste veier var sperret av trær som var blåst over ende.

Vestlandske Tidene skriver:

"En forrygende snestorm som raser langs kysten, har stanset all trafikk og bevirker store forsinkelser i postgangen. "Kong Olav" og "Halden" ligger veierfast i Kristiansand for østgaaende, "Arendal", "Motala", "Vøringen" og "Kristiania", alle for vestgaaende, ligger hendholdsvis i Flekkefjord, Risør og Kragerø uden foreløpig at kunne komme videre".

Neste morgen var stormen økt til orkans styrke i bygene. Da får havnemyndighetene i Arendal melding om at den 600- tons barken "Iona" er i full drift mot Havsøya.

Den var ventet fra Gøteboeg i ballast, tauet av slepebåten "Tordenskjold". Men sydosten driver dem begge ubønnhørlig mot knausene på Havsøya, der brenningene fråder og sjøsprøyten står høyt til værds for hver bølge som knuses. Til slutt må kapteinen på "Tordenskjold" hogge sleperen, og dermed driver "Iona" med sitt mannskap hjelpeløst ned mot Havskalven, noen små skjær foran øya.

Da er det at kaptein Peder Christoffer Nilsen går opp på kontoret til sin reder, M. Blom – Bakke, og spør om han kan kaste loss "Trafik" og gå ut og forsøke å redde mannskapet på havaristen. Det er forståelig at rederen stusser litt over spørsmålet. Her lå de store kystuteskipene værfaste, og nettopp nå hadde "Tordenskjold" med sin overlegene maskinstyrke måtte gi opp. – og så skulle altså vesle "Trafik" med sin relative svake og aldersstegne dampmaskin gå ut.

-"Det ser du som om de trenger oss der ute", sa kapteinen. Og dermed ble tillatelsen gitt.

Den ellers så smilende og joviale sørlandsskipperen var plutselig blitt forvandlet til sjøulk etter gammel, god oppskrift. Det var hasard det han ga seg ut på, og han visste det, kanskje bedre enn noen, men han følte en viss tilfredsstillelse ved å møte denne utfordringen fra naturkreftene. Disse menneskene i nød, som de fleste sjøkyndige allerede hadde avskrevet, skulle fravristes havet ved desperat innsats. For å oppnå større stabilitet i den grove sjøen, og også med tanke på selve redningsaksjonen, tauet han en kullpram etter "Trafik". Det var litt av en opplevelse for tilskuerne å se den vesle dampbåten gå ut idet overhendinge været med prammen på slep. De høye bølgene kastet dem som nøtteskall, og folk holdt pusten når de værste stormkastene kom.

Men så lar vi Grimstad Adressetidene av 3. Desember 1909 fortelle:

"Et sørgelig forlis er igaarmorges foregaaet udenfor Arendal, idet Bark "Iona" ved 7- tiden under overhending Paalandsstrøm totalt forliste ved Havsøen. Den var under Slæbing til Arendal fra Gøteborg og var allerede kommet ind mellom Torungene, men her tog "Iona" i det overhending Veir ganske Magten fra Slæbebaaten "Tordenskjold", saa man måtte hugge Slæberen. Skibet drev ned paa Havsøen, stødte på Havskalven og sank efter 5 minutters forløb. "Trafik", kaptein Nilsen, udmerket sig atter her ved Uforfærdethed og godt Sjømandskab, idet han reddede 8 Mand som havde svømmet i Land paa et lide skjær. Senere en mand af "Iona"s besetning fundet paa Havsøen i forslaaet tilstand, men dessværre savnes 2 mand som antagelig er omkommet. "Iona" tilhørte Tellef Lassen, Arendal, og var en Træbark paa 597 tons, bygget i 1876. Den var uassureret"

Og dagen etter

"I dag har vi modtaget den glædelige Meddelelse at det har lykkedes Kaptein Nilsen at redde samtlige af Mandskapet. Det her af Hr. Nilsen udførte uforfærdede og raske Redningsarbeide vil uden Tvil faa den Belønning det fortjener".

Andre presseklipp viser at 3 av de reddede hadde svømt i land på Havsøya, 4 hadde krabbet seg opp på et lite skjær og etter beste evne holdt seg fast der, mens kapteinen Osmundsen, hadde drevet på vrakgods helt bort til Ærøya. Vidre skrives det: "En mast er funnet ved Havsøpynten, Rester av Dæk og Dækshus har drevet du paa Flødevigen. Minister Prebensens Badehus er sporløst forsvundet. Det skal være Vragrester fra "Iona" som har slaaet det i stykker. Som yderlige Exempler på

Stormens Magt heromkring kan nevnes at Moloen paa Store Torungen Fyr er forsvundet, og tårnet på Bragen ved Grimstad er jævnet med jorden".

"Telegrammer fra øst og Vest forteller om en Storm, som er verre end mad i Mands Minde har havet den."

Flere redninger

Så gikk "Trafik" igjen inn i sin faste rute mellom de to byene. Tidlig en morgen fikk Nilsen øye på en mann som lå i sjøen utenfor Feviklandet. Det var skipper Ellingsen som under teinetrekking var falt over bord i høy sjø, mens sjekta ble ført bort av strøm og vind. Det var ingen særlig dramatisk redning, men et menneskeliv var igjen spart.

En annen redning har snev av komikk over seg. – Et eldre søskenpar satt foran på "Trafik", men fant ut at de ville gå akterut på grunn av for mye sjøsprøyt. Idet broren skulle gå over på akterskipet, snublet han og gikk over bord. Kapteinen så dette fra brua og la roret hardt over for å komme opp mot vinden igjen. Da hørte de andre passasjerene søsteren rope: "Hold deg oppe så lenge du kan, Ole". Det måtte vel sies å være en nokså overflødig oppfordring. – Men Ole ble reddet og det var jo hovedsaken.

Et dobbeltkapslet gullur for lang og tro tjeneste avsluttet rekken av kaptein Nilsens utmerkelser da han gikk fra borde i 1931.

"Vestlandske Tidene", 31. Oktober 1931 skriver:

"Det er den sist dag i oktober måned, og solen sender noen herlige varmekast ned over Feviklandet. I dag skal D/S "Trafik" gå sin sist tur med kaptein Nilsen på broen, og en av V.T. medarbeidere har bestemt seg for å bli den siste passasjerer i den gamle rute. Det er derfor jeg står på Fevik brygge og venter på at klokken skal bli 1/2 4, og at "Trafik"s kjente profil skal komme tilsyne rundt Feviklandet. Det viler en vemodig stemning over Fevik nu, aldri et hammerslag å høre, ikke en sirene, kun rester og ruiner, til minne om fordums storhet. På min venstre side har jeg en mektig løftekran, og på min høyre en enslig fabrikkpipe, – et minnesmerke over det gamle skipsverft. I mellomtiden har "Trafik" lagt til. Jeg er den siste av kapteins Nilsens passasjerer gjennom en lang arbeidsdag. "Trafik" har med sitt skrog risset mange buktende furer, år ut og år inn, i sommersol og stille, i vinterstid med snekav og uhygge. I sitt lange liv har kaptein Nilsen fått anledning til å bevise for at han har vært en ekte sjømann, med sjømanns mot, og med de egenskaper som har gitt den norske sjømannstand sitt ry ute i verden".

Stykket er skrevet for mange år siden av mannen til kapt. Nilsens barnebarn: Lauritz Tunesvik.

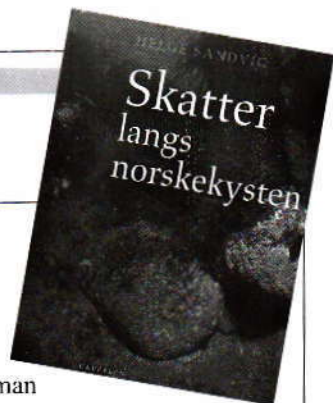
Vi takker Herbert Waarum i Grimstad Modellsuteklubb for dette bidraget til Dampskibsposten. Denne "Trafik" som her er omtalt, må ikke forveksles med H/B "Trafik" i Porsgrunn.

Red.

Ny bok

Spennende sjøfartshistorie under vann

Helge Sandvik: Skatter langs norskekysten,
J.W.Cappelens Forlag a.s. 240s. ISBN82-02-21378-9.
Anmeldt av Thor Hansen.



Rundt om vår kyst ligger det mange skipsfeller, og av det man kjenner til i dag skal det være nærmere 25 000 vrak, de fleste fra nyere tid. Når allfarveien med sjøens trafikk passerer i nærheten, og naturens luner slår til med storm, tåke, snødrev eller pålandstrøm kan det koste dyrt.

Forfatteren Helge Sandvik har gjort en god jobb med boka "Skatter langs norskekysten".

Her kan vi ta del i oppsiktsvekkende funn på havbunnen og marinærkeologenes forskning på vår forhistorie, som vitner om dramaer og om hvorledes sjøfolk har levet og virket opp gjennom århundrene. I boka kan vi lese om noen av de viktigste funnene langs norskekysten fra steinalderen og fram til nyere krigshistorie.

I 1974 fant tre dykkere svære elefanttenner mellom stein og tang på sjøbunnen nær Arendal.

Har det virkelig vært elefanter på Tromøya? - Historien er nok en ganske annen.

Med hjelp av kysthistorikeren Hartvig Dannevig, kom funnet etter et systematisk søk etter slaveskipet "Fredensborg". Skipet forliste i 1768, etter å ha kjempet i et stormherjet Skagerak på vei mot København. For en av finnerne, Leif Svalesen fra Arendal, har dette skipet nærmest blitt en livsoppgave. I samarbeid med Norsk Sjøfartsmuseum ble gjenstand etter gjenstand forsiktig tatt opp. Disse funnene kunne fortelle mye om livet om bord på et slaveskip.

Av andre sensasjonelle funn som kan nevnes er Rundeskatten, hvor dykkere finner gull i bøtter og spann etter det nederlandske skipet "Ankerendam", som forliste med sin store pengelast i 1725.

Marinærkeologene er bare i en innledende fase av en ny og spennende tid for dokumentasjon av vår historie. Mange historier og sagn forteller om skipsvrak som ikke er funnet, som f.eks;

Hellige-Olav-skatten, som inneholder sølvkorset som var tre manns bøl, Hellig-Olavs skrin og mengder med offergaver i gull, sølv og edelstener. Disse rikskle-nodiene skal ligge i havet utenfor Agdenes ved innløpet til Trondhjemsfjorden.

Det har blitt en flott bok Helge Sandvik har ført i pennen. Til stor glede for dykkere og for alle andre som er interessert i spennende sjøfartshistorie. Den tause verden har mye å fortelle om skipsvrak, kulturminner og skatter. Boka kan anbefales på det beste.

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

