

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: Rolf Norby A 22 92 72 39

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

Nordhordland Veteranbåtlag

N-5991 OSTEREIDET

Leiar: Pr. telefon
Tor Bjørgeaas 56 35 41 82

Nestleiar:
Vidar Lehmann 55 12 05 67

Kasserer:
Hjördis Lillejord 56 39 52 45

Sekretær
Ragnår Berg-Hansen 55 29 60 00

Effektforvalter:
Vigdis Markussen 56 35 01 21

Atløys Venner

Kystmuseet i Sogn og Fjordane,
Postboks 94 – 6901 FLORØ

Side Innholdsfortegnelse:

- 4 Formannen har ordet – april 2003
- 6 Formkurven stiger
- 8 Glade gutter på Børøysund og en dame
- 10 Fjordabåtseminar
- 15 Veteranbilfergen MF "Skånevik"
- 17 Nært møte med M/S "Bruvik" og M/S "Midnatsol"
- 18 Nytt fra Norsk Veteranskibsklub
- 19 M/S "Lofoten"
- 22 Gledelig melding – siste nytt
- 23 Prospektkortet Del X
- 28 Oslo Havn før og nå
- 30 Dampskipmodeller i miniatyr
- 32 Et fryktelig forlis
- 38 Mitt liv som modellbygger
- 41 Fløyteskipet "De Noer Falck", anno 1718

Stofffrist neste nr.: 15. september 2003

Forside: M/S «Lofoten», til kai i Bergen.
Foto: Eivind Lande.

Baksiden: Dette stemningsfulle bildet fra havnemiljøet i Bergen som kunne ha vært tatt i 1960-årene, er fra 2001. Nærmest Rosenkrantzårnet ser vi hurtigruten M/S «Harald Jarl», M/S «Bruvik», M/S «Granvin» og «Dampen» En Buick fra 1937 er med på bildet, Foto: Trine Marcussen.

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.

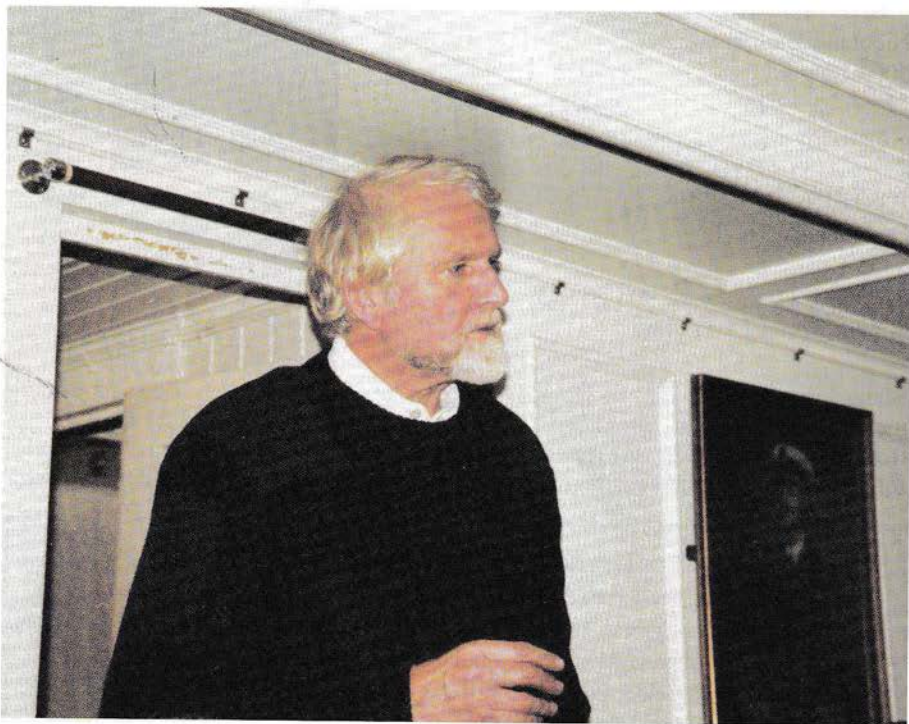
Formann har ordet – april 2003

I vårt arbeid med å restaurere båtene har vi gjennom årene mange ganger stått overfor tilsynelatende uløslige problemer, både teknisk og økonomisk. Men med stor egeninnsats og fremmed bistand har alle ting latt seg løse over tid.

Dagens problem med inngangsdøren fra akterdekket på "Børøysund"s styrbord side er imidlertid av en ny type. Sjøfartsdirektoratet forlanger den ombygget til vannrett utførelse og med dimensjoner som tilfredstiller Lastelinjekonvensjonen av 1930. Riksantikvaren kan på sin side ikke godta en slik ombygging som vil forringe båtens antikvariske verdier vesentlig.

Det anføres at konvensjonen av 1930 ikke fikk noen konsekvens for dør – arrangementet fra båten ble bygget i 1908 og kan heller ikke få det i dag. Det fremgår ingen steder at døren har vært skadet i hardt vær, selv ikke under helårsdrift i Lofoten og Vesterålen gjennom 35 år.

I dagens fartsområde på sommerstid anser vi det for utelukket at været skal kunne



Formann Magne J. Hansen.

Foto: Leif Harald Hansen.

skade døren og gi mulighet for farlig vanninntrenging.

For å møte kravet til en hvis grad, har vi anordnet en 6 mm aluminiumsplate som skrues til dørens utside og ligger an mot stålarmene (døren slår ut). Denne befinner seg ombord og monteres før fart i rom sjø eller ved overraskende dårlig vær og gir en god beskyttelse mot en eventuell ekstrem bølge mot styrbord låring. Vi mener det er helt urimelig at ikke denne kan godtaes som en fullgod løsning med vår forsiktige anvendelse av båten.

Uenigheten står her mellom to direktorater som begge har ansvar for å legge forholdene til rette for museumsdrift av vår type. Selv Sjøfartsdirektoratet har i årets såkalte "tildelingsbrev" fra Miljøvern-departementet blitt minnet om sitt ansvar for historisk bevaring på sitt felt.

Et fartøy som D/S "Børøysund" burde kunne være en egnet dokumentasjon over Direktoratets historiske virksomhet og vår frivillige innsatts burde i det minste påskjønes med tilrettelegging og godt samarbeid. Hvis ikke kommer Stortingets uttalelser om større verdsetting av de frivillige organisasjoners innsats i et merkelig ys.



Aluminiumsplate montert på dørens utside.

Foto: Leif Harald Hansen.

Formkurven stiger

Det har blitt nogle reportasjer/artikler om Styrbjørn framdrift og hva som skjer, i dette ærværdige dampmagasin.

Optimismen har stort sett rådd grunnen, noen nedturer underveis jovisst, men det er det vel i alle ekteskap??

Når vi nå beveger oss i 2003, mer enn 20 år siden de første "spadetak, det var mye rust og sot den første tiden, får vi noen refleksjoner over tidsbruk i et restaureringsprosjekt.

Det har vært lite å se til snille onkler fra Amerika eller lokale skipsredere med åpen lommebok, men flere villige hender, entusiasme og hyggelig samvær med engasjerte mennesker. Tidsbruken har noen ganger vært en bøyg i framdriften, rent psykisk, men etter noen kopper kaffe og litt jugging om den gang da, kom man et hakk videre og på'n igjen.

Hardanger Fartøyvernssenter, med sine hyggelige og dyktige medarbeidere, avsluttet før påske, oppbyggingen av to stk. akterlugarer og legging av nytt akterdekk.

Det fantes ikke detaljerte arbeidstegninger, heldigvis var lugaren avfotografert før nedrivning, men ingen detaljer vistes på bildene. Her måtte H.F.V utvise kløkt, skjønn og fagkunnskap. Resultatet er blitt meget bra.

Etter samråd med Riksantikvaren og Styret i NVSK er det bestemt at Styrbjørn får sin "Grenses grå farve" tilbake. Skroget er som kjent nå svart, dette blir malt grått i Drammen før retur til Oslo.

Det har vært litt av et detektivarbeide for å finne riktig "Grenses farve", da denne har endret seg fra originalen. Vi holder oss til 1950 varianten, som er den epoken "Styrbjørn" holder seg til i restaurering sammenheng.

Stemningen er meget bra om bord (alt vel som det en gang het) og vi er optimister med hensyn til sertifisering og ferdigstilling av skipet.

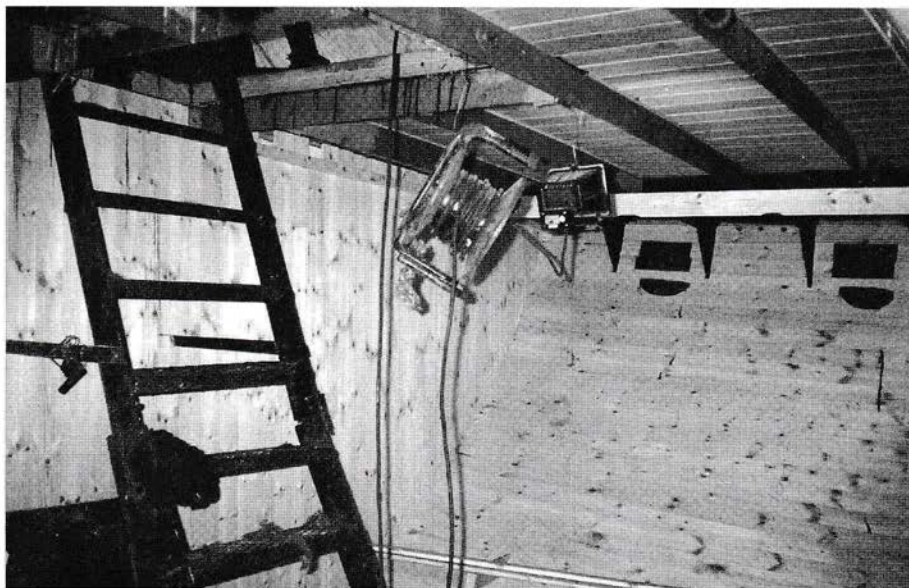
Vi setter pris på flere aktive, mye skal gjøres før vi går på første prøvetur, kom gjerne om bord eller ta kontakt.

Kontakter: Simon Westrheim 63 83 27 20, Erik Steen 32 81 05 25 eller Åge Skjelnes 32 83 45 78.

Tekst/Foto:Erik Steen.



To blide snekkere fra Hardanger Fartøyvernssenter

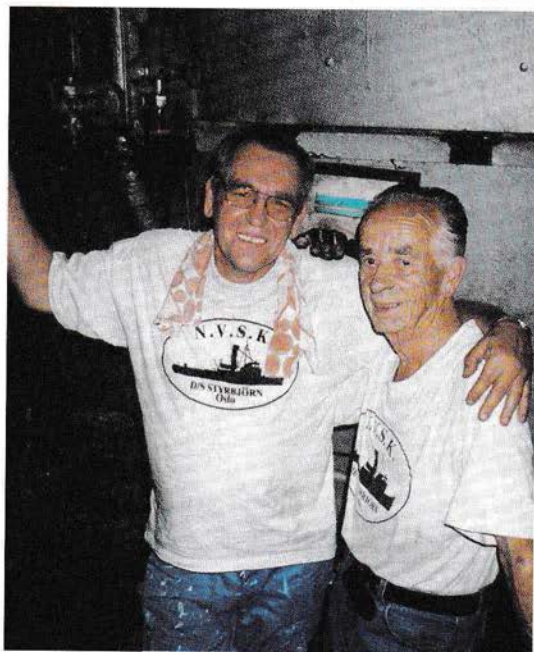


Akterlugarene tar form



Nytt dekk ferdig i januar 2003.

Glade gutter på Børøysund og en dame



Gleden i arbeidet! Gundersen og Meland foran kjelen på Børøysund.

Etter et kupp på ettersommeren i to tusen og to, hvor tre relativt maskinkyndige herrer, tok over maskindriften en aften, følger her en liten reportasje om å være glad.

Planene om å ta oss av maskinen en aften, ble planlagt i det stille. En fin høstkveld slo vi til, tre mann kun iført T-skjorter og Olabukser, ga beskjed til mannskapsjefen: "Styrbjørn" tar i kveld over driften av teknisk departement!

Vi entret maskinrommet på "Børøysund", spenningen var til å føle i det dunkle talglyset, kull ble lempet inn i gapet på kjelen og etter hvert steg damptrykket.

Kullempen Gundersen jr. og pensjonert dampmaskinsjef



Britt serverer de sultne fyrbøterne.

Meland sr., begynte etterhvert å få kontroll over maskinens mysterier. Telegrafen kimer Klar, muskler spennes, spenning går over til smil. Sakte forovertrippel ekspansjonsmaskinen rusler rundt på kommando av mennesket, Yes, dette kan vi!!

Stopp – full fart akterover – maskinen reagerer på menneskets utførte handlinger, kraft ganger arm og sånne fysiske ting.

Stopp – halv fart forover og vi er på fjordtur i Oslofjorden.

Tre gutter hygger seg i maskinens lune atmosfære, passasjerer kommer ned for en prat, dekksmannskapet kommer forsiktig ned for å se på kuppmakerne. Rapport til lett bekymret flaggskipper Hansen, joda de har det veldig bra der nede.

Omsorgsperson/kokekyndig dekkskvinne Britt, bærer oss med matbesøk, da vi ikke har "tid" til å forlate damphestene. En tilnærmet identisk kupp vil foretas i løpet av vår-sesongen to tusen og tre.

Ettersom Styrbjørn etter hvert skal røre på seg, kan det være greit å få med seg litt praktisk drift fra Børøysund.

Kullempen Gundersen har sin dampbakgrunn fra turbin drevne fartøyer, maskinsjef Meland har seilt som chief i ca. 10 år på Fred Olsens, steam Nordsjø båter.

To lune representanter for den en gang så stolte norske sjømannstand, den gang yrkesstolthet var et æresbegrep og selvfølge!

Tekst/Foto: Erik Steen



Maskinsjefen følger med. Meland på «Børøysund».

Fjordabåtseminar hos Hardanger Fartøyvernssenter

Veteransklipslaget Fjordabåten og Hardanger Fartøyvernssenter, ved Harald Kvinge og Geir Madsen, inviterte til "Fjordabåtseminar" i Norheimsund den 22. til 23. februar 2003.

Invitasjon gikk ut til mannskap, restaurasjons- og vedlikeholdspersonell tilknyttet båtene: M/S Atløy (3), D/S Børøysund (3), M/S Granvin (20), M/S Midthordland (0), D/S Oster (3) og D/S Stavenes (1). Til styret i lagene Atløys Venner, Det Midthordlandske Dampskibsselskap, Nordhordland Veteranbåtlag, Norsk Veteranskibsklubb, "Stiftelsen M/F Skånevik" og Veteransklipslaget Fjordabåten. Til Hardanger Fartøyvernssenter (3), Norsk Forening for Fartøyvern (2), Riksantikvaren (1), Hordaland fylkeskommune (1), Andersen & Sønner (2), Mastrevik Mek.(2), HSD (0) og foredragsholdere/gjester (3). Totalt deltok 44 stk.

Der var flere mål for seminaret: Vi skulle lære om vedlikehold av fjordabåter (tredekk, stål, overflatebehandling). Lære om hvordan man driver fjordabåter ("gjøre historien levende"), lære om antikvarisk vern av fjordabåter (sikkerhetskrav, modernisering, praktiske tilpassinger, krav til dagens drift) og knytte nærmere kontakt med fartøyvernssenteret.

Seminaravgiften var på hyggelige 300 kroner pr. deltaker, mye grunnet sponning fra Hordaland fylkeskommune (kr. 10.000), Alfheim & Nielsen (kr. 2.500) og Jotun (kr. 2.500).

Seminaret var lagt til Hardanger Fartøyvernssenter i Norheimsund, da de utførte deksreparasjoner på M/S Granvin, som lå til kai der.

Omvisning på Hardanger Fartøyvernssenter ved Geir Madsen og Gunnar Furre
Restaureringen av hardangerjekten S/J Mathilde fra 1884 var starten til Hardanger Fartøyvernssenter. Med sin tilstedeværelse var den som et dokument på at fartøyvernssenteret har blitt et nasjonalt kompetansesenter som et av de største fagmiljøene for restaurering av båter og fartøy i Norden. Over førti personer jobber der, og de har avdeling for fartøyvern, ungdomsvern, skutedrift og formidling. De restaurerer trefartøy, tar vare på gamle håndverkstradisjoner innen reipslagning, småbåtbygging, skipstømring og smedarbeid og tar oppdrag for både offentlige og private.

Vi fikk omvisning i småbåtverkstedet hvor de på bestilling bygger færingar, garnbåter, gavlbåter, kirkebåter, krøtterbåter, notbåter, snekker og strandebarmar på Hardangervis. Dessuten på reiperbanen hvor reipslagerne lager tauverk for kunder som ønsker ekte håndverksprodukter slik som tradisjonelt tauverk av naturmaterialer som hamp, hestetagl, lindebast, m.m. Dessuten fikk vi se fartøyverkstedene og smien. Vi hilste på lystfartøyet Faun, skøyta Solstrand, og selvfølgelig gikk vi om

bord i M/S Granvin. Sitat HFS: "Vi er glade for at det ble besluttet å fjerne det meste av båtdekket, når vi nå gjør en jobb på det. Rust og råte har hatt gode forhold om bord. Råten ligger nå i containeren, og ruststøvet ligger som en sky over Kaldestad". Det ble intet hyggelig gjensyn med M/S Granvin, og de som hadde tenkt seg overnatting på båten, fant fort ut at Sandven Hotell fristet mest.

Morten Hesthammer fortalte om reparasjon, stell og vedlikehold av tredekk.

Han presenterte ulike metoder å lage dekksmønster på akterenden/hekken, samt ulike metoder for legging og driving av dekk. Blant den gråhårede forsamlingen, var der kun tre av deltakerne som hadde drevet dekk før, så jernverktøy og hamp ble sendt rundt. Eimen av tjære fra hampen lå i luften til lenge etterpå.

Problemet med veteranbåtene i dag er at bruken er minimal, og derfor får den ikke den viktige spruten av sjøvann over dekket hver dag. Der lever mikroorganismer mellom dekksp plankene, og sjøvann tar knekken på disse. Ulempen er at saltvann får jernet til å ruste.

Til smøring av dekk, anbefalte han 95% rå linolje og 5% tjære, som var en oppskrift fra 1930-årene. Men smøres det på i sollys, koker den rå linoljen. Sollyset ødelegger det også ved at smøringen legger seg som en hinne utenpå og ikke trekker inn. Et resultat som D/S Oster-gjengen brukte, og skryter av, er 80% amerikansk terpentin, 12% rå linolje og 8% tjære.

Brannalarmen gikk, da de hadde stekt sveler på for høy temperatur i småbåtverkstedet, så vi måtte evakuere stedet. Siden evakuerte vi de kjempegode svelene rett ned i magen vår...

Terje Haugland, fra malingprodusenten Jotun, fortalte om overflatebehandling

Terje Haugland tok for seg *behandling av nytt og gammelt treverk*: "Sørg for at treverket er tørt før behandling begynner. For å hindre at vi får pælemark under vann, blåved, råte og annen "fandenskap", så er det lurt å bruke to strøk med f.eks Impex. Skjøter og endedved bør få mer. Deretter bør treverket behandles med f.eks rå linolje blandet med 30-50% amerikansk terpentin. Den rå linoljen har små molekyler og har dermed en meget god inntrengningsevne i tre(den ble også brukt på rustent stål før i tiden). Kokt linolje har store molekyler og har ikke den samme inntrengningsevnen. Ulemper med linolje er at de gir en fet overflate som suger til seg skit og samtidig gir en fin grobunn for svartsopp. Treverket kan derved bli vanskelig å holde rent. Det kan også brukes mer moderne oljer som f.eks.Clipper I, Owatrol I og Interpreg A. Disse oljene påføres vått-i-vått til treet slutter å trekke, ca. 5-15 strøk, alt etter tretype. Her vil jeg personlig anbefale at det i de to siste strøkene blandes 50-50 med Clipper I og Clipper II. Dette gir etter min erfaring et lettere vedlikehold. PS: Dette er ikke i følge boken. Jeg ville også bruke dette under maling på tre, men da med Xylamon og et par strøk olje før grunningsmaling. PS: Treverket bør tørkes over med en fille med White Spirit for å få bort overskudd av oljen før grunningen påføres".

Angående *utvendig vedlikehold av gammelt malingssystem*, sa han: "Det er ikke alltid det beste å sandblåse når en skal vedlikeholde og flikke opp små rust flekker. Da er det bedre å slipe inn til rent stål og bygge opp igjen malingssystemet med f.eks. modifisert epoxy 2-3 strøk og deretter 1-2 toppstrøk.. NB: Bruk kost for å få malingen til å trenge inn i porene i stålet slik at luften blir drevet ut og malingen trenger inn. Smør tykt på uten at det siger".

Angående *utvendig vedlikehold av nytt malingssystem*, sa han: "Der hvor all den gamle malingen skal fjernes f.eks ved sandblåsing, så er det lurt å legge på et strøk med sik først og deretter 2 strøk med modifisert epoxy og til sist 1-2 strøk med en polyurethane maling. Dette vil minske vedlikeholdsarbeidet om bord".

Terje Haugland var for øvrig mannen som ga tipset til at D/S Stord fikk maling fra fartøyet "Geco Sapphire", som sank ved Laksevåg pga. sprengt bunnventil. Trenger noen av fjordabåtene en egen malingsspesifikasjon, så lager han den gjerne til oss.

Teoretisk gruppe: Istandsettingsplaner og antikvariske hensyn for vern av fjordabåter

Flesteparten av oss valgte å delta i teoretisk gruppe som tok for seg: Planarbeid ved restaurering av verneverdige fartøy ved Gunnar Furre. D/S Oster ved Vidar Lehmann. Stat og Fylkeskommune sitt engasjement for vern av fjordabåtene på vestlandet ved Stein Ottosen fra Hordaland Fylkeskommune og Fredrik Dennecke fra Riksantikvaren.

Gunnar Furre sverget til foto som beste dokumentasjonskilde. Han opplyste oss om at Hardanger Folkemuseum i Utne har 9 timer med film, bilder og skriftelige beskrivelser fra siste tur med M/S Granvin i 1987. Filmen skal redigeres ned til 1 time. Furre sa at lagene selv må utarbeide istandsettingsplaner og at Sjøfartsdirektoratet må tidlig inn i dette arbeidet. Dessuten er det viktig å vite på tegning hvor for eksempel nye planker er skiftet, slik at en hele tiden får oppdatert informasjon til senere tids vedlikehold.

Vidar Lehmann presenterte D/S Oster og det planmessige arbeidet som er utført der, og som han sa "Vi kjøpte båten i et anfall av bevisstløshet. Vi angrer ikke på det i dag, men vi visste ikke helt hva vi gjorde den gang". Aller først opprettet de fire grupper: teknisk dokumentasjonsgruppe ved Erik Småland, vedlikeholds-/dugnadsgruppe som senere ble til teknisk gruppe, lagsgruppe (for å bygge opp laget) og pr-/finansiering-/økonomigruppe. Dokumentasjonen var tegninger fra 1908, merker etter gamle skott, filmruller, intervju av mannskap, osv. Det som hele tiden var viktig, var vekselvirkningen "penger, tillit, framgang", slik at de kunne gå til forskning/fond og si: "Det vi lovte, har vi nå gjort. Kan vi få mer?". De hadde 2/3 av pengene før arbeidet begynte, og fikk 1/3 underveis. Videre sa Lehmann at det var vanskelig å få støtte til båten i begynnelsen, men de viste at de kunne fullføre ting i tide. Arbeidet har pågått kontinuerlig fra oppstarten, og der var aldri en forsinkelse



Fjordabåtseminaret var lagt til Hardanger Fartøyvernssenter i Norheimsund. Der utførte de dekkreparasjoner på M/S Granvin, som lå til kai der, pent pakket inn i presenning.

pga krangel i styret. Dessuten var der mange kompetente og båtkyndige folk i laget som alle dro lasset i samme retning. De har også hatt mye kontakt med Sjøfartsdirektoratet og Skipskontrollen.

SAVOS-planen for fartøyvern har en grunnstamme på 25 fartøy som det fordeles midler til fra stat (1.28 millioner) og kommune (1 million), en sum som indeksreguleres hvert år. De holder seg mest til de fartøy de allerede er i gang med å støtte. Riksantikvarens utvelgelse av fartøy, er trefartøy før 1920, samt et representativt utvalg av ulike kategorier av fartøy brukt på kysten. Dette ble presentert av Fredrik Dennecke fra Riksantikvaren. Hordaland fylkeskommune var representert ved Stein Ottosen, og han kunne fortelle at fylket bevilger 2.3 millioner til Hardanger Fartøyvernssenter hvert år og at de engasjerer seg for fartøyvern i Hordaland. De har arrangert klinkekurs på Laksevåg Verft, samt gjort mye for opprettelse av stiftelsen M/F Skånevik.

Praktisk gruppe: Driving og beking av tredekk v/Morten Hesthammer på M/S Granvin

Snøen lå flott på fjellene, og vi dro om bord i M/S Granvin for å inspisere dekkdriverne. De holdt på med en kvadratmeter akter og hadde "bare" rukket å drive

to av plankene. Det var akkurat som i kommunen, for mens en jobbet, stod de andre og så på. Hesthammer skrøt for øvrig av arbeidsgjengen sin.

Sosialt samvær med middag på Sandven Hotell

Etter å ha deltatt på seminar i 7 timer, var vi klare for festmiddag på Sandven Hotell fra 1857 som ligger like ved fartøyvernssenteret. Hotellet er medlem av "De Historiske Hotell" og drives av Tron Bach. Han har arbeidet på mange plan og fronter for å gjenskape tidligere tiders trafikk og identitet til hotellet. Hotellet er bygget i sveitzerstil, og har tingstove, sjøhus og dampskibskai på tomten. Under desserten fortalte han oss om hotellets historie, på meget underholdende vis. Resten av kvelden og natten hygget vi oss i konversasjonens kunst.

"Gjøre historien levende" ved Harald Kvinge; formann i Veteransklaget Fjordabåten

Gårsdagens tema var å lære om hvordan vi tar vare på fjordabåtene, mens dagens tema var om hvordan vi skal kunne holde fjordabåtene i drift. Momenter han filosoferte om, var at vi skal ta vare på miljøet ved å gjenskape det, spre informasjon om miljøet ved å vise hvordan det var, skape interesse for fjordabåtmiljøet ved å bære kulturarven videre, samt å skape et økonomisk grunnlag for båtene.

M/S Granvin sine passasjerer er som regel godt voksne folk med forhold til fjordabåter fra gamle dager. Noe av de minnene vi kan gjenvinne angående livet rundt og om bord i fjordabåtene, er å fløyte ved ankomst og ringe med skipsklokken ved avgang. Om bord ønsker vi at besetningen skal gå i uniformer som synliggjør funksjonen, også av sikkerhetshensyn. Dessuten at messen, byssen, pantryen og iskassen brukes aktivt. Ved at passasjerene får informasjonsfolder kombinert med sikkerhetsopplysninger, vil de kunne forstå at de deltar på en historisk reise. Noe som også er svært viktig, er at vi går rundt til passasjerene og snakker med dem. Guiding underveis vil også være en kvalitetsfaktor.

M/S Granvin har fartsområde tre og benyttes til turer slik som: til kultursteder/-kystkultursteder, samseiling med HSD fra Bergen til Leirvik, skoleturer, blåturer, samferdselsturer slik som Modalsturen, deltagende når hurtigruter innsettes i ny rute og avskjed skal tas med de gamle slik som M/S Midnatsol, M/S Trollfjord og M/S Harald Jarl. Harald Kvinge luftet til slutt spørsmålet om man bør gå sammen for å skape et fjordabåtdistrikt i Norge.

Stormsuppe m/ brød, te og kaffi på Hardanger Fartøyvernssenter

Folk var oppildnet etter et meget bra fjordabåtseminar, og det var stor interesse for å gjøre noe tilsvarende igjen neste år. De ansvarlige hadde gjort en glimrende jobb!!!

Tekst og foto: Trine Marcussen

Veteranbilfergen M/F «Skånevik»

Bilfergen M/F Skånevik var åpen for publikum lørdag 14. september 2002 da den kom til kai ved Bryggen i Bergen. Denne 37-bilers fergen var da fullastet med veteranbiler fra Bergen Veteranvogn-Klubb, som var ute på hyggetur. De hadde blitt fraktet fra Krokeide, med opphold på Bryggen, før avreise til restaurerte og fredete Salhus fergekai, hvor de kjørte i land. Dette var en smakebit på hva som ventet dagen etter, da Modalsturen ble arrangert: Da fylte M/F Skånevik seg opp med veteranene nyttekjøretøy, slik som ambulanse, brannbiler og busser, før den fylte på med veteranbiler. Hele to ganger måtte den ta seg over fjorden fra Salhus til Knarvik grunnet alle kjøretøyene. Den gang fikk jeg forøvrig min debut som mannskap på M/F Skånevik, da jeg ble plutselig satt til å selge vafler og lage kaffe, til inntekt for Veteranskiplaget Fjordabåten.

Hva er så spesielt med bilfergen M/F Skånevik? Bilfergen er en god representant fra etterkrigstiden sine stålferger og er en typisk standardisert ferge. Den var bygget i 1967 av Ulstein Verft for HSD, er i god teknisk stand, og har tilnærmet alt det opprinnelige interiøret og eksteriøret intakt. Fergen har to 450 BHK originale Wichmann-motorer og gjør 12 knop.

Denne HSD-fergen seiler nå direkte over fra operativ tjeneste og til vern, og blir således det første flytende fartøy som blir fredet i Europa. Den hadde nylig gjort tjeneste som suppleringsferge i sambandet Leirvik-Ranavik-Sunde. Det er faktisk første gangen at et fartøy blir tatt rett ut av drift og får status som vernet fartøy. Selve fredningen er forøvrig en omstendelig prosess, men om dette arbeidet lykkes, er det en milepæl innenfor norsk fartøyvern. Mye av det arbeidet som har vært gjort til nå, har båret mer preg av nostalgi enn av kulturminnevern: En har tatt båter først når de har blitt til vrak for så å starte gjenoppbygningen. Løsningen som er skissert for M/F Skånevik er bedre, ut i fra antikvariske så vel som økonomiske hensyn.

Veteranskiplaget Fjordabåten kom først med ideen om å verne en typisk vestlandsk bilferge. Det ble tatt kontakt med Riksantikvaren både muntlig og i brev form. Riksantikvaren var positiv til prosjektet og Veteranskiplaget hadde behov for medspillere. Ideen ble overlevert til Hordaland Fylkeskommune, som igjen meldte fra til Riksantikvaren og til HSD om at de ønsket å frede fergen. Statens Vegvesen og Norsk Vegmuseum har også vært forståelsesfulle. I det hele tatt har alle verneinteresser vært positive til dette prosjektet. Bilfergen er nå tatt med i Riksantikvaren sin handlingsplan for fartøyvern, noe som er forpliktende når det gjelder bevilgning av midler. Det var forøvrig endringer i Kulturminneloven som gjorde fredningen mulig. Stein Ottosen ved Kulturavdelingen i Hordaland Fylkeskommune har vært en av drivkreftene i prosjektet, og Veteranskiplaget Fjordabåten setter stor pris på at nye aktører er aktive medspillere for fartøyvernet.



M/S «Skånevik» til kai ved Bryggen i Bergen i forbindelse med Modalsturen 2002. Den var for anledningen fullastet med veteraner busser, biler, brannbiler og ambulanse.

Fylkeskommunen og andre aktører gjorde kjøpsavtale med HSD på halvannen million kroner og en stiftelse etableres i disse dager for å ta seg av driften av dette fredningsobjektet. På Veteransklipslaget Fjordabåten sitt årsmøte den 8. desember 2001 ble det vedtatt at Laget gikk inn i eierforholdene med kr. 50.000,-. Fergen eies altså av en stiftelse og vår eierandel er 1/30. Styret i stiftelsen har forpliktelser i henhold til lov om stiftelser og stiftelsens egne statutter. Veteransklipslaget ønsker seg et medlem i styret i stiftelsen, for da kan vi gjennom styrerepresentasjon påvirke til faglig godt fartøyvern. Fremtidsplaner er for øvrig noe som legges av styret/årsmøtet i stiftelsen. Stiftelsen M/F Skånevik vil få HSD sine fordeler, med billig drivstoff, etc. HSD skal også ha en representant i styret i stiftelsen.

Planen for fergen er å bli et flytende museum, kombinert med blåtur fartøy og innleiebåt for HSD, når fast fergemateriell ikke strekker til. Båten er bruksvennlig og egner seg til alle typer trafikk med sine åpne dekk og to store salonger. Søsterskipet M/F Odda var kjøpt opp av Fylkesbåtene og går i svært vellykket turisttrafikk på Sognefjorden. M/F Skånevik vil sannsynligvis også være en ferge med godt inntjeningspotensial.

Fremtidige hjemmehavner som har vært diskutert for bilfergen, er Skånevik i Etne, Leirvik på Stord og Salhus nord for Bergen. Blir sistnevnte sted hjemmehavn, kan Salhus skilte med å ha det første flytende fredete fartøy fortøyd i landets eneste fredete fergekai!

Tekst og foto: Trine Marcussen.

Nært møte med M/S "Bruvik" og M/S "Midnatsol"

Det er høytid i Bergen når en ny fast gjest, slik som det nye hurtigruteskipet M/S Midnatsol og danskebåten M/S Fjord Norway fortøyer. Disse ble hver sin dag ønsket velkommen av M/S Bruvik og den sprutende brannbåten "Sjøsprøyten". Flott syn å se 2 danskebåter, 1 englandsbåt og hurtigruten M/S Trollfjord ligge fortøyd ytterst ved Skoltegrunnskaiaen, mens M/S Midnatsol koste seg i glansen lenger inne ved Bryggen.

Stor var gleden over at Carl Gunnar Nesheim og M/S Bruvik tok gratis med seg klasser fra Foldnes barneskole, Bjørgvin videregående skole og Bergen maritime videregående skole, slik at vi alle fikk ta del i denne flotte opplevelsen som både M/S Bruvik og møtet med M/S Midnatsol ga oss. Mange elever hadde med seg norske flagg som de vinket med, som en hyllest til den nye hurtigruten. Det var en strålende tur i sterk vind. Elevene kvakk til da båtene med kraftig røst fløytehilste på hverandre. Artig var det også å oppleve flagghilsen mellom Statsråd Lehmkuhl og hurtigruten inne ved Bryggen i Bergen.

Etterpå fikk vi lov til å komme om bord i M/S Midnatsol på forhåndvisning, som spesielt inviterte gjester. Vi lyttet først til Bergen Brannkorps Musikkorps og Øyvind Konglevoll som spilte "Hurtigrutesongen" i M/S Midnatsol sin foaje, før vi vandret opp til luksussuitene i 8. etasje akter, som var åpne for anledningen. Elevene strålte etter en slik dag.

Hva ga Carl Gunnar Nesheim og M/S Bruvik oss? En unik mulighet til å oppleve M/S Bruvik, kulturen til sjøs, til å oppleve når båter fløyte- og flagghilser, og at de



Det nye hurtigruteskipet M/S Midnatsol i fin fart under Askøybroen. Elever fra Bjørgvin videregående skole vinker fra M/S Bruvik med norske flagg til hilsen.

lot oss få være deltagende når hurtigruter innsettes i ny rute slik som Fjordabåtseminaret i Norheimsund nevnte. Håpet er at sansen for veteranbåter og hurtigruter blir tent hos den yngre garde og at noen av disse dukker opp i miljøene når de blir eldre, med gode minner "fra den gang de fikk reise med veteranbåt for å ta i mot en ny hurtigrute"... Takk for de gode opplevelser vi fikk!

Tekst og foto:
Trine Marcussen

Nytt fra Norsk Veteranskibsklub

Dette har vært en svært hektisk vår for Norsk Veteranskibsklub. Nye regler fra Sjøfartsdirektoratet, strengere inspeksjoner, og to skip som skal gjøres klar, krever mye arbeid. Store reparasjoner og restaureringsarbeider er også svært kostbare, så mye tid og krefter har gått med til å finne måter å finansiere dette på. Bortimot ett hundre tusen kroner har det dessuten kostet å utstyre mannskapet på "Børøysund" med sikkerhets sertifikater.

I overkant av 20 mannskapsmedlemmer på "Børøysund" har i vår gjennomgått begrenset sikkerhetskurs på Borre Havarivernskole. Dette er et kurs som gjør deltagerne kvalifisert til å seile som sikkerhetsmannskap i fartsområde 1 i perioden mai til september. Dette må til, siden direktoratet nå har pålagt oss å seile med åtte sikkerhetsmannskaper – inkludert skipper og andre navigatører. MEN, dette betyr IKKE at personer uten slikt sertifikat ikke lenger er velkomne som mannskap eller aktive medlemmer i klubben. Tvert imot, alle er fortsatt like velkomne, og "Børøysund" trenger som før ca. 12 mannskapsmedlemmer på charterturene i indre Oslofjord. Så la ikke dette skremme noen fra å ville gjøre en innsats for klubben og båtene våre.

Klubben har denne våren gått over til et nytt medlemsregister. Overgangen har ikke vært helt enkel, og har krevet mye arbeid. Dette er grunnen til at utsendelser og svar på henvendelser har gått sent i det siste. Det nye medlemsregisteret har også ført til at alle medlemmer har fått nytt medlemsnummer. Alle kan dermed se bort fra det gamle, som ikke har noen som helst praktisk betydning lenger. Det nye spiller for så vidt heller ingen stor rolle. Vi vil ellers igjen rette en stor takk til Asle Tengs, som i mange år har gjort en glimrende innsats med å vedlikeholde klubbens medlemsregister.

Årets første medlemsmøte ble nylig avholdt i Skur 28. Det ble blant annet informert om hva som skjer med båtene, og det ble vist en film om rekonstruksjonen av D/S "Oster", og en film om malmutførselen til Grängesberg-Oxelösund, hvor også "Styrbjørn" var med. Når Dampskibsposten kommer ut, vil også årets første mannskapsmøte for "Børøysund" ha blitt avholdt på samme sted.

På "Styrbjørn" er arbeidet med å skifte dekket nesten ferdig. Det er brukt oregon pine, som det også var i det gamle dekket. Stålarbeidene er ferdige, mens en del ennå gjenstår i innredningen og i sammenkoblingen av maskineriet. En kraftig fenderlist på skroget skal også på plass. Det er dessuten vedtatt å male skroget grått igjen, som det var i båtens aktive tid i Narvik.

"Børøysund" har også vært på Drammen skipsverksted noen uker, for å få utført stålarbeider i lasterommet. De nederste delene av skottene mot kjelerom og salongen i forskipet, er skiftet ut. Dessuten vil betongballasten bli byttet ut med bly.

Mange vil ha sett at Norsk Veteranskibsklub har offentliggjort nettadressen "www.nvsk.no" – og like mange vil sikkert ha fått en feilmelding ved forsøket på å koble seg til den. Forhåpentligvis vil vi ha nettsidene våre oppe i løpet av mai.

En ny seilingssesong er her snart, og mange kveldsturer i Oslofjorden skal gjennomføres. Til dette trenger vi stadig nye folk. De som har lyst til å prøve seg som mannskap på "Børøysund", kan kontakte vår mannskapsansvarlige, Anne Thorstensen, på tlf. 66 91 25 84 eller 90 50 37 34.

Jørgen A. Bangor

M/S "Lofoten"

– hurtigruteskipet som ikke ville gi opp!

For oss lesere av Dampskibsposten har navnet en spesiell klang. Dette skyldes ikke minst at vårt aktive medlem, Eivind Lande, ved flere anledninger de siste 10 årene har arrangert rundturer for oss med båten. Han har selv tidligere vært reiseleder om bord og ikke unnlatt å gjøre oss oppmerksom på dens kvaliteter.

Høsten 2001 ble det kjent at det gikk mot siste rundtur våren 2002, da den nye "Finmarken" snart skulle leveres. Det var derfor stor interesse for en ny "Lofoten"-tur i februar – 02, igjen med Eivind som arrangør/reiseleder. Men dessverre kunne denne reisen ikke finne sted.

I slutten av januar kom meldingen om at båten skulle taes ut av ruten allerede turen før vår avgang. Nesten alle påmeldte tok imidlertid til takke med den ganske nye "Nordkapp", også fra OVDS, i samme tidsrom, men med Trondheim som utgangshavn i stedet for Bergen.

Det ble også en fin tur, men nostalgien hadde seilt sin egen sjø..... Det vil si, ikke for alle.

Den utrettelige arrangøren, Øyvin Konglevoll fra Bergen og Veteransklaget Fjordabåten, hadde på kort varsel tatt initiativ til å gi båten og dens mannskap en verdig avslutning på på sin regelmessige og trygge 38 år i Hurtigruten. Hjulpet av



En av dagens kapt.på "Lofoten" Rolf Johansen, samt Øyvin Konglevold.

Foto: Magne J. Hansen.



Kapt. På siste ord. tur etter 38 år ,Terje Nesset,t.v. Kapt. Roger Olsen veteran om bord, foran det kjente isbjørnskinnet i foyeen om bord. Foto: Magne J. Hansen.

gunstige billettpriser fra rederiets side, ankom en entusiastisk gruppe på over 30 personer fra Bergen til Florø etter en grytidlig ilandstigning fra nordgående båt. Undertegnende kom om bord i Ålesund kvelden før, etter en tids venting i kroen på kaia, som er innredet i den gamle tollboden. Det var imidlertid ikke bortkastet tid. Her hang det dusinvis av fotografier fra gammeltid i havnen, hvor Hurtigruten var sentral og preget av bilder fra den lange perioden da nord – og sydgående lå der samtidig. Der var sannelig også D/S "Lofoten" som ble den siste damp-hurtigrute og som dagens "Lofoten" avløste i 1964.

Det viste seg at flere befant seg om bord for anledningen, f.eks vesterålingen Lars Andreas Larsen og skipet, for oss mest kjente kaptein, Roger Olsen, som har stått lenge om bord og avansert der. Han hadde fulgt vår oppfordring om å bli med fra Kristiansund til tross for fritørn denne turen. Spisesalen ble derfor fylt lørdag middag før lunch og ankomst Bergen 02.02.02, etter at sammenkomsten ble annonsert. Også mannskap og rundreisepassasjerer var tilstede. Skuespilleren Larsen ledet an med historier og betraktninger om båten og hurtigruten som historisk instutisjon, på den riktige dialekten. Representanter fra Veteranskipslaget Fjordabåten, Bergen Kystlag og Norsk Veteranskipsklub fikk fremføre sine hilsninger og J. Kleppeviks hurtigrutesang, med ekstra vers for anledningen av Ø. Konglevoll, ble sunget til trekkspill-følge ved E. Sylta. Stunden var så andektig, at også tyskere som var tilstede forsto det dype innholdet og lot seg rive med i vemodet.

"Lofoten" fortjente denne markeringen etter 38 kontinuerlige og pålitelig år i ruten.

Etter en periode som losjiskip ved et verksted på Møre samt en del opprustning og



M/S "Lofoten" før ankomst Bergen på siste ord. tur etter 38 år. Fra venstre : Hans Chr. Bukholm, ukjent freelance – journalist, kapt. Terje Nesset, kapt. Roger Olsen, Magne J. Hansen og Lars A. L. arsen.
Foto: Øyvinn Konglevoll.

avklaring med Sjøfartsdirektoratet og Riksantikvaren gikk båten i des. – 02 igjen inn i Hurtigruten som vikar for "Nord – Norge", som tilbrakte vinteren i Chile/Antarktis. Igjen fikk den vise sine kvaliteter som god sjøbåt på et uvanlig opprørt Stadt – hav, noe massemedia formidlet godt. Og igjen fikk den vist at den tiltrekker seg flere rundreisepassasjerer enn mange av de store båtene på denne årstiden. Det er ikke alle hurtigruteentusiaster som legger størst vekt på luksus og store forhold....

Det passet seg sånn at jeg selv nylig var distansepassasjer på den nest siste turen i vår, sammen med Øyvinn på vei hjem fra Forbundet Kystens årsmøte på nordgående "Finnmarken".

Vi merket tydelig at mange av det store antallet rundreisende om bord bevisst hadde valgt "Lofoten", den gamle gode med sjarm og intimitet.

Under samtalen med kapt. Rolf Johansen foreslo vi en alternativ sommerbeskjeftigelse for båten i en turist-kyst-rute Oslo – Bergen med forlengelse til Flåm i Sogn. Ruten har egentlig ingen konkurrent og gir gode muligheter for rundreiser. Den burde kunne bli økonomisk interessant etter god markedsføring og en viss innarbeidelse. Kanskje kunne veteranbåtene våre tilby lokale ekskursjoner.

Men først venter nødvendige brannsikkerhetsopprustning og et nytt vintervikariat for "Nord – Norge", som skal gjenta suksessen på den sydlige halvkule.

"Kommer tid – kommer råd" heter det. Kanskje viser det seg etter hvert at også en båt som Riksantikvaren har gitt status som verneverdig, kan være både lønnsom og et kontaktskapende alternativ for en stor kundegruppe som etter hvert finner de nyere skipene noe sterile og upersonlige ?

Vi ønsker båten som ikke vil gi opp, lykke til videre og kanskje på gjensyn, f. eks. i Oslofjorden.

Tekst/Foto: Magne J. Hansen

Gledelig melding - siste nytt



M/S «Lofoten».
Foto: Helge Sunde.

Hurtigruteskipet har mange venner ikke minst blant vetanskipsentusiaster. Med vernestatus fra Riksantikvaren har LOFOTEN fått en særstilling som det første Hurtigruteskip som kan skilte med dette mens den fortsatt går turer i Hurtigruten.

I følge godt informerte kilder har OVDS nå bestemt seg for å ta vare på LOFOTEN framover. Erfaringene fra i vinter har vist at LOFOTEN er en svært populær båt som mange vil reise med. Det er faktisk god økonomi å ta vare på den.

Den vil nå bli oppgradert brannteknisk slik dagens krav krever. LOFOTEN vil derfor fortsatt bli å se i Hurtigruten om vinteren og muligens i andre turer om sommeren. vi gleder oss.

Hilsen Øyvin Konglevoll.



Gammel og ny tid i
hyggelig lag.
Foto: Helge Sunde.

Prospektkortet – Del X

Kurs mot Sørfjorden

I dette avsnittet av Prospektkortet tar vi turen sydover fra Bergen, setter kursen inn den vakre Hardangerfjorden nesten helt til endes, for så å vende hardt styrbord og styre inn den trange Sørfjorden. Her, helt inne, finner vi bygdebyen og industritettstedet Odda. Ved kaien ligger en stor og rank båt med stimen oppe. "Hardangerfjord" står det med store, gule bokstaver i baugen, og den vakre HSD-rosetten i skorsteinen forteller oss eierskapet.

Scenen er fra 1920-tallet, og det er Mittet som har sørget for forevigelsen.

D/s "Hardangerfjord" hører ikke med til de mest kjente og berømte langruteskipene til Hardanger Sunnhordlandske Dampskipsselskap (HSD), men gjorde en traust og god innsats for selskapet i en årrekke.

Hardanger Søndhordlandske Dampskipsselskab

HSD er stiftet 1. juli 1880 gjennom sammenslutningen av selskapene *Interessensskabet for Dampskibet Hardangeren* og *Det Søndhordlandske Dampskipsselskab*. Flåten bestod til å begynne med av 3 dampskip fra de sammensluttede selskapene. I 1883 fusjonerte også *Det Vestlandske Dampskipsselskab* med HSD, og flåten ble tilført ytterligere 3 skip fra dette selskapet. Flere ganger var det på tale å kontrahere nybygg til erstatning for noen av de eldste båtene, men først i 1890 var forholdene slik at dette var tilrådelig. Året etter, 28. mai 1891, ble så HSDs første nybygg, staselige D/s "Vøringen", levert fra Laxevaags Maskin & Jernskibsbyggeri.

Direksjonen i HSD opplevde etter hvert det alle lokalruteselskaper opplever; stadige krav fra distriktene om flere anløpsteder og hyppigere anløp, flere og større båter, fremskritt, fremskritt, fremskritt. For å imøtekomme disse kravene, fikk Direksjonen i årene frem mot 1. verdenskrig flere ganger Generalforsamlingens fullmakt til å anskaffe nye båter, vesentlig langruteskip. Ja, vi kan nesten tale om et helt byggeprogram i perioden 1900-1914. De båtene som ble anskaffet da, skulle bli ryggraden i HSD like frem til en helt ny type langruteskip kom til på slutten av 1940-tallet.

Flåten

Det hele startet i år 1900, da D/s "Vikingen" ble levert. Og så fulgte de i tur og orden, båter det både i samtid og ettertid er knyttet en helt spesiell aura omkring; D/s "Ullensvang" (1907), D/s "Rosendal" (1909), D/s "Tyssedal" (1911) og D/s "Stord" (1913).

En skulle tro at HSD etter dette krafttaket stod godt rustet til å betjene det store

Dampskibet "Hardangerfjord" het opprinnelig "Kong Carl" og var kontrahert i England i 1867 av Det Bergenske Dampskibsselskab for Hamburgruten. Båten var allerede haug gammel den ble kjøpt av HSD i 1913. Likevel kom den til å gjøre god tjeneste i mange år i Odda-ruten. Bildet viser "Hardangerfjord" ved kai i Odda omkring 1920.

Foto: Mittet & Co. Jostein Sørensens samling

Odda.

ruteområdet sitt. Flåten tellet nå 10 store dampskip med en gjennomsnittsalder på 20,2 år. Eldstemann var gamle D/s "Hardangeren" fra 1869. Men fremdeles presset sterke krefter på for å få enda et nytt skip, spesielt med tanke på Odda-ruten. Forespørsel ble sendt en rekke verksteder, men ordrebøkene var fulle, leveringstidene lange og usikre. De innkomne tilbudene bar preg av dette, med priser mellom 350 000 og 400 000 kroner. Dette syntes Direksjonen var i meste laget, og bad om fullmakt til å anskaffe brukt tonnasje i stedet. Fullmakt ble gitt, og i september 1913 ble D/s "Kong Carl" kjøpt fra Det Bergenske Dampskibsselskab for 160 000 kroner.

D/s "Hardangerfjord"

Det var ikke så rent lite av et sjansespill Direksjonen i HSD tok ved anskaffelsen av "Kong Carl". Dette var en heller alderstegen båt, bygget så tidlig som i 1868. "Nye båten" fikk raskt rekorden med å være selskapets eldste skip, men ikke bare det; med sine 664 brt. innehadde den også rekorden som Norges største lokalruteskip. I størrelse faktisk lik flere av de første hurtigruteskipene. Etter hard tautrekking i Direksjonen, ble det med formannens dobbeltstemme vedtatt at båten skulle få navnet "Hardangerfjord".

Karakteristisk for D/s "Hardangerfjord" var det ranke utseende, med loddrette master og skorstein. Dette ga skipet et nesten strengt preg – helt ulik HSDs andre langruteskip som hadde loggende master og skorstein. Det var således lett å kjenne "Hardangerfjord" igjen, selv på lang lei. Kaptein ble *K. Chr. Johannessen*, som hadde vært fast tilsatt i selskapet siden 1904.

Med sin størrelse, lugar- og lastekapasitet ble D/s "Hardangerfjord" et viktig aktivum for HSD i Odda-ruten, og fikk gjøre lang og god tjeneste der. Men, som nevnt, det var langt i fra noen ungdom HSD nå hadde fått i familien.

Skipet hadde altså en fortid i Bergenske som D/s "Kong Carl". Det var bygget med tanke på Hamburgruten (Hammerfest – Bergen – Hamburg), og ble overlevert i mars 1868. Byggeverft var C. Mitchell & Co. i Newcastle. Som ny var tonnasjen 450 brt, med målene 170,2/25,1/21'. Maskinen var en compound på 75 nhk av Thompson & Boyds fabrikat. I 1880 fikk "Kong Carl" sin første av flere moderniseringer, og tonnasjen kom nå opp i 649 brt. I 1888 var det ny hovedreparasjon, mens skipet i 1905 undergikk en mer omfattende fornyelse ved Bergens Mekaniske Værksted. Her ble det bl.a. lagt nye dekk og nye dekkshus ble montert. Den største fornyelsen var imidlertid maskineriet. Nå ble den gamle compound-maskinen byttet ut med en triple expansion på 600 ihk.

Etter at HSD så hadde overtatt skipet, ble det på nytt sendt til BMV for å gjøre det mer tjenlig for den trafikken det skulle inn i. Det var særlig forholdene på 2. plass og for mannskapet som trengte modernisering. Nå ble det innredet sovelugarer for passasjerene på 2. plass, og alle lugarene fikk servanter med rennende vann. Hele 90 000 kroner ble investert i modernisering.

Rutefarten

Så gikk da D/s "Hardangerfjord" inn i Odda-ruten, men allerede på 1920-tallet måtte HSD legge båten opp i flere perioder pga. svikt i både passasjer- og godsmengde. "Hardangerfjord" ble for dyr i drift. Heldigvis var det andre som hadde bruk for båten, og den ble ved flere anledninger leiet ut. I juli 1923 leiet Norges Ungdomslag "Hardangerfjord" til en medlemstur til Nordkapp, og året etter var det Bennet's Reisebureau som var leietager.

Vinteren 1924/25 leiet Indherreds Dampskibsselskab båten for ruten Steinkjer – Bergen. Men så tok trafikken på Odda seg opp igjen, særlig i turistsesongen, og det ble slutt på både utleie og lange opplagsperioder.

Uhell

D/s "Hardangerfjord" hadde sine kalamiteter, den og. Våren 1927 var den ute for sitt største uhell, som lett kunne fått dramatiske konsekvenser. På vei i ordinær nattrutte til Odda en aprilmatt gikk båten på grunn ved innløpet til Lukksundet. Det blåste storm, og sikten var dårlig i det tette snøkavet. "Hardangerfjord" fikk slått et svært hull i bunnen og vannet fosset inn. Båten klarte å komme av ved egen hjelp, men i samme øyeblikk, som ved et under, kilte en stor stein seg fast i hullet og gav en noenlunde tetning. Dermed klarte man å holde "Hardangerfjord" flytende på pumpene til bergingsbåt kom til assistanse.

Krig og fred

Da krigen kom til Norge 9. april 1940, opplevde også HSD at "våre venner" forsynte seg av flåten på forskjellig vis. M/s "Eidfjord" og D/s "Vikingen" ble tatt allerede i april dagene, og i mai ble D/s "Hardangerfjord" tatt "in Anspruch" til bruk som losjiskip. I tillegg til disse skipene ble også D/s "Søndhordland", D/s "Vøringen", M/s "Kinsarvik" og D/s "Ullensvang" rekvirert av tyske eller norske nazimyndigheter for kortere eller lengre perioder – noen hele krigen til endes, deriblandt D/s "Hardangerfjord". HSD var ett av de norske rederiene som ble hardest rammet av tyskernes rekvisisjoner.

Da tyskerne satte i gang med den storstilte anleggsvirksomheten på Herdla med tanke på anleggelsen av flyplass der ute, ble den rekvirerte "Hardangerfjord" satt inn i pendelrute mellom Bergen og Herdla. Senere i krigen ble båten en del brukt på kysten nordover i forskjellige oppdrag.

Da freden omsider gjorde sitt inntog i maidagene 1945, hadde HSD-ledelsen et stort arbeid i å lokalisere de båtene som tyskerne hadde tatt og å danne seg et bilde over flåtens forfatning. Det var som oftest et sørgelig syn, og det var nok av utfordringer å gi seg i kast med. D/s "Hardangerfjord" ble således funnet igjen i Narvik sterkt ramponert. Her lå også D/s "Vøringen". Den allierte distriktskommandoen i Nord-Norge rekvirerte i første omgang begge båtene til en del

nødvendige matvaretransporter. Deretter ble kursen satt sydover til Bergen, hvor de ankom i juli 1945.

Sivilingeniør Bernhard Høstmark i HSD utarbeidet en tilstandsrapport etter befaring om bord i båtene. Den var ikke særlig oppløftende, men da det var vanskelig – for ikke å si umulig – å få gjennomført noe omfattende nybyggingsprogram, fikk en i første omgang gjøre det beste ut av det materiellet selskapet rådet over. Noen av båtene var imidlertid så nedslitte og ramponerte, at det ikke var økonomisk forsvarlig å koste penger på dem. Deriblandt var gamle D/s "Hardangerfjord". Etter hjemkomsten fra Narvik i juli måned, ble den derfor lagt opp og senere på høsten 1945 utbudt for salg.

Mange ruteselskaper var i en nesten desperat trang for erstatningstonnasje etter krigen, og både Arendals Dampskibsselskab og Indherreds Dampskibsselskab viste interesse for "Hardangerfjord". Men etter besiktigelse om bord, forsvant interessen. D/s "Hardangerfjord" ble derfor liggende i opplagsbøyene samtidig som HSD avvartet krigsskadeoppgjøret fra Nortraship. Ettersom dette trakk ut i tid, begynte forfallet på "Hardangerfjord" å bli mer og mer tydelig. Med avflasset maling, store rustflekker og lange render etter rustvann både her og der, kan ikke dette ha vært noe vakkert syn – enn si "reklame" for HSD.

Først i 1949 fikk selskapet gjennomslag for sitt krav om vel 400.000,- i krigsskadeoppgjør for "Hardangerfjord". Samme høst ble så D/s "Hardangerfjord" solgt til Brd. Anda i Stavanger for opphugging for 18.300 kroner – 81 år gammel og mett av dage. Etter nedrigging, ble båten en tid brukt som lekter i forbindelse med opphuggingen av det tyske malmskipet "Wartheland" i Nordfjordeid. Men så var det ugjenkallelig slutt, og gamle "Hardangerfjord" forsvant bit for bit under meisel og skjærebrenner.

Jostein Sørensen.

Småplukk fra klubbene

Flotte brosjyrer om veteranbåtturer på Vestlandet.

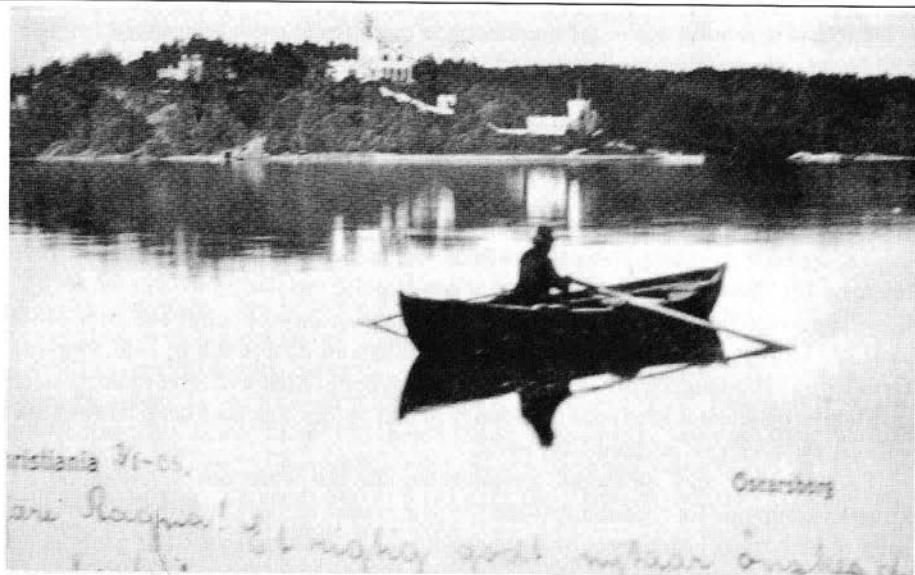
Her kan man friste med genuint vestnorsk kystlanskap i sommer. Turene går mot det åpne havet, mellom holmer og øyer og gjennom sund og kanaler og til gamle handelsteder.

Noe for deg?

Ta kontakt med Turistinformasjonen i Bergen,
tlf. 55 55 20 00 eller Veteranbåthavnen, Bryggen.
M/S "Granvin", tlf. 916 81 398.

Oslo Havn før og nå

v/John Østby



Christiania 3 januar 1905, Oscarsborg? (Feiltrykk!) Det er selvsagt Oscarshall på Bygdøysiden vi ser, ytterst i Frognerkilen. Oscarsborg er jo som de fleste vet lenger syd i Oslofjorden. Fergemannen mellom Skarpsno og Oscarshall brygge i forgrunnen. Senere ble det satt inn små motoriserte ferger på denne overfarten.



Dette bildet viser Oscarshall rundt århundreskiftet. I forgrunn Skarpsno, som i dag er motorvei inn til Oslo sentrum.



Fritidsbåt er nesten allemannseie, 95 år senere.

Småplukk fra klubbene

Nytt om D/S "Stord" v/ Kåre Taule

- Hoveddekket og værdekket er ferdig lagt fra forkant bro til akterenden.
- Maskinkasing, bysseskott og dører er rettet opp og låsene er satt på plass.
- Byssekomfyrener kommet på plass, slik at den snart er klar for bruk.
- Gammel betong på toalett og vaskerom styrbord side er hugget opp og fjernet. Der var tre lag... Det skal nå felles inn nytt ståldekk der.
- Innvendig er det malt fra midtskips og helt til hekken på hoveddekket.
- I maskinrommet er alle pumper på plass.
- Skylight er montert ferdig.
- Aktre lukekarm er til reparasjon hos Ifos på Laksevåg og monteres i mars /april.
- Maskinrom, kjelerom og kjelen er rengjort. Mange bølter med gammel isolasjon og aske er fjernet.
- Det er prefabrikkert 42 lysventiler som er klar til montering.

Dampskipmodeller i miniatyr

De fleste dampskipene er vekk og oljelandet Norge kan ikke skryte av å være flinke til å ta vare på eldre verneverdige fartøyer. Heldigvis finnes det entusiaster som gjør en fabelaktig innsats for å berge enkelte klenodier fra skjærebrennerne. Gamle ærverdige fartøyer som utgjorde en vesentlig del av vår historie og takk for det!

En annen måte å lære gamle fartøyer å kjenne er å studere modeller og heldigvis finnes det folk som kan gjenskape distriktet eller byens stoltheter og gi nålevende og kommende generasjoner et godt bilde av hvordan de egentlig var. En av disse er Oddvar Groa i Skien.

Båtene på Telemark-kanalene

Fra slutten av 1800 og fram til 1950 årene, var det stor trafikk på vannveien mellom Skien og øst og vest Telemark. På den travleste tiden var det 7 – 8 båter som trafikkerte på Telemarks-kanalene. Alle disse båtene, bortsett fra "Victoria" og lastebåten "Dalen", er nå forlengt borte.

Det er nå kun de eldste av den nålevende generasjonen som vet hvordan disse gamle båtene så ut.

En som husker de vakre Telemarksbåtene godt, er pensjonert oppsynsmann i Skien kommune, Oddvar Groa. Han har ikke bare båtene i sitt indre bilde, men har laget modeller av nesten alle disse båtene. Alt fra passasjerbåter, lastebåter, til taubåter med lektere med koks som skulle til Tinfos Jernverk på Notodden.

Modellene som Groa lager er ikke tradisjonell modellbygging, men de er skåret ut av et helt stykke. Arbeidet er nærmest treskjæring og detaljene av metall er loddet sammen. Ingenting er kjøpedeler, alt er håndlaget.

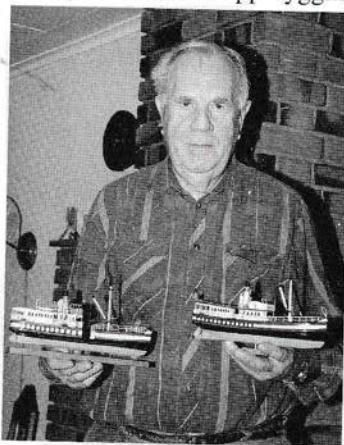
Oddvar Groa er en beskjeden mann og har i det lengste unngått blest om sin hobby. Han startet opp byggingen som terapi da han og kona mistet sin sønn etter lang tids kreftsykdom.

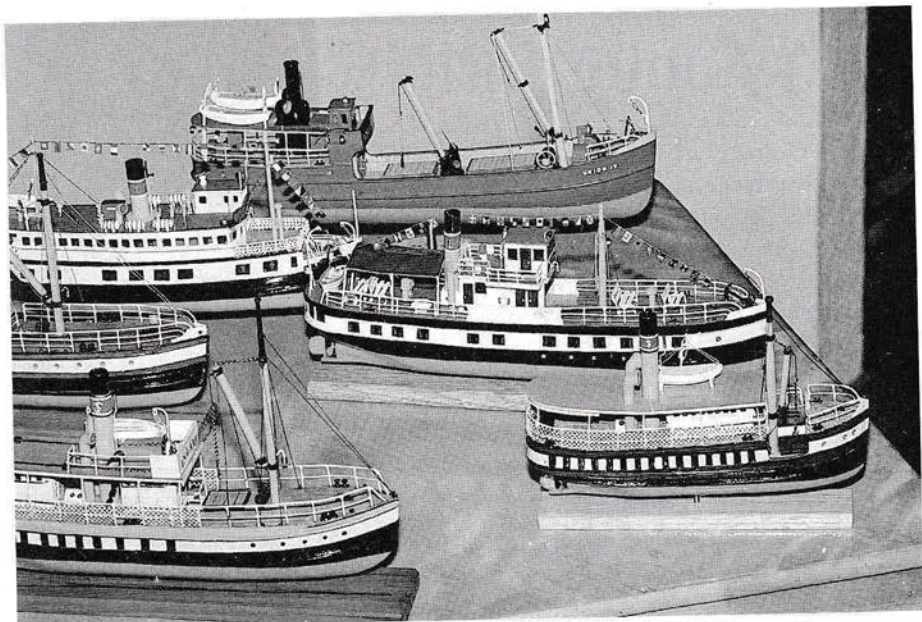
Båt etter båt er blitt laget og til nå er 15 stykker ferdige i størrelse fra 15 til 25 cm lengde. Arbeidene til Groa fortjener en bedre skjebene enn kun å stå i skap i stua. Håpet bør være at mange kan få del i denne samlingen, slik at de som ikke har sett Telemarksbåtene, kan få et inntrykk av hvor flotte de var. I dag er det kun "Victoria" som er i drift av de gamle passasjerbåtene, men "Henrik Ibsen" er kommet til og opprettholder tradisjonen med turisttrafikk på den vakre og berømte Telemarks-kanalen.

Tekst: Jan Rugstad

Oddvar Groa fra Skien, med modellene av D/S «Telemarken» og D/S «Nordsjø».

Foto: Cato Andersen.





Her er et utvalg av båtene på Telemarkskanalen, i bakgrunnen er D/S «Union» IV.

Foto: Cato Andersen.



D/S «Victoria» og D/S «Henrik Ibsen».

Foto: Cato Andersen.

Et fryktelig forlis!

Da D/S "Hjørdis" av Bergen grunnstøtte og forliste . – 10 sjøfolk omkom, mens en overlevde.

Fra Kåre Johnsen i Porsgrunn har redaksjonen mottatt et foto og et gulnet avisutklipp fra 24/2 1916. Denne dramatiske beretningen da D/S "Hjørdis" av Bergen grunnstøtte og forliste ved Norfolkkysten i England, kan fortelle nye generasjoner at det var en hard og nådeløs tid for den jevne mann og hans familie. 10 sjøfolk strøk med, mens en overlevde, kanskje fordi moren hadde strikket tykt ullundertøy til han.

Havet er blitt alt for mange sjømenns grav og våre forfedre måtte ofte betale en høy pris for at vi skulle bli en sjøfartsnasjon og den vidre utviklingen til velferdsamfunnet vi har idag.

Den eneste overlevende forteller til "Aftenbladet".

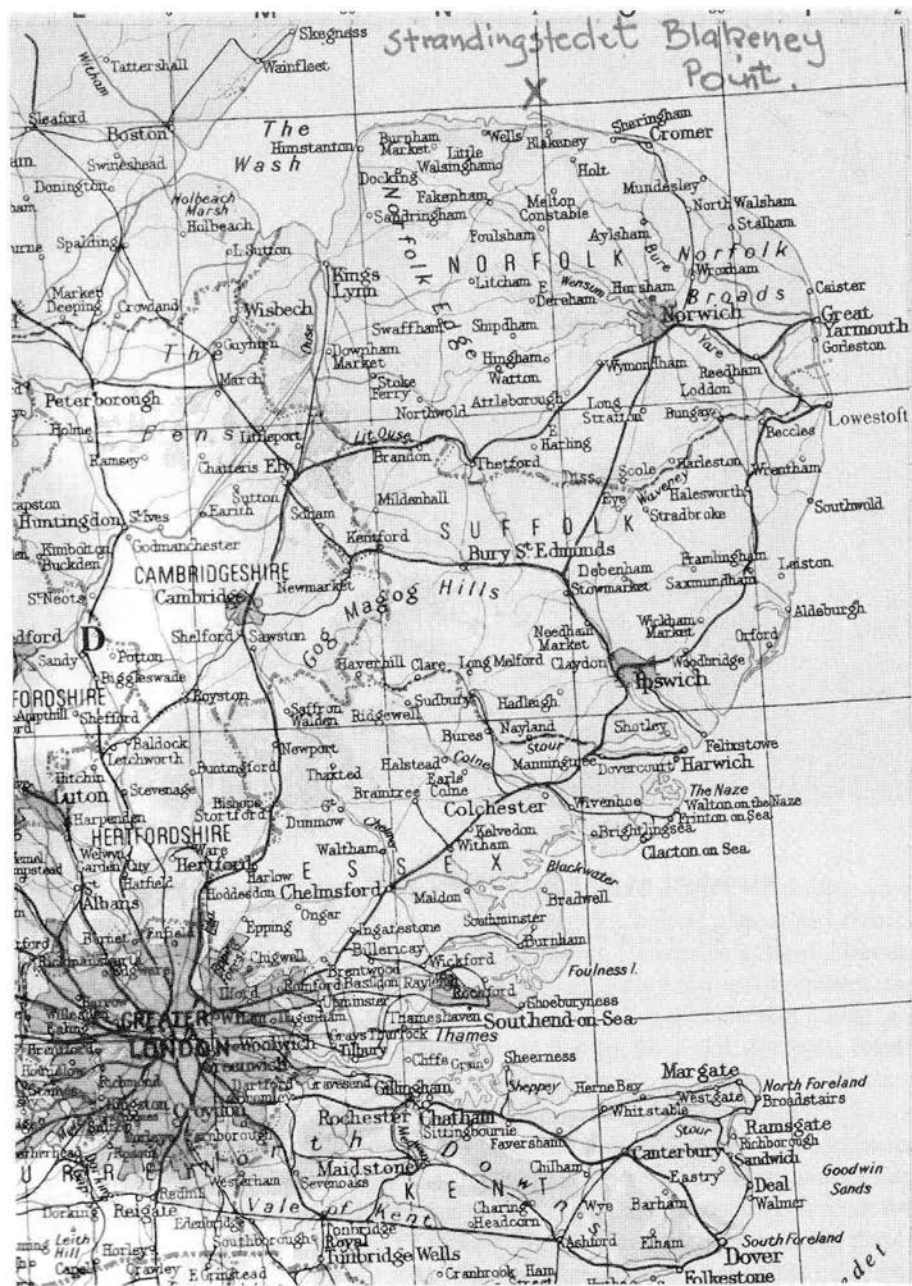
Rolf Pedersen fra Kristiansand kom i formiddag med "Irma" fra Newcastle og har fortalt Aftenbladet følgende om det forferdelige forliset:

Jeg har vært forhyret med "Hjørdis" i 9 måneder. Fra 15 november hadde vi gått i kullfart mellom Hull og Calais. Nå var vi på tur nedover med kullast og avgikk fra Hull den 16. dennes om morgenen. Det blåste sterkt hele dagen og utpå ettermiddagen fikk vi

Orkans vær,

det var som det tordnet oppe i luften. Havet var forferdelig opprørt, og vi fikk det ene bråttet over oss etter det andre og et av disse knuste en av livbåtene våre. Kapteinen gav da ordre til at vi skulle styre noe nærmere land for om mulig å få litt le. Kursen ble satt sydost, og vi styrte slik i ca. 20 minutter, da i en veldig bølgedal, tok fartøyet bund første gang. Vi kunne føle hvordan vi gled over sandbanken idet sjøen igjen løftet oss over. Da skipet hadde støtt for tredje gang, ga kapteinen ordre til at vi skulle få skipet opp mot vinden. Vi ga hardt ror og vi fikk svinget skipet opp på ost-sydost. – Da støtte skipet for fjerde gang. I samme øyeblikk kom styrmannen springende opp på broen, hvor kapteinen, rormannen og jeg sto, at vi måtte få den gjennværende livbåten ut. Det samme sa maskinfolkene som kom opp og fortalte at maskinrommet var gått fullt av vann.

Rormannen, en dansk matros, fikk ordre om å være behjelpelig med livbåten, mens kapteinen ønsket at jeg skulle bli hos han på broen. Kapteinen var meget ulykkelig og mente at vår aller siste time var kommet. "Gud hjelpe oss", – Gud hjelpe oss" hørte jeg han sukke flere ganger, da vi sto der oppe på broen mens bråttene veltet innover skipet med fråddende rygger og orkanen brølte sin dødssang over oss. Mine kammerater hadde imidlertid klart å få båten på vannet og slept den i le av overbyggingen hen til fordekket hvor der var lavere å hoppe ut iden. Kapteinen ville fra først av ikke gå, og han ba oss om å bli, men det lyktes oss at gjøre han forståelig



Øverst til højre er det markert for strandingstødet: Blakeney Point.



KING'S LYNN.

Febry. 21st. 1916.

The bearer, RALF PETERSEN, whose signature is
below, is only survivor from Norwegian steamer 'HJORDIS',
and is proceeding to the ROYAL NORWEGIAN CONSULATE,
NEWCASTLE -ON- TYNE.

The steamer 'HJORDIS' belonged to *Beipen*
and was bound with coals from Hull to Calais, and was
wrecked off the Norfolk coast.

H. Hawling

Acting Vice Consul.

Signature of Ralf Petersen:-

Ralf Petersen

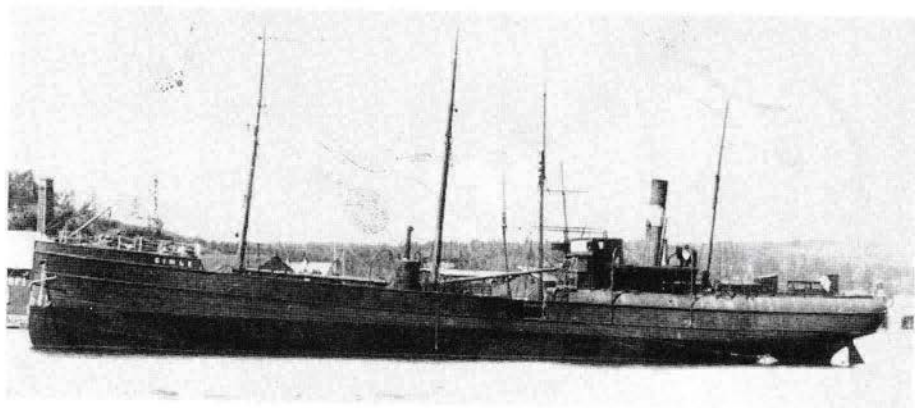


Rolf Pedersen fra Kristiansand.

at vår eneste håp om redning var å gå i båten. Om noen få øyeblikk ville skipet være slået i smadder. Da kapteinen og jeg kom ned fra broen var alle kommet ned i båten, unntagen en fyrbøter som kom springende på fordekket. Han hadde antagelig forsøkt på å få på seg litt mer klær. Vi to hjalp da kapteinen som var noget korpulent ut i båten og fanglinen ble kappet. – Så lenge vi var i le av skipet gikk det noenlunde bra, men vi var ikke kommet mer enn 6–8 meter foran baugen før vi fikk det første bråttet så båten ble halvfyllt med vann. Straks etter kom det andre og tredje

som veltet båten og kastet oss alle ut i det frådende og oppiskede hav.

Det var et redselsfylt øyeblikk og det sto klart for meg, at i denne kampen hadde døden de største sjanser. Jeg begynte da og svømme og da jeg etter en stund så meg tilbake, så jeg 7–8 hoder over vannet. Livbåten fløt på lufttankene, men den var full av vann og vi hadde mistet årene vi hadde. – "Skrek folkene som lå omkring dem"? – Nei de skrek ikke, men jeg hørte at de ropte til Gud om hjelp. Jeg hadde imidlertid klart å få av meg trøien og genseren, og da jeg hadde svømt i noen minutter lyste



D/S «Hjørdis» her avbildet som D/S «Gimle».

Foto fra boken «Damp – Dampskipets historie i Vestfold.

plutselig månen opp mellom jagende forrevner skyer og jeg så da livbåten som fløt på lufttankene og 3 hoder som stakk opp over båtrellingen. Jeg svømte tilbake og spurte om der også var plass til meg. – Men ingen svarte. Da jeg fikk tak i båten spurte jeg hvem de andre var. Jeg kunne ikke riktig kjenne mine kammerater igjen i stormråket. – "Dette er mai", svarte den danske matrosen som jeg hadde stått sammen med på broen. Den andre var en lettmatros fra Drammen ved navn Arnold. Den tredje sa ingen ting. Han lå utstrakt på langsetet over lufttanken. Det viste seg å være en fyrbøter fra Bergen, men han var allerede død. Hans hode hang slapt ned og han svarte ikke. Dansken var også meget medtatt. Han satt hensunken i en døs og snakket ikke. Jeg ønsket noen øyeblikk på hvorvidt strømmen som går sterkt langs kysten her, førte oss til eller fra land. Det viste seg snart at vi var på drift fra land og jeg sa da til Arnold at vi fikk kaste oss i havet og forsøke å svømme mot kysten som vi kunne se når vi kom opp på en bølgetopp og månen kom fram mellom skyene, men Arnold svarte ikke lenger. Så hoppet jeg ut i sjøen, - eller rettere, i det øyeblikket hadde jeg inntrykk av at

jeg hoppet like i døden.

Visstnok har jeg alltid vært sterk og svømme det kan jeg, men hva ville det hjelpe? Hva kunne jeg makte mot orkan, strøm og de voldsomme grunnbråttene som lyste langt, langt innover. Da jeg hadde svømt en tid så jeg meg tilbake, men da var båten borte og med den de siste av mine kammerater. Kulden og det iskalde vannet merket jeg ikke. Mine tanker kretset om noe ganske annet. Jeg svømte og svømte, men jo nærmere kysten jeg kom dess verre ble bråttene. De kastet meg rundt som en ball, snart over, snart under vannet. Jeg fikk saltvann i svelget og det suste rart for mine ører. Mellom de verste bråttene måtte jeg prøve å holde meg såpass oppe at jeg fikk puste ut til neste omgang. Slik holdt jeg det gående. Jeg fikk ny styrke ved å se at kysten etter hvert var kommet nærmere. Plutselig merket jeg at jeg berørte noe med

venstre ben og trodde først at det måtte være det var en større fisk. Men det kunne det jo ikke være. Det var bunnen og jeg forsøkte å reise meg opp. Et øyeblikk sto jeg med ansiktet mot været, men så tok sjøene meg igjen, løftet meg høyt tilværs, hvirvlet meg rundt og rundt og slengte meg langt inn på land. Minst 12 – 14 meter oppover, hvor jeg ble liggende på det tørre. Jeg hadde ikke annet på meg enn underbenklær og trøie, men allikevel merket jeg ikke kulden, det var bare så ubeskrivelig godt å ligge der på stranden. En plutselig var det som kulden konsentrerte seg om min isse og jeg fryktet et øyeblikk for at jeg rent skulle gå fra forstanden. Jeg grep meg til hodet det beste jeg kunne og begynte å løpe oppover standen. Jeg fryktet bare at bråttene skulle ta meg ut igjen.

Da jeg hadde småløpt 10 – 15 minutter så jeg sjøen både til høyre og venstre og jeg trodde jeg var drevet opp på en øy. Stranden var ganske øde, ikke et gresstrå å se, bare singel og atter singeel. – Ikke et hus og ikke et levende vesen. Men som jeg strevet meg oppover traff jeg på en telefon eller telegrafstolpe som sto der. Det ga meg et nytt håp. Jeg løp etter trådens retning og da jeg hadde løpt 4–500 meter kom jeg til et hus.

Det var ikke lys å se så jeg trodde det nærmest var en løe. For alle tilfellers skyld banket jeg på døra, men ventet ikke til noen svarte, styrtet bare inn så fort jeg kunne. Her møtte jeg

en engelsk soldat

som ble både forskremt og forskrekket da han så meg. Jeg forklarte han min skjebene og soldatene som lå på vakt derute ga meg den beste mottagelse. De rev klesfillene av meg. Anbrakte meg på en madrass foran ilden og ga meg varm te å drikke. De gned meg varm og svøpte meg i gode varme ulltepper, og 20 minutter senere var jeg all right. Det helt utrolige var at jeg var kommet fra dette ragnarokket nesten uten en skramme. Jeg fortalte soldatene om forliset og 30 av dem gikk straks ut langs stranden, men det var jo intet å gjøre.

Om morgenen den følgende dagen kom en fisker fra en liten landsby, Cley next Sea, som lå ca 6 engelske mil borte med klær til meg og jeg ble brakt til byen hvor alle viste stor deltagelse og behandlet meg på beste måte. Den 18. februar var været rolig og vi tok oss derfor utover til der skipet var strandet. Jeg tenkte meg muligheten av å få berget skipets papirer, men alt var skyllet bort. Skipet var fullstendig opprevet og fylt med sand. Samme dag fant vi to av kammeratenes lik, Eugen Andersen fra Drammen og Thor Halvorsen fra Tønsberg. Neste dag drev yttligere to lik i land, Peder Hammer fra Bodø og Einar Nilsen fra Tønsberg. De andre ble ikke funnet mens jeg var der borte. Jeg så likene for å identifisere dem og når jeg så hvordan de var blitt maltraktertav sjøen, – ja da ble det meg et enda større under hvorledes jeg kom fra afferen med livet endog helskinnet.

Lørdag ble likene begravet under stor deltagelse, så vel av byens befolkning som av de militære. – Og jeg fikk lov å reise hjem til Norge.

Mitt liv som modellbygger

Av: Knut K. Gransæther, Storesand i Hurum.

Modeller har bestandig fascinert meg. Jeg hadde den lykke å vokse opp på en gård og så snart jeg kunne behandle verktøy produserte jeg utallige seilskuter med seil av mors gamle laken, biler med hjul av skokrem-esker, flymodeller osv. Kvaliteten var langt i fra den beste, men jeg ervervet meg håndlag og evne til å greie meg med enkle midler, siden min fars beholdning av modellverktøy var så godt som ikkeeksisterende. Jeg var en ensom ulv, de fleste av mine kamerater delte ikke denne interesse, selv om de syntes det var moro å komme å se på mine beskjedne prestasjoner. Mine to brødre som begge er en god del yngre enn meg betraktet meg som en stor leketøymaskin.

Som hos de fleste gutter var modellfly-interessen den første lidenskap. Like etter krigen kom det ut et blad som het «Teknikk For Alle», og takket være en fornuftig kusine fikk jeg et abonnement, og dette var jo ren porno for en modellbygger den gang. Etterhvert begynte mine modellfly å fly de også, og under min tid i Flyvåpenet gjorde jeg store fremskritt.

Dette var i tiden da DA-motoren var så å si enerådene her hjemme, og jeg har i dag en bra samling av disse.

Etterhvert skulle man ha videre utdanning, det ble stiftet familie, og som naturlig var gikk modellbyggingen litt på lavgir. Men også under tiden på tekniker'n bygget jeg en liten båt på baksiden av tegnebrettet og besøkte brukthandlere for å finne modelljernbaneutstyr og modellmotorer. Vel etablert i jobb begynte jeg å abonnere på «The Model Engineer» som vel var verdens ledende blad for teknisk hobby, og ved å se hva andre hadde fått til og lese om hvordan de gjorde det bedret også mine egne modellprestasjoner seg i betydelig grad. Med adgang til mekanisk verksted og med tiden et eget sådant ble et par dampmaskiner og flere andre tekniske ting laget, noe jeg fremdeles er opptatt av.

Et uventet resultat av teknisk modellbygging oppdaget jeg etterhvert. Ved å lese «Model Engineer» og løse de problemer jeg kom ut for i bruk av dreiebenk etc., kunne jeg snakke med gutta på verkstedet på deres eget språk, og det er det ikke alltid de som sitter på tegnekontoret kan.

Jeg fløy en del motor- og seilfly i mine yngre dager, men etter at familie kom til tok dette for mye tid og penger. Jeg hadde i flere år hatt en gammel skøyte, og lest alt jeg kom over av maritim litteratur. Etterhvert som familien ble forøket med to barn fant jeg ut at en nyere båt var ønskelig, og på kveldene tegnet jeg vår egen drømmebåt, i påvente av tippegevinst.

Imidlertid kjøpte en arbeidskollega et tomt skrog fra en båtbygger og bygde opp resten selv, og jeg innså at her var en mulighet til å greie et slikt prosjekt økonomisk

med de begrensede midler familien rådde over. Etter litt leting fant jeg frem til båtbygger Karl Livollen ved Grimstad, han var 83 (dette er ikke feiltrykk) år gammel og bygde mitt 28' treskrog på 17 måned, og etter tre års jobbing hjemme med innredning, motor-innstallasjon og rigg seilte vi på sommerferie i ny og delvis selvbygget båt.



Modellen av Gokstadskipet, stor som en liten kano.

Under denne tiden gikk modellbyggingen på tomgang, men etter båtbygger-perioden meldte abstinensen seg. Vårt maritime liv førte til at modellinteressen gikk mer over på båter, jeg var blitt lei av å reparere modellfly, en båtmodell lever sitt liv pent satt opp på en hylle og krasjrisiken er så godt som eliminert.

Et av de første prosjekt var en modell av den gamle båten, en Hvalerskøyte på 28'. Dette var mitt første forsøk på klinkbygging, og resultatet ble såpass bra at da jeg noen år senere ønsket meg en rojolle av den gamle klinkbygde typen kunne jeg starte byggingen i trygg forvisning om at modellbyggingen hadde gitt meg den nødvendige erfaring til å greie en slik jobb.

Etter et par mindre modeller gikk jeg løs på et større prosjekt, en modell av «Gerd» av Mandal som «Teknikk for alle» hadde bragt tegninger av den gang for lenge siden. Jeg hadde tatt vare på disse og siden det var mulig å få tak i fotografier satt jeg etter noen år med en relativt representativ modell.

Mitt medlemskap i Maritim Modellklubb brakte mange nye bekjenskaper og impulser, jeg var ikke lenger noen ensom ulv. Grunnet klubbens kontakt med Norsk Sjøfartsmuseum fikk jeg jobb som lærer på museets modellbyggerkurs, noe som ytterligere øket bekjenskapskretsen. Jeg ble også kontaktet for reparasjon av modeller, og jeg har drevet litt med det siden. Noen nybygninger har det også blitt, blant andre en modell av RS 10 «Christiania», en meterbåt, jakt «Anna» af Sand m.fl.

Den mest spektakulære er uten tvil en modell av Gokstadskipet for Sveriges Historiske Museum i Stockholm. Skalaen er 1:6, så modellen ble så stor som en liten kano, jeg prøvde den faktisk på vannet med meg selv oppi. Dette ble mer båtbygging enn modellbygging, og den tidligere erfaring med klinkbygging kom godt med. Modellen er bygget i eik, som originalen. Selv om jeg ikke bruker dette treslag i



Gokstadskipet i skala 1:6.

modellbygging forøvrig, på grunn av de grove tegninger i treet, så var denne modellen såpass stor at det ved riktig skjæring av bordene ikke ble for urolig overflate.

Under byggingen ble jeg mer og mer imponert over den tekniske dyktighet vikingtidens båtbyggere satt inne med. Et vikingeskip er like avansert for sin tid som et jetfly er i dag, med en rekke meget snedige løsninger på tekniske problemer. Et par av de moderne kopier har forlist, og noe av årsaken er manglende innsikt i materialvalg og bygging i forhold til de originale. Et tankekors er dimensjoneringen: På Gokstadskipet med lengde 24 m er bordtykkelsen 25 mm, det vil si det samme som om vi bygde en robåt på 5 m med 5mm bord, det vanlige er over det doble. Likevel var Gokstadskipet et havgående fartøy, og når vi tenker på at slike skip fantes i hundrevis må man bli mer enn ærbødig.

Modellbyggingen har gitt meg utrolig mye i tidens løp. Først og fremst erfaring i bruk av verktøy og redskap, evne til å løse problemer forbundet med nøyaktig produksjon av små ting, for ikke å snakke om skapergleden som følger med time for time etterhvert som byggingen skrider frem. Jeg oppdaget også at modellbyggere utgjør et internasjonalt brorskap, jeg har flere bekjente i utlandet som jeg stadig korresponderer med i tillegg til alle de norske jeg etterhvert har lært å kjenne.

Under min tid på modellbyggerkurset ble jeg ofte spurt om hvor nøyaktig man skal være ved bygging. Svaret er gitt for lenge siden av flinkere folk enn meg: Så nøyaktig man klarer. Er en detalj for vanskelig, forenkle eller sløyf den. Neste modell blir mye bedre. En stor hjelp i utviklingen er å se hva andre har fått til, oppsøk derfor en klubb om en slik finnes i nærheten, hvis ikke abonner på tidsskrifter og skaff deg bøker om den gren av modellbygging du er opptatt av.

Nå har jeg har bygget modeller i over 60 år, og modellbyggingen har vært en uuttømmelig kilde til glede hele tiden.

Fløytskipet "De Noer Falck", anno 1718

Det var engang en sjømann som hette Samuel Wright. Han var fra byen Yarmouth i Nordfolk på østsiden av England, ca. 70 km nord for London. Yarmouth hadde på 1700 tallet et yrende liv på havnen, med skuter som kom og gikk. Når vinden blåste fra vest, toppet travelheten seg, for da var det om å gjøre å benytte fralandsvinden for å komme seg ut av havnen.

Etter hvert var det også blitt mange smårederier som tok laster rundt hele Europa. De hadde nok en stor fordel av at de lå såpass nær London.

Samuel Wright hadde vært sjømann i mange år og etter hvert følte han lyst til å få sin egen skute. Mange der i området hadde med hell reist til Holland og kjøpt seg en brukt skute. I lange tider hadde hollenderne dominert Nordsjøen og ikke minst hadde de en livlig trafikk til Norge. Tømmer ble hentet i mengder...

Samuel Wright hadde seilt i mange år med Wiljam Sego, så de var blitt gode venner. Wiljam var en god del eldre en Samuel, kanskje 30 år. For 19 år siden hadde Wiljam Sego tatt en tur til Holland og det resulterte i at han kjøpte en hendig liten skute på ca. 80 fot. Den var temmlig ny da Sego kjøpte den, og han hadde stelt pent med den, så den så ganske bra ut. I et par år hadde skuta seilt med salt direkte i rommet. Det hadde gjort at både garnering, spantene og selve huden var blitt impregnerert med saltlake. Alt saltet var nok en medvirkende årsak til at skuta så bra ut. Da Wiljam fikk høre at Samuel gikk med tanker om å få sin egen båt å føre, tilbød han å få kjøpe "De Noer Falck". Wiljam Sego var blitt 65 år nå og kona hadde alt lenge mast på at nå måtte han snart tenke på å slutte på sjøen.

Jo, - Samuel kunne gjerne overta "De Noer Falck", men det var det med penger.

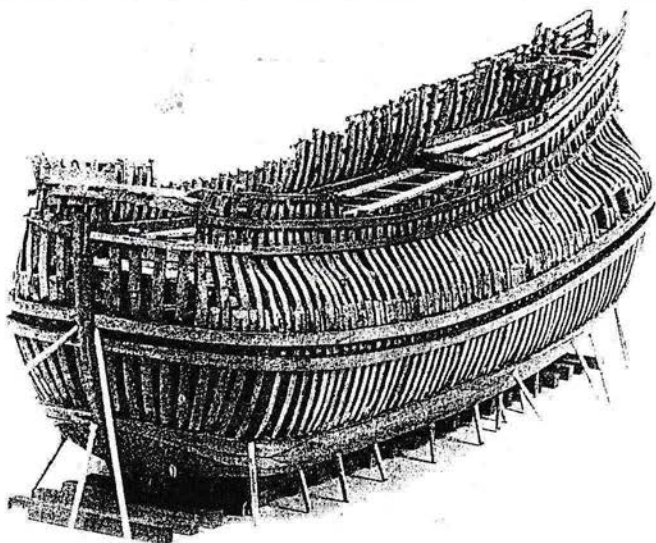
Det var mangelvare hos Samuel. Det ble drukket mye te over temaet og det endte med at de fikk med seg to andre venner av Wiljam, nemlig Johan Iveys og Wiljam Lusaj. Slik ble det at de tok hver sin part i skuta. Wiljam Sego hadde vært kaptein ombord i 15 år, så han hjalp Samuel Wright med alle formalitetene for det nye partsrederiet.

Det var alt i september og alle erfarne sjøfolk hadde respekt for høststormene som da kunne komme. Wiljam Sego hadde snakket om at skipsmegler Christian Wegerløf i London hadde en last med trelast fra Drammen i Norge til London.

Den nye kapteinen hadde fryktelig god lyst til å prøve skuta på en slik tur.

Den 2. sept. Fikk han "gamlekapteinen" med på en tur inn til London. Vinden var nordlig, så det passet bra. Da kunne de strekke skuta direkte ut fra Yarmouth, for så i rom sjø snu skuta direkte inn mot London. Egentlig skulle skuta ha 9 manns besetning, men på denne korte turen mente de å kunne klare seg med to matroser de fikk med seg fra brygga. Det var alltid noen arbeidsøkende på brygga...

Turen til London gikk bra og den unge kapteinen Samuel syntes det var helt topp



Et
fløyteskip
under
bygging.
Legg merke
til den tette
avstanden
mellom
spantene.

å stå ved roret på egen skute. Det var trygt at "gamlekapteinen" var med på den første lille turen. Nå ble han kjent med alle små triks og knep med å sette seil, baut, osv. Han syntes nok skuta var noe rank, slik den nå var i ballast, men så gikk den også ganske lett og raskt... Wiljam Sego hadde nylig kjølt båt, så turen til London gikk unna på bare 7 timer. Samuel følte seg rent oppløftet da skuta klappet til kai i London.

Forberedelser til turen

Livet langs kaiene i London var hektisk. Her kom å seilte båter fra alle land, - men de fleste var fra Holland. Wiljam Sego hadde tatt med seg målebrevet han fikk da han overtok "De Noer Falck". Det var datert 5. Juni 1699 og det var undertegnet av den legendariske Daniel Knof i London. En dag oppsøkte de skipsmegler Christian Wegerløf. Han var opprinnelig svensk, slik som navnet røpet, og det var han som ordnet de aller fleste trelastfrakter fra Norge. Han kom til London som ung mann bare noen år etter den fryktelige brannen av London i 1666. Da var det lett å være megler, for behovet for tømmer til gjenoppbygging av byen var enorm.

Materialpartiet som skulle hentes i Drammen var noe mindre enn skutas kapasitet, men det var kaptein Samuel Wright bare glad for. Det kunne være bra med noe ekstra fribord når han skulle returnere fra Drammen med last. På spørsmål om han ønsket å assurere båten og lasta, ristet kaptein Wright bare på hodet. Det hadde han simpelthen ikke råd til. Derimot trengte han mannskap og det kunne også megleren være behjelpelig med.

Følgende ble hyret for turen: Styrmann Johan Scharp, båtsmann Balis Heyes, tømmermann Johan Huke og matrosene Johan Forde, Wiljam Sped, Peter Wagelsen,

Wiljam Lin og Edvard Wilkensen. De fleste hadde lang fartstid til sjøs, men et par var nokså ukjent med sjølivet. Kapteinen var likevel sikker på at han hadde vært heldig med mannskapet, så han så bare frem til turen...

Det gikk en hel uke før alle skipskistene, utstyr, proviant osv. var vel om bord. Den gamle storfokka var noe gammel og skrøpelig, så han måtte samtidig få en seilmaker til å sy en ny for ham.

Den 10. sept. kløkken ti kastet de endelig loss i London og i fin sør/vestlig bris bar det ut Themsens,- og snart var de ute i åpent vann.

Turen opp til Yarmouth skulle snart være unnagjort, tenkte de, men den gang ei.

Det var ikke mer enn at alle seil var satt, før det ble blikk stille. Etter en times tid blåste det opp fra nord/vest. De bestemte seg for å legge kursen så langt mot øst som mulig, men det skulle vise seg at strømmen bar imot så kraftig at de sto nesten stille.

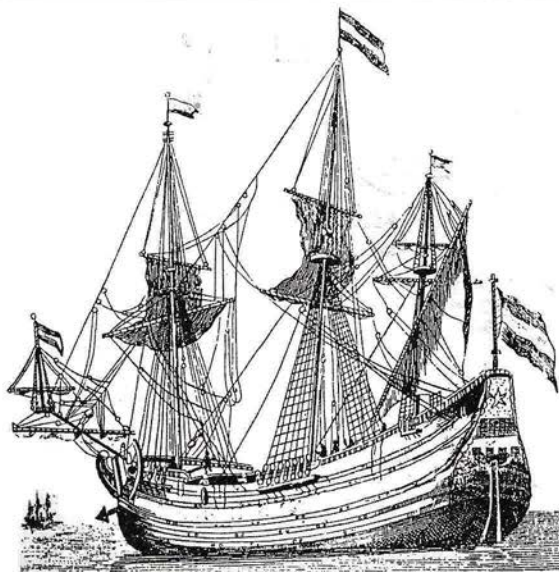
Snart seg mørket på og de måtte tenne den store lanternen på hekken (Det var bare en lanterne med 360 grader klart lys på den tiden.) Dermed måtte de belage seg på å tilbringe natten ute på havet. Det skulle bli en langt mer strabasjøs tur enn noen hadde tenkt! Vinden skiftet stadig vekk og "De Noer Falck" ble blåst med vinden, i det de ikke maktet å seile skuta opp noe mot vinden. Skuta var en typisk "vind-driver", slik som de fleste skutene var på 1700- tallet. Skipperen fikk også snart erfare at de unge matrosene ikke var til særlig stor nytte. To av dem lå mest ved rekka og kastet opp, - sjøsyke.

Omsider fikk de passende østlig vind som fikk de trygt inn i havna i Yarmouth. Kapteinen valgte den ytterste kaia for å kunne komme raskt ut på det åpne havet.

Et fløyteskip, hva er det?

Fløyten var et særpreget fartøy på 1600 og 1700-tallet. Det var en skipstype som ble utviklet i Holland på slutten av 1500-tallet fra eldre, tradisjonelle typer. Det var ønskelig med et fartøy som kunne ta mer last enn de eldre mindre farøyene. Det man gjorde var rett å slett å forlenge dem. Skroget ble dermed langt i forhold til bredden. Fullt utviklet var det fire – fem ganger så langt som det var bredt. Lengden kunne variere fra 78 til 140 fot. Skroget hadde et rundaktig tverrsnitt slik at dekket ble smalt. Van Beylen skriver at det smale dekket var en stor fordel når "sundtollen" skulle erlegges ved passering av Kronborg slott. Etter at tollen ble utregnet etter tonnasjeen, ble dekkene etter hvert bredere. Fløyten var gruntgående, noe som passet godt i de grunne farvannene i Zuidersjøen. Mastene var lave og fløyten førte bare to råseil i høyden og latrinerseil på mesanmasten (aktre). Under baugsprydets var det en blinde. Fløyten var således ikke noen hurtigseiler.

Det typiske med fløyten var det runde skroget med nesten vertikal for – og akterstevn. Over akterstevnen var et lite speil, et smalt hekkbrett dekorert med treskurd. Baugen var også rund. Akterskipet ble høyt, noe som hang sammen med at roret gikk langt opp i akterstavnen. De øvre dekkene var smalere enn hoveddekket. Den egentlige grunnen til de smale dekkene var nok at tyngdepunktet da ble liggende



Et fløyteskip heiser seil.

lange skrog var fløyten ypperlig egnet til frakt av tømmer. Noen av fløytene som gikk med trelast, hadde lemmeflaker i stedet for dekk mellom fokkemasten og stormasten, for lettere å kunne stue plankene. De hadde vanligvis laste-porter i skroget forut og akterut for å kunne få de store bjelkene inn i rommet. Det var farlige åpninger og de ble stivet av med trebjelker og beket før de stakk til sjøs. Seilføringen var enkel på fløyten og krevde lite mannskap. De som seilte på Norge klarte seg med syv mann og en dekksgutt.

Overfarten til Norge

Turen mot Norge startet tidlig om morgenen den 25. sept. 1718. Det startet bra.

Vestlig laber bris førte "De Noer Falck" greit ut fra havnen i Yarmouth og straks de var i åpent farvann ble kursen satt mot Lindesnes. Etter tre døgn i sjøen fikk de land i sikte på babord side og det var Norge. De seilte østerover ca. 4 mil fra land. Da endret vinden seg til sørlig kuling, og da var det intet annet å gjøre enn å søke første nødhavn. De fant en god, lun havn i Nye Salør, det som i dag kalles Austad i Lyngdal. I to døgn måtte de ligge for anker der, men så den 30. sept. lettet de anker og kursen sto til havs. Heller ikke denne gangen var været på deres side, så etter to døgn i Skagerak måtte de søke nødhavn igjen. En av mannskapet hadde vært flere ganger i Norge, så han kunne vise dem leia inn til Skarvør-Sundet, altså inn mot Farsund. Der ble de liggende i tre dager. Den 5. okt. stakk de til sjøs igjen og allerede neste morgen fikk de Flekkerøya i sikte. Samtidig frisknet vinden til fra syd og dermed bar det østerover et stykke fra land.

lavt og gjorde skipet stabilt.

En trapp førte opp til kahytten akter. Kahytten var delt i tre rom. Et par av dem var for konstablene og for provianten og skipsutstyr.. Små glugger i akterskipet gav lys og luft til disse rommene.

Det var en viss forskjell på de fløytene som gikk på Middelhavet og de som gikk til Norge for å hente tømmer. De siste var noe mindre, gjerne omkring 100 fot, svarende til 70 til 100 lester.

Det ble bygget fløyter også i Norden. Med sitt

På høyde med Mærdø, utenfor Arendal var det meningen de ville søke havn for natten, men igjen skiftet vinden retning og samtidig ble det så mørkt at de torde ikke søke land, men måtte stikke tilhavs igjen. Vinden var nå blitt så høy østlig at de måtte sette kursen vestover igjen. Ved midnatt dreiet vinden igjen, denne gang måtte de legge kursen mot øst, men under denne manøveren røk fokken. (Hovedseilet på fremre rå). Vindstyrken var nå kommet opp i storm styrke og det gikk to timer med hardt arbeid for å få den nye fokken(som ble ny i London) festet til råen. Ikke før var fokken på plass før de hørte lyden av brenningen mot skjæra. Et iherdig forsøk på å dreie skuta ennå en gang førte ikke frem og kaptein Samuel Wright måtte se i øynene at mulighetene for havari var der.

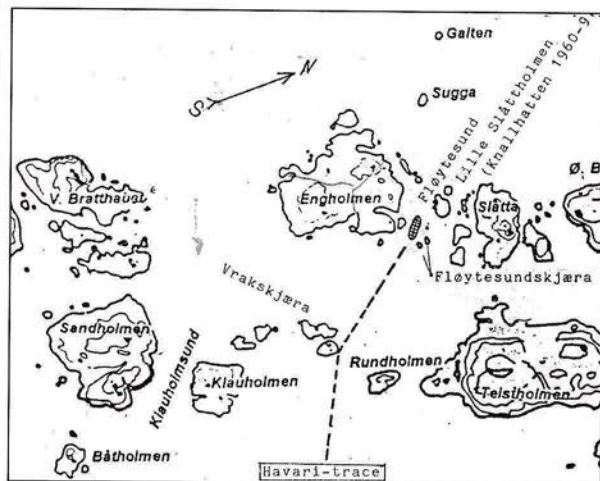
Klokken var 3 om natten og da var det ikke mye å se av holmer og skjær. Kaptein Wright sto selv ved roret og han hadde ennå et håp å få skuta inn mellom to skjær og finne ly innenfor. Endelig skimtet han et skjær like forut. Han prøvet energisk å få kastet skuta noe til styrbord, men for sent!

I neste øyeblikk kjente de at skuta ble kastet mot et undervannsskjær, og det var så kraftig at kapteinen forsto at nå var båten slått lekk. Han ga straks ordre om å berge ned seila og samtidig som mannskapet arbeidet, så de tydelig at skuta sank stadig dypere i vannet. Snart merket de at skuta tok bunnen og la seg litt over til den ene siden. Kapteinen ropte ut i mørket at nå måtte de la seilene fare og søke å redde skipssekkene sine som lå forut og få dem opp på akterdekket. Ikke før var mannskapet kommet akter med sine private eiendeler, før hele forskipet sto under vann.

Alle mann ble reddet

18.okt.1718,kl.03.00. Denne natten ble det ingen søvn eller hvile for noen av mannskapet. Et blodslit hadde det vært, men selv om skuta lå på bunnen var alle mann reddet. Vraket ble liggende så nær et skjær,(nå Fløyteskjæret) at de klarte å få stor-råa over til skjæret, slik at mannskapet kunne komme seg over og få fast grunn under føttene. Sjøen var imidlertid så grov at enkelte ganger rakk dønningene helt over skjæret og mannskapet ble stående i vann til knes. Alle ni tok godt tak i hverandre for ikke å bli kastet til sjøs igjen.

Straks det lysnet av dag skjedde det ting som fortalte at havaristen var blitt observert. Først kom det en robåt med to hollendere om bord. De kom trolig fra Håøy, for båten deres lå værfast i Homborsund. Straks etter kom Jon Holviga roende over fra Holviga. På Håøya fikk losene Aamund Aamundsen og Christian Ellingsen en forskrekkelse da de kom på vakt på Losvarden. Da fikk de se tre master stikke opp like utenfor Engholmen. De forsto straks at her hadde det skjedd et forlis i siste stormnatt. De fikk med seg Peder og Anders Ellingsen og rodde ned til havaristen. Da Håøy-losene ankom overtok de ansvaret med å berge seil og utstyr, skipssekkene og alt som kunne berges ble først tatt i land på Engholmen. Hele mannskapet ble satt i land på Håøy og trolig innlosjert hos Sophie Pedersdatter. Kaptein Wright var meget



Forlisstedet nær Grimstad.

forordning av 21.mai 1705".

Værforholdene var imidlertid så vanskelig at sjøforklaringen måtte avbrytes og legges til Grimstad. Denne beretningen som er skrevet i 1999, bygger alle opplysninger på denne meget detaljerte sjøforklaringen. Men her slutter også denne dramatiske historien og glemselens slør senket seg over dette som så mange hundrevis havarier langs Norskekysten.

Det er likevel trolig at følgende navn i skjærgården stammer fra dette havariet:

Vraskkjæra, Fløytesundskjæra og Fløytesund. En annen liten holme, nemlig Lille Slåttholmen var også gått i glemselen. De nøyaktige fortegnelsene i sjøforklaringen brakte imidlertid dette navnet frem igjen, så nå heter det igjen Lille Slåttholmen.

Når vi i nå leser sjøforklaringen fra "De Noer Falch" forlis i Fløytesund oktober i 1718, da må man imponeres over alle de detaljer sjøforklaringen gir opplysninger om. Det er ikke så mange av oss alminnelige borgere som leser disse papirene, men det er tydeligvis noen få. Det er vel kanskje særlig froskemenn som drømmer om å gjøre et verdifullt funn?

En slik speider etter skipsvrak dukket helt uventet opp på Engholmen en sommerkveld i 1988. I mellomtiden var det blitt bygget tre hytter på Engholmen og jeg holdt på å reparere noe på brygga som vender mot Fløytesund. En froskemann dukket frem i tussemørket og kjørte like bort til meg i sin tradisjonelle gummibåt. Han spurte om jeg var godt kjent på Engholmen. Jeg svarte bekræftende på det. Så spør han om vi noen gang hadde funnet noe i området som kunne stamme fra et skipsvrak. Nå begynner han å fortelle om et skip som i 1718 hadde forlist her i nærheten og i sjøforklaringen står det at alt som ble berget ut av havaristen ble tatt i land på Engholmen. Dette hadde jeg aldri hørt om tidligere, så froskemannen forsvant ut i mørket igjen, uten noen løsning for ham, men jeg hadde fått noe å tenke på....

interessert i å finne ut om "De Noer Falck" lot seg berge, men det var ikke lett med datidens hjelpemidler. De to hollenderne som kom først til vraket, tok kapteinen med seg til Arendal, slik at havariet kunne anmeldes til øvrigheten.

Sjøforklaringen

Neste dag kom 8 edsvorne Lagrettsmenn fra Fjære ut til havaristen for å oppta sjøforklaringen til "Deris Days Allernådigt Strand-

Nye oppdagelser

Så skulle det gå ennå 10 år uten at noen fikk vite hvorfor det hette Fløytesund. Det skjedde heller ikke sånn plutselig. Det var nærmest som en prosess som begynte med at i IMI – huset ble det startet Grimstad Modellskuteklubb i 1992. Vi var 10 pensjonister som fikk lyst til å bygge seilskutemodeller. Med årene var det mange skutemodeller som så dagens lys, mest Grimstadskuter.

I 1997 fikk gruppen i oppdrag å bygge et kirkeskip til Landvik kirke. Mens vi holdt på med å bygge skroget fikk vi stadig besøk av Øivind Johansen, Nedenes, som er aktiv med i Norsk Forhistorisk Forening. Han holdt på å skrive bok om kirkeskip på Sørlandet, og i den forbindelse tok han en del bilder av kirkeskipet "Polykarp" etter hvert som arbeidet skred fram. Det er jo ikke så ofte en får anledning til å følge byggingen av et kirkeskip.

En dag kom vi til å fortelle Johansen om froskemannen som kom til Engholmen for mange år siden, og fortalte historien om en båt som var havarert der ute.

Da var det noe som glimtet i Johansens øyekrok: "Dette må vi ha undersøkt nøyere", sa han, - "dette vraket vil vi prøve å finne." Så allierte han seg med et par Oslo-karer, samt Grimstadguttene Fredrik Eng og Morten Syse. De leste sjøforklaringen meget, meget nøye og de prøvet å danne seg et mest mulig nøyaktig bilde av situasjonen rundt havariet. Så den 12. Oktober 1997 reiste de ut til Engholmen, fikk froskemannsutstyret på og begynte søket.

Tro det eller ei, men de fant vraket ved første søk. Nå har vraket ligget der i så mange år og med tiden var hele havariet glemt, til tross for navnene Vrakskjæra og Fløytesund, burde ha holdt tragedien levende på folkemunn.

Vraket etter fløyteskipet "De Noer Falch", blir neppe forsøkt hevet noen gang. Froskemennene gjorde skikkelig notater, laget tegninger av de detaljer de fant av vraket og alt ble meldt til Norsk Sjøfartsmuseum. Den lange tiden midt i den kraftige strømmen i Fløytesundet hadde tæret på skroget, for det hadde sikkerlig ligget der med hele akterspeilet over vann i mange årtier fra 1718 og utover, så at sundet fikk bære navnet Fløytesundet kan vi nå godt forstå.

I noen tollpapirer fra 1721 kan man lese at en skipslast med utstyr fra et havarert skip som i 1718 var forliste ved Grimstad, var klarert for å fraktes med skipet

"Mantras" til Yarmouth, England. Lasten besto av tre ankere, alle slags seil, planker, samt skipets redskap.

Her slutter den dramatiske historien om fløytskipet som satte navn på en del av skjærgården utenfor Grimstad.

Tekst: Herbert Waarum, Grimstad.

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

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

