

DAMPSKIBS

P O S T E N



Dampskibsposten

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

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

Opplag 2.155

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

Veteranskipslaget 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 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

Atløys Venner

Kystmuseet i Sogn og Fjordane,
Postboks 94 – 6901 FLORØ

Side Innholdsfortegnelse:

- 4 Minneord om skips-og maskin-ingenjør Jan Strand.
- 5 Kongens fortjenestemedalje til Oster-mannskap.
- 10 Bare veteranbåtene våre under norsk flagg?
- 11 Sommerjobb med mening.
- 16 Sognetur med "Atløy", "Børøysund" og "Granvin".
- 23 "Styrbjørn" har forlatt Drammen.
- 25 Prospektkort. Del 11.
- 31 Nytt fra Norsk Veteranskibsklubb.
- 35 Oslo Havn før og nå.
- 36 Ny modellkonkurranse, Norsk Sjøfartsmuseum.
- 38 Reisebrev fra S.S. "Styrbjørn".
- 42 Mangler penger til restaurering.
- 43 Suldalsdampen fra 1885.
- 45 Dampdrevet prinsesse på Farris.
- 47 Ny bok. Johan Anker – Linjenes mester.

Forside: D/S «Børøysund», tilbake i sitt tidligere fartsområde i Øygarden.

Foto: Harry Rundersheim.

Stofffrist neste nr.: 15. januar 2004

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

e-mail: jorgenb@student.matnat.uio.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.

Minneord om skips- og maskiningeniør Jan Strand

Det var med sorg me mottok bod om at Jan Strand var gått bort om morgonen den 17. mai, 73 år gamal. Me er mange som lærde han å kjenna gjennom arbeidet med fartøyvern. Eit arbeid som har mange utfordringar med seg og set både menneskelege og faglege evner på prøve.

Jan hadde så mykje å gi som menneske og fagmann og difor vert saknet etter han sårt for oss alle.

Hans faglege kvalifikasjonar var basert på skips- og maskiningeniør-utdanning, men han var og utdanna motor- og dampmaskinist. I alt arbeidde Jan innan maritim verksemd i over 50 år. Han lærde skipsbyggjarfaget då klinking framleis var den vanlege byggemetoden. Og i si yrkeskarriere var han med på

bygging av lokalrutebåtar, supertankarar og moderne offshorekonstruksjonar.

Sidan 1980 har det vore arbeidd med mange restaureringsprosjekt for fjordabåtar på Vestlandet: D/S Stord I, M/S Granvin, M/S Gamle Rogaland, M/S Midthordland og D/S Oster. Jan Strand har vore engasjert i alle. Han har teikna, berekna, konstruert og skrive utgreiingar for alle desse båtane og sikkert fleire til. Han brukte mykje av fritida til å reisa rundt til dei ulike fartøyprosjekta på Vestlandet. Jan gjorde på ein ueigennyttig måte dei oppgåvene han tok på seg. Innsatsen hans gjekk langt utover det ein vanlegvis kan forventa ved denne type dugnadsarbeid.

Jan var medlem i Veteransklipslaget Fjordabåten sidan laget blei skipa i 1980 og han var styremedlem i fleire år. Han hadde det overordna og faglege ansvaret for teknisk vedlikehald av laget sine fartøy og den fortløpande kontakten med Sjøfartsdirektoratet. Jan var også mønstra som maskinist om bord i M/S Granvin. Han var ein god læremeister for dei unge som fann vegen ned i maskinrommet og som i dag er aktive om bord.

Hans personlege eigenskapar, lune humor og gode menneskekunnskapar, gjorde at han lett kom i kontakt med folk. Og han brydde seg om folk og han brukte tid i samveret med andre.

Ofte var tekniske problemstillingar utgangspunktet for å bli kjent med Jan. Han ville så gjerne læra frå seg av sin kunnskap til andre. Han visste at det var viktig for



Jan Strand i styrehuset på M/S «Granvin». Foto: Roger Sangbolt.

saka, og tolmendig brukte han tid både på fagfolk og amatørar. Kjenneteikn var: - engasjert, lojal, samvitsfull og alltid til å stola på.

Jan Strand har skrive ei rekkje artiklar i aviser og tidsskrift der han har teke opp ulike tema innan dei tekniske og sikkerhetsmessige område til sjøs. Også fleire historiske hendingar som har funne stad til sjøs, bl.a. tragiske forlis under 2. verdskrigen er ført i pennen av Jan Strand og trykt i ei rekkje aviser. Vidare skreiv han ofte i "Dampskipsposten" som er fartøyvernet sitt eige historiske og tekniske fagblad.

I 1998 gav Riksantikvaren ut boka "Flytende kulturminner – En innføring i fartøyvern.

Ingeniør Jan Strand har skrive bolken: "Klinkede jern- og stålskrog. Materialvalg og istandsetting på antikvarisk grunnlag." Med denne og andre artiklar formidla Jan Strand heilt vesentleg kunnskap om faglege omsyn innan fartøyvernet. Hans breie kompetanse som både skips- og maskiningeniør gjorde at han formidla ein totalkompetanse som er svært viktig for heilskapen innan fartøyvernet.

Både gjennom det skrivne ord og si deltaking i konkrete restaureringsprosjekt har Jan Strand gjort uvurderleg nytte for fartøyvernet, både i notid og i framtid.

Om bord i M/S Granvin og på teikningar og dokument om D/S Stord I finn me merke etter Jan. Desse merka vil vekke gode minner om Jan mellom oss som no driv båt og lag og i framtida vil komande generasjonar spørja "Kven var Jan Strand?".

Minnene lever!

For Veteransklaget Fjordabåten

Harald Kvinge og Harald Sætre



Kongens fortjenestemedaljer til D/S Oster-mannskap!!!

Tekst og foto: Trine Marcussen.

Vidar Lehmann fikk Kongens fortjenestemedalje i gull, mens Tor Bjørngaas fikk den i sølv. De to har lagt ned en stor innsats for å få dampskipet Oster tilbake til gammel heder. Lehmann har og markert seg gjennom humanitært arbeid, og fikk derfor edleste valør. Fra før av har Karstein Stene i Nordhordland Veteranbåtlag fått Kongens sølvmedalje for to år siden.

Etter at D/S Oster hadde lagt til kai i Bergen til tonene av "Dar kjem dampen", og etter at Navy Vocalis hadde avsunget "D/S Oster", en sang Vidar Lehmann har laget tekst til, ble medaljene til Lehmann og Bjørngaas delt ut av Kongens mann; fylkesmann Svein Alsaker den 6/9-03. Medaljene kom etter framlegg fra flere kommuner i Nordhordland, byrådslederen i Bergen og flere privatpersoner. Alsaker sa: "På vegne av Kongen rettes en takk til Bjørngaas og Lehmann for uegennyttig innsats av samfunnsganglig karakter. Dere har utvist stort engasjement og innsats av kulturhistorisk verdi i det å restaurere D/S Oster. Nordhordland Veteranbåtlag og D/S Oster gir oss et stevnemøte med fortiden, og gjensker det yrende livet av folk på reisefot som hadde båten og båtreisen som en viktig sosial møteplass". Mye heder og ære ble fortjent gitt dem til del. Av personlige egenskaper som ble fremhevet, var deres dyktighet, klokhet, fornuftighet, ettertenksomhet og det at de er to entusiastiske ildsjeler.

Tor Bjørngaas er maskinsjef og har hatt hovedansvaret for maskinrommet og det tekniske på D/S Oster, mens Vidar Lehmann har hatt det økonomiske ansvaret, skaffet oppmerksomhet om dampen, tilgang til ressurser og tjenester og vært prosjektleder i land. I tillegg har begge to vært mannskap om bord, også med vedlikeholdsoppgaver. Det forteller mye om de to nevnte herrers karakter, at i stedet for å hvile på laurbærene før mottakelse av Kongens medaljer, utførte Bjørngaas maskinistoppgaver på turen til byen, mens matros og billettør Lehmann måtte pusse messing i to timer!!! Skitne arbeidshansker i baklommen, maskintilsmussede klær, og med skøyeraktige blikk, slik møtte de oss. Herlig!

D/S Oster var bygget i 1908 som skip nr. 131 ved Christiansand Mekaniske Værksteder og er 125 fot lang. Den gikk i rute langs Osterfjorden til 1964, men ble da solgt under navnet M/S Vaka, fikk satt inn dieselmotor og gikk som frakteskute fram til 1996, da Nordhordland Veteranbåtlag (NHVL) overtok den. De har satt den mest mulig tilbake til sin opprinnelige stand og dampmaskin kom om bord igjen, takket være Bjørngaas, Lehmann og nå avdøde Jan Strand. Laget hadde et rotterace for å få båten ferdig til samferdselsfestivalen "Nordsteam 2000 Bergen" og da de kom inn Vågen for egen maskin som siste båt av 30 den regntunge dagen, skinte



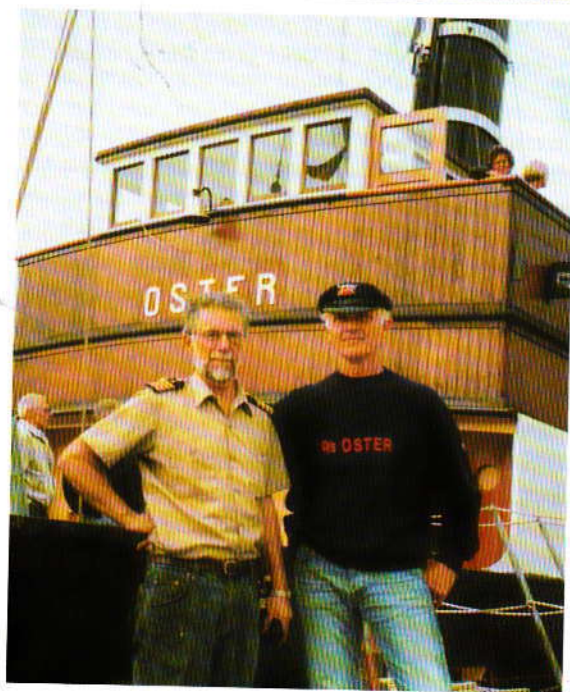
"Torgdagen" i Bergen har som formål å gjenskape det yrende folkelivet, slik det en gang var i Vågen, med et mangfold av lokalrutebåter samt striler som kom roende langveis fra med typiske kystkulturvarer å selge til byfolk. Reisen gikk sakte, og båtreisen og kaien ble en viktig sosial møteplass. M/S Granvin, M/S Atløy, M/S Tansøy og D/S Oster ga oss alle et stevnemøte med fortiden denne "Torgdagen" i 2002.

solen på D/S Oster og ga det hele nærmest et religiøst preg. Tårer var i nesten enhver øyekrok blant de 50.000 fremmøtte. Året etter gikk dampen til Mastrevik Verft for stålarbeid, før Hardanger Fartøyvernssenter gjorde innredningsarbeidet. I 2002 var de kommet så langt at de kunne gå på turer med bymann og stril. Hoveddekk og promenadedekk er nå ferdig. Planen før neste seilingssesong, er å få båten stålferdig under dekk hos Mastrevik, mens fartøyvernssenteret skal innrede aktersalong og to lugarer. Salong i forskipet, fire lugarer og noe mindre innredningsarbeider er hva som gjenstår. Restaureringsarbeidet på D/S Oster regner NHVL med å være ferdig til neste år. Da er det meningen at den skal være oppgradert, slik at den kan få permanent passasjersertifikat og gå med nesten 100 passasjerer.

Det man legger merke til på D/S Oster, er det planmessige arbeidet som gjøres. De har delt arbeidet i delprosjekter, og de arbeider minst mulig med andre ting samtidig. Alt gjøres systematisk og kronologisk, med definert tidsperspektiv. Riksantikvaren har nå blitt dampens største bidragsyter, og de har tydelig respekt for NHVL sitt arbeid med sin store faste dugnadsgjeng på 15-20 mann som alle gjør en kollektiv innsats og trekker i samme retning. Nesten 19.000 dugnadstimer og 5,5 millioner er lagt ned i båten, og de fikk nå ny million i ekstrabevilgninger fra Riksantikvaren.



Pyntet med norske flagg, er dampskipet Oster klar til å være hovedarena for overrekkelsen av Kongens fortjenestemedaljer i gull og sølv til henholdsvis Vidar Lehmann og Tor Bjørgaas.

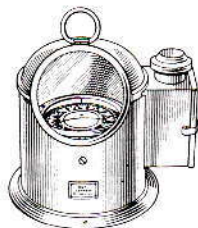


Med skitne arbeidshansker på baklommen, og maskintilsmussede klær, møtte maskinsjef Bjørgaas og matros/billettør Lehmann oss da D/S Oster la til kai i Bergen, før de fikk skiftet og den seremonielle delen av overrekkelsen av Kongens fortjenestemedaljer tok til.

Det er ikke lite som blir gjort på frivillig basis her til lands, for dugnadsånden har et solid fotfeste i den norske folkesjelen, ikke minst på bygdene. Hensikten er å drive kulturminnevern og det å ta vare på historien, båten og kaimiljøet. D/S Oster står sterkt i folks bevissthet her på Vestlandet, da den hører til på Bergen havn, Osterfjorden og omegn. Når den kommer til kai, stimer det alltid til med mange skuelystne folk i alle aldre. At veteranbåtene generelt er så populære, har sikkert mye med strilekulturen å gjøre, da det var gamle dampen som bandt dem sammen ute på øyene og inne ved fjorden. Det overrasker meg derfor ikke at D/S Oster fikk kr. 50.000 i privat gave fra arvingene etter et dødsbo, da båten betydde mye for de tre søsknene som vandret, slik at den kan fortsette med å vise oss hvordan trafikken på sjø og land foregikk i gamle dager. Sangen til Ivar Medaas: "Dar kjem dampen" har også betydd mye for båten, og derfor var det en verdig avslutning på hele seremonien at Medaas fikk flott Oster-genser av Lehmann og NHVL, mens D/S Oster fløytet til honnør for de mange gode krefter som har fått båten opp på fote igjen.

Vidar Lehmann sa at fortjenestemedaljene har vært et løft for laget, og han håpte dette kunne føre til å skape enda mer oppmerksomhet rundt D/S Oster, slik at de får finansiert den siste biten som trengs for å slutføre restaureringsarbeidet på gamle dampen. "Takk for hva vi har fått, og takk for hva dere vil gi!", sa han avslutningsvis i ekte Lehmann stil.

Som i gamle dager, dro D/S Oster også denne gang "Kvart over to fra byen". Jeg var på rett sted til rett tid, så mannskapet inviterte meg med på fjordtur fra Bergen ut Osterfjorden til Bjørsvik, tur-retur. Det var herlig å stå fremme på dekk og høre og føle båtens hjerteslag. Hver propellomdreining var et slag, og med en puls på 120 i minuttet, gjør båtens rytme oss reisende rolige og avslappede og den gir oss en slags lykkefølelse om bord. Mannskapet harmonerer godt med båten. De pratet mye med oss reisende og lot oss føle oss velkomne. De virker seriøse og målrettede i sitt arbeid om bord. Jeg ble invitert ned i maskinen, og opp i styrhuset. Siden de vet jeg er sertifisert matros, fikk jeg prøve roret. Den var retningsstabil, en fornøyelse å styre, og "steady" kurs var en enkel sak. Til og med ankerspillet demonstrerte de stolt for meg. Det er tydelig at mannskapet er stolte av båten sin og av hverandre, og det med rette. Jeg følte etter turen at jeg hadde fått denne dagen i gave, siden jeg fikk innsikt i båten, i miljøet og at jeg fikk ta del i alle disse gode og rike opplevelsene. Dette var en gledens dag!



Bare veteranbåtene våre under norsk flagg? Norske sjøfolk snart historie?

Av Jan Nyberg.

Det skrives så mye om arbeidsplasser som går tapt på grunn av at Norge er et høykostnadsland, og det går vel ikke en uke uten at en kan lese om nye utflagginger i den bransjen jeg selv har hatt mitt arbeid i, i mer enn 40 år, og fokuseringen har ikke vært den store i media med hensyn til tap av arbeidsplasser som er blitt påført den norske sjømann.

Norske sjømenn/kvinner er snart en historie som en må gå inn i oppslagsverket for å kunne få en formening om hva de og den norske skipsfarts epoken var for noe.

Det som er særpreget med Norge og dets folkevalgte er alt kommer så forferdelig sent etter (om det kommer) enn til eksempel hva våre naboland kan få til. Myndighetene må nå se sin besøkelsestid, med hensyn til fortsatt å ha en norsk skipsfart med skip som kan seile med nordmenn, får de ikke dette til nå så er det borte for alltid, dette er ikke noe som kommer tilbake først er blitt rasert.

Selv har jeg vært med på rasjonaliseringer og diverse lengder på seilingsperiodene, fra vi var et mannskap på ca. 32 på 8.000 tonner på begynnelsen av 1960 til det såkalte høyteknologiske tankskip på 77.000 tonn var 14 mann, selv dette ble for høye kostnader for rederne og "Ola" måtte gå i land. Det kom 25 filippinere i tillegg til at vi var 3 norske. De siste 18 årene av min tid på sjøen har jeg vært fra å være alene nordmann ombord til at vi har vært 3 – 4 norske.

Hvor ble så alle de som ble sendt i land av? Dette hadde vært et media oppslag som hadde villet foregått i månedesvis om det hadde vært en landbasert gruppe som ble denne skjebenen tildelt, men disse havets menn/kvinner gjorde så visst ikke de store overskriftene, men fant seg et eller annet arbeid på land. Nå ser det altså ut til at vi har kommet dit hen at nekrologen over norsk skipsfart under norsk flagg med nordmenn om bord skal skrives. Hvorfor kan ikke Norge, slik som våre naboland, få til ordninger som gjør det konkurransedyktig å ha nordmenn ombord og det norske flagget i akterstavnen? Det er nemlig hyrene som det er snakk om, det er disse som gjør at vi ikke kan følge den øvrige utenlandske flåte på lønnsomhet. Det er nemlig slik at andre utgifter som til eksp. drivstoff (bunkers) og så videre, er likt i hvilket som helst annet land.

Sist høst var jeg på jubileumsfest (100 år) i Det norske maskinist forbund. Her var også statsråd Gabrielsen til stede og holdt en tale for den norske skipsfart skulle bestå i fremtiden også. En uke etter denne talen kommer han med forslag med å stoppe refusjon for sjøfolk, samt utsette hele skipsfarts politikken, da er det at undertegnende mister sin siste tro på den rasen som kaller seg politikere.

Det er blitt slik at det du hører den ene dagen er blitt til noe helt annet neste dag. Syntes det er et hån mot en hel arbeidsgruppe, at det på vår egen kyst skal seile skip med utenlansk mannskap og med norsk flagg i akterstavnen. Nå må det være klart at jeg ikke er ute for å henge ut den utenlandske sjømann, men systemet og de norske politikere som gjør at disse er her. Så får vi tro på at det er håp i et hengende snøre og at de folkevalgte får både syn og hørsel tilbake slik at det kommer noe godt ut av forhandlingene om hvordan den norske skipsfarts – politikken framtid skal formes. Men den må komme raskt før ankeret sitter fast i gjørma for godt.

Sommerjobb med mening

Av Magne Hansen. Foto: Dag Thorstensen.

Vår mer enn 30-årige tradisjon med "Børøysund"-tur i juli måned for klubbens aktive, blev også fulgt opp i år. Den nedsatte arrangementskomiteen la bevisst opp til noen krevende, men givende uker i vakre og interessante omgivelser på Vestlandet. Fjordårets samarbeid og samseiling med de gamle, verneverdige vestlandsbåtene, M/S "Granvin" og M/S "Atløy" i løpet av en uke i juli på strekningen Porsgrunn-Kristiansand, hadde gitt mersmak og storarrangøren i veteranskibssammenheng, Øyvin Konglevoll i Bergen, lot seg ikke be to ganger om å komme med forslag til felles aktiviteter med båtene, neste år.

Det endte opp med et meget ambisiøst program som omfattet også passasjerturer i Sunnhordland, Ytre Hardanger, Bergensområdet og Sognefjorden. Men det fantes også fridager, interne reiser og besøk som ga feriefølelser og store muligheter til å bli kjent med andre beslektede miljøer, både på båter og på land. I tillegg kom transportstrekningene fra og til Oslo.

For noen var dette en opplevelse og en mulighet som man ikke kunne la gå fra seg, mens andre vektla faren for store utgifter for klubben på et svært ugunstig tidspunkt. Ville det i hele tatt være mulig å bemanne båten med kvalifisert mannskap over så lang tid, spesielt nå med krav om personlig sikkerhetskurs?

Med Laila Andresen i spissen, som komiteens fremste agitator for prosjektet, ble beslutningen tatt, etter lengre tids overveieing, og forberedelsene igangsatt på alle områder. Betyggende var det at ca. halvparten av de kalkulte kullutgiftene på ca. 80.000 kr. ink. transport etc., allerede var sikret som faste inntekter uavhengig av godt vær og fremmøte. Forøvrig ble vi hele tiden oppmuntret av Øyvin som fortalte hvor stor interessen for besøket var på Vestlandet og hvor gode inntektsmulighetene var.

Etter 3 liggedager etter siste chartertur og med hektisk klargjøring, forlot vi Oslo fredag 27.06. kl. 17.15. og ankret opp utenfor Tønsberg en time før midnatt. Været var varmt og fint og ennå varmere skulle det bli. Godværet kom mer eller mindre til å følge oss hele reisen.

Spesielt stemningsfullt er det å ligge oppankret i stille, varmt vær og nyte middagen på akterdekket, gjerne i skinnet fra månen eller en parafinlampe opphengt av Arnold Lindner for anledningen.

Neste dag hadde vi forhåndssolgt tur i Grenlandsområdet og innen dagen var slutt var vi vel forøyet ytterst på kaien i Kragerø. Her blir vi alltid godt sørget for av havnekaptein Borgar Thorsen. Søndag var vi invitert til hyttebesøk hos stuert Hjørdis Walle Jensen, som selv var med ombord.



Kaiene var ofte ikke store, og ikke var det alltid så godt med plass utenfor heller. Her har "Granvin" og "Børøysund" lagt til ved Langøy i Fjell kommune hvor det ble arrangert kystkulturstevne. Langøy er en av plassene som inngikk i "Børøysunds" – den gang "Skjergards"- gamle rute. (Nb: Se det gamle rederimerket for Hjelma og Herdla Dampskibsselskap.)

Overfarten med bilfergen gikk raskt, men fotturen fram til Vestre Skåtøy fikk etter hvert preg av en botanisk øyvandring uten idealtid. Lunsjen med forfriskninger i solsteiken på den sydvendte hytteterrassen var ikke uten virkninger og etter kort overveielse ble det besluttet å benytte en av de mange taxibåtene i distriktet til returen med tillegg ved "Børøysund"s lave akterdekk.

Det skulle jo lages middag om bord...

Neste morgen skulle den store seilasen gjøres: 222 n.mil helt frem til Haugesund uten stopp. Været var fint med lett NØ vind som økte noe utover dagen. Sammen med kraftig medstrøm rundet vi hele Sørlandet med rekordfart for båten. Gjennomsnittet for en 4-timersperiode var ca. 11 knop og sjøgangen var behagelig for alle. Da vi nærmet oss Haugesund tidlig tirsdags morgen la vi kursen gjennom Boknasundet og vekkete våre gamle kjente, los Kurt Hveding og Gerd, som tilbringer sommeren på sin eiendom like ved. De tok imot oss på Bokn brygge kl.07.45. Gjensynsgleden var stor og frokosten smakte i fred og ro.

Men i Haugesund ventet avtalt kullbunkring midt i sentrum under oppmerksomhet fra NRK-Rogaland og Haugesunds Avis og andre interesserte. Vår gode kontaktsmann, Lasse Skjoldal, hadde lagt alt til rette og vi fikk en behagelig overnatting på indre havn.

Neste dag var vi fremme i havnen som skulle være vår base resten av uken,- Leirvik på Stord. Her fikk vi god hjelp av kapt. Gundersen fra den lokale avdelingen



Godt fortøyd ved Arnefjell i Sognefjorden. Kaia er nettopp satt istand, med bl.a. nytt fenderverk av solid rundtømmer, og vi fikk æren av å være de første som prøvde den: Endelig en lokalrutebåt (eller tre) til kaia igjen.

av Veteransklipslaget Fjordabåten. Under innseilingen var vi direkte på radio NRK-Hordaland, som ble avsluttet med vår ankomsthilsen- 3 lange støt i fløyten. Det viste seg senere at mange hadde oppfattet denne påminnelsen om at vi hadde ankommet fylket hvor vi skulle tilbringe de neste par ukene. Senere på dagen kom "Granvin" fra Bergen og vi kunne operere sammen igjen under passasjerturer og sosialt om kvelden til stor glede og inspirasjon for deltagerne.

Vi seilte annonserte turer i området samme kveld. Best belegg hadde vi fra/til Sunde, hvor en tidligere bekjent av meg, Hallvard Hammerø, sjømann med interesse for veteransklip og kystkultur, på kort varsel mobiliserte sambygdinger og lokalavisen og skapte en kort, men sikkert minnerik reise med en ekte kullfyrt dampbåt.

Dagen etter bar det til Nordheimsund i pent vær, hvor vi ble mottatt av Hardanger Fartøyvernssenter. Etter en interessant omvisning på det imponerende anlegget seilte vi med full båt til bunnen av Fykssundet. Her byttet vi passasjerer midtjords og lokalkjente fortalte gammel historie fra den spesielle fjord armen. Neste dag var vi tilbake på Leirvik og seilte kveldsturer med passasjerer til en blues-festival i Skånevik. Det samme fant sted lørdag ettermiddag. Hyggelige passasjerer og stor stemning.

Søndag gikk med til å seile til Bergen, men med stopp mellom kl. 14.00 og 16.00 ved D/S-bryggen på Storebø, hvor vi nøt en hyggelig middag om bord på "Granvin"



Det ble lange og slitsomme dager, men også mange hyggelige stunder og kvelder, med eller uten "levende musikk". Her ser vi bl. a. Hjørdis og Agnar i aksjon.

og gledet over at første at første del av sommerprosjektet var vel gjennomført. I kommende uke skulle "Børøysund" ligge uvirksom i Vågen i Bergen frem til fredag 11. juli, bare med et minimumsmannskap om bord.

Flere av oss dro hjem for noen dager, andre var ferdige med sin etappe. Men før vi kunne forlate båten gjensto ennå et lite oppdrag. Rederiet i Tromsø ville ha alle veteranskipene og brannsprøytebåten til å feire hurtigruteskipet "Kong Harald"s 10 årsdag. I nydelig vær la vi ut fra Frieleneskaaien som med den og fløyting og levende sang og spill fra byens krefter, på vårt fordekk, seilte vi langsetter utover Byfjorden til åpenbar glede for hurtigrutepassasjerene. I slik sammenheng er vi spesielt stolte av vårt skorsteinsmerke, flagg osv., som går tilbake til Vesteraalskes oppstart av ruten for mer enn 100 år siden.

Etter kullbunkring og kjelefeing på Byfjorden var vi fredag 11. juli igjen klare for passasjerturer. Vi var invitert til Hordakyst-treff på Langøy i Fjell og besøket her skulle kombineres med åpne passasjerturer i båten's fartsområde i Øygarden fra 1923-1925 under navnet "Skjergar". Vi tok igjen i bruk skorsteinsmerket fra den gang, som ble laget ved tilsvarende turer under Nord-steam 2000. Men denne gangen lå vi over i området og besøkte en rekke av de gamle anløpskaiene både fredag og lørdag.

Før ruten ble satt opp innspisert jeg de fleste stedene sammen med Øyvin og lokalkjente. Det er oftest i trange farvann, mye strøm og bryggene er ikke alltid i

samme stand som tidligere. Tankene gikk også noen ganger til navigatørene som den gang for 80 år siden seilte båten i vintermørke og med dårlig merking av ledene... En kjent mann hadde vi også med under selve turene.

Vi hadde en hyggelig helg sammen med kystlagsfolkene og interesserte lokale passasjerer, men søndag morgen måtte vi tidlig av sted for vi hadde påtatt oss en innteksbringende passasjertur til Lyngheisenteret i Nordhordland, og denne skulle starte kl. 11.00 fra Bergen. Turen var godt besøkt og de fleste oss fikk på denne måten bli kjent med dette spesielle bevaringsprosjektet for første gang.

Man., ons., og torsdag i kommende uke seilte vi lokale passasjerturer med bespisning- såkalte lunsjturer, men turen på tirsdag 15. juli hadde en helt annen karakter. Allerede i mai hadde den lokale arrangøren av en av CISV internasjonale sommerleirer for 11-åringer skrevet kontrakt med oss om en utfukt til friluftsområdet på Håøyen v/ Flatøy med 48 barn fra 12 land. Vi så fram til denne anledningen som også var en av de faste inntektene. I juni kom imidlertid avbestillingen p.g.a. nedskjæringer i budsjettet for leieren. Alle syntes at dette var svært trist og jeg tok derfor kontakt med Kåre Valebrokk i TV2 i sakens anledning.

Han skjønte fort mine antydninger om et mulig innslag i programmet "TV2 hjelper deg", men dette hadde sommerpause,- men: "Gjør turen og send meg regningen".

I middagstider dampet vi forbi cruisebåtene ved Skoltegrunnskaaien med kurs nordover Byfjorden med 48 forventningsfulle 11-åringer pluss ledere om bord. På forhånd hadde vi fått hjelp av Kåre Taule med sin "Smådampen" til å overføre alle fra vår ankerplass til den lille steinbryggen på stedet. Dette gikk i 5 vendinger med redningsvester og ga mannskapet en evakueringsøvelse og 2 ganger på og av for ungene var dette sikkert en nyttig sommerleir-aktivitet.

Men kanskje dro de hjem med et sterkt inntrykk av at Norge er et land hvor dampmaskinen fortsatt er sterkt utbredt.

I neste nr. vil Magne Hansen fortelle mer fra sommerturen 2003.



Under Findens fjell, «Atløy», «Børøysund» og «Granvin».

Sognetur med Atløy, Børøysund og Granvin i sommerferien

Tekst og foto: Trine Marcussen.

Veteransklaget Fjordabåten, Atløys venner og Norsk Veteransklubb arrangerte den 18.-27. juli 2003, sommertur til Sognefjorden for sine medlemmer. Fjorder, fjell, fosser og isbreer var vårt turistmål. Vi kombinerte vår ferie med sjømannskap og passasjertrafikk langs Sognefjorden. Mellom Gudvangen og Flåm, deltok vi i "Norge i et nøtteskall", som er en av de mest populære rundturene i Norge. Den inkluderte reise med Flåmsbana, Bergensbanen, veteranbusser, veteranbåter samt moderne hurtigbåt på Sognefjorden, med båtbytte Midtfjords. Bruken av disse flytende og kjørende klenodiene, gjorde rundturen til en minnerik og nostalgisk opplevelse. Fløytene fra de tre gamle fjordabåtene "tudet" om kapp med turistskip, ferger og skyssbåter på Aurlands- og Nærøyfjorden.

Som medseiler, måtte vi alle ta del i bakstørn. Alle betalte kr. 100 for kost og losji pr. døgn. Det var en billig sommerferie, med mange opplevelser og storslagen natur rundt oss.

18/7: Bergen – Skjerjehamn – Arnafjord

Etter at Børøysundfolket var blitt spylt med vannslange og kjefet huden full av "våre nye landsmenn" av noen såkalte torghandlere, fordi dampskipet sotet til deres moderne salgseffekter på Blomstertorget, var det tid for å forlate Bergen i lag med M/S Granvin, etter at politiet hadde roet gemyttene. Aller først gjennomgikk begge båtene sikkerhetsinstruksene.

Ved Alversundet tok vi oss fram gjennom smale sund med sterk strøm, kranset av tett skog, hus og naust. Vi passerte Lygra med Lyngheisenteret og villsauene, før vi kom ut på Fensfjorden med det svære Mongstadraffineriet på styrbord side. Området skiftet karakter, til naknere øyer og åpnere kyst. Vi var kommet til Sogn og Fjordane. Vi passerte Skjerjehamn i Gulen, som var et viktig knutepunkt for handel og kommunikasjon i skipsleden. Der har Fylkesbaatane (FSF) drevet båttruter mellom Bergen og Sogn og Fjordane fylke helt siden 1858. Ved Solleibotn, som er det nye moderne stoppet for FSF i stedet for historiske Eivindvik, møtte vi den gamle FSF-båten M/S Atløy, som hadde reist fra Florø i nord.

I samlet tropp dro vi fra Sognesjøen inn Sognefjorden til Arnafjord og Morten Neset, som inviterte til 100-års jubileumsfeiring for Nese landhandel i den intime fjordarmen. Og hvilken velkomst vi fikk: Ved indre havn lå redningsskøyten "Christian Børs", "Aril" og "G. Unger Vetlesen", sammen med lokalrutebåten Argus fra 1914 og skyssbåten Askeladden fra 1930. De tre veteranskipene la seg side om side langs den nye hovedkaia, og folk stimet til. Stemningsfullt var det med



Årets sommertur fulgte Fylkesbaatane sin "kræmmerrute" fra 1858, og tidligere FSF-båt M/S Atløy fosset av gårde og viste D/S Børøysund og M/S Granvin vei i sin gamle rute fra Florø, Skjerjehamn og til Sognefjordens indre.

trekkspill og basun fra mannskapet på Argus. Andre sjø- og veifarendes stimte også til på kaien. Dessverre var stedets egen skyssbåt Arnefjord fra 1917, eiet av Morten Neset, på slipp under jubileet. Han inviterte til skippermøte i museet sitt ved kaien. Informasjon, historikk, ankerdram og gammelost stod på menyen. Med andre ord; han underholdt på sedvanlig vis. Det var tydelig at han satte sin ære i å holde stedet i god stand.

19/7: Arnafjord – Vik

Lørdagen fraktet vi passasjerer tur-retur Arnafjord–Vik, med anløp Framfjord og Otterskred underveis. En uniformert postmann var på plass, med maritime postkort, stempelpute og gamle ringstempler. Vi hentet Klara ved Notaberget, og den spreke 77-åringen trengte ikke leder, men hoppet ned fra rekken, for "vi er oppvokst slik!" I Vik fikk vi interessant omvisning på Båtmotormuseet.

Om kvelden var der fest i Arnafjord, med skikkelig bygdedans i ungdomshuset, med innhold slik jeg i mitt stille sinn alltid har trodd slike fester skulle ha. Musikken var drivende god, og der var svært så høy stemning. Vi danset så tåneglen brakk... Så gildt hadde vi det.

20/7: Arnafjord – Finnen – Finnabotn

Søndagen var der åpen samseilingstur med de tre veteranbåtene fra Arnafjord og fra Vik, inn Finnafjorden til Finnen, en liten times gange lenger vest i Sognefjorden. For



Flåm. Store passasjerskip og cruiseskip er hverdagskost langs Aurlands- og Nærøyfjorden, som leder henholdsvis til Flåm og Gudvangen. Slik har det vært siden slutten av 1800-tallet.

å komme helt inn i Finnabotn, ble redningsskøyte og motorkuttere rekvirert, da der var for grunt for fjordabåtene. Finnabotn kalles "jordens innvoll". Da båtene fraktet oss inn, ble vi omringet av stupbratte fjell på alle kanter og vi følte oss liten. Da forstod vi stedets kallenavn...

Denne søndagen tok vi farvel med Arnafjord, og Balestrand var vårt neste reisemål.

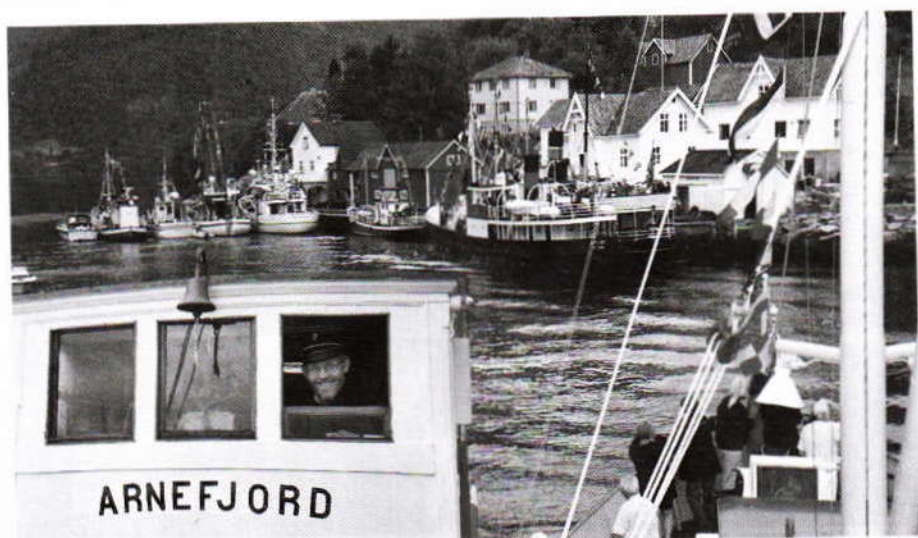
21/7: Balestrand – Fjærland

Den vesle bygden Balestrand har hatt et stort navn internasjonalt i over 100 år. Hit kom engelske lordene og den tyske keiseren allerede på 1800-tallet. Vi besøkte den engelske kirken samt landets største hotellbygning i tre. Tvers over fjorden, på Vangsnes, står kjempestatuen som keiser Wilhelm fikk reist i 1913 av sagahelten Fridtjov den frøkne.

Mandagen ble der arrangert åpne turer Balestrand – Fjærland tur-retur. Ingen annen sted i det sørlige Norge er der så kort vei fra fjord til isbre; Jostedalsbreen, som er fastlands Europas største isbre. Der besøkte vi Norsk Bremuseum og så Ivo Caprinos fantastiske film.

22/7: Kaupanger – Urnes – Flåm

Tirsdag morgen dro vi fra Balestrand til Kaupanger, som er kjent for sin stavkirke, båtmuseet ved fergehavnen og for landets største redskapsmuseum. I tillegg til



Morten Neset (innfelt bilde) inviterte til 100 årsjubileum for Nese Landhandel, og vi fikk en fantastisk velkomst av ham, redningsskøyter, motorkuttere og andre. Dans på lokalet kveldstid, var skikkelig artig.

omvisning i stavkirken, fikk vi også lunch og omvisning på Kaupanger hovedgård. I Kaupanger var der åpen fjordtur. Halvparten av billettinntektene gikk til oppbygning og restaurering av dampskipet Stavenes, som redningsskøyten R/S Aril lot oss besiktige ved Urnes. D/S Stavenes var bare et tomt skall. På vei til Flåm, hentet vi nye medseilere på Fodnes fergekai.

23/7: Flåm – Midtfjords – Dyrdal – Gudvangen: "Norway in a nutshell" Reisende kunne ta Bergensbanen fra Bergen til Myrdal og Flåmsbanen videre til Flåm, hvor veteranbåtene lå og ventet for videre ferd ut Aurlandsfjorden og inn Nærøyfjorden. Etter anløp i Aurland og Undredal, ventet korrespondanse Midtfjords med Solundir, som kom fra Bergen. Korrespondansen i rom sjø på Sognefjorden mellom dagens moderne FSF-hurtigbåt Solundir og den gamle FSF-fjordabåten M/S Atløy, var en attraksjon i seg selv. Ute på fjorden lå de side mot side, lenge nok til at passasjerene kunne bytte fartøy. Midtfjordsmøtet har lang tradisjon, og det har fremdeles sin praktiske funksjon i folk sitt reisemønster i Sognefjordens indre. Deretter la alle tre veteranbåtene til kai ved Dyrdal, på vei til Gudvangen, slik at de reisende kunne bytte veteranbåter. Gudvangen er stedet der fergene har endehavn og Nærøyfjorden møter Nærøydalen, kjent fra mange av nasjonalromantikken malerimotiv. Fjellene henger 1700 meter over dette vesle tettstedet. Gudvangen var også reisemål for Europas store cruiseskip ved forrige århundreskifte, og er fortsatt et attraktivt reisemål den dag i dag. Underveis langs fjorden, fikk en følelsen av at



Gudvangen. Tilbudet "Norge i et nostalgisk nøtteskall" inkluderte reise med Flåmsbana, Bergensbanen, veteranbuss, veteranbåter samt moderne fylkesbåt. Ved Gudvangen vekslet de reisende mellom buss-båt, mens ved Flåm var tilbudet båt-tog.

Det Bergenske Dampskibsselskap sine passasjerskip Jupiter, Leda, Venus eller Vega kunne komme oss i møte, når som helst.

Veteranbussene som stod oppstilt på kaien og ventet, var de samme som hadde fraktet passasjerer fra Voss. Reisende tok så veteranbuss gjennom verdens lengste tunnel på 24,5 km, slet seg opp bratte og svingete Stalheimskleiva på første gir til toppen, hvor de kunne nyte utsikten over Nærøydalen og besøke museet der, før de dro videre til Voss/Bergen, alt i alt en 10-timers tur med "tog-båt-buss". Slik bandt kjøremidlene sammen den vestnorske fjord- og fjellopplevelsen, og det er dette som betegnes som "Norway in a nutshell".

Et annet alternativ var "båt-båt-tog". Da fraktet hurtigbåten Solundir reisende fra Bergen til Midtfjords, hvor de gikk om bord i veteranbåten M/S Atløy, begge med skorsteinsmerke fra Fylkesbaatane. Traseen videre var Dyrdal, Gudvangen, Undredal og Flåm, med togavgang med Flåmsbanen til Myrdal. Bergensbanen tok dem videre til Bergen.

Det siste alternativet var "buss-båt-tog". Veteranbussene dro fra Voss til Gudvangen, hvor de kom om bord i veteranbåtene. Neste stopp var Undredal før de gikk i land på Flåm, for så å ta Flåmsbanen og Bergensbanen hjem igjen til Voss. Mange "Nøtteskall-veteraner" mener at dette er den riktige veien; at Stalheimskleiva skal oppleves i unnabakke, og Flåmsbana i nesten like bratt motbakke.

I enden av fjorden ligger altså Flåm og Flåmsbana, hvilket gjør dette til Fylkesbaatane sin travleste havn i Sognefjorden. Vi fikk spesialavtale med

Flåmsbana, så de som ville, fikk oppleve 1 times togreise hver vei, som brakte oss til 865 m.o.h. i en strekning på 20 km, med max hastighet på 30 km/h. Vi fikk oppleve panoramautsikt til storslagen norsk fjellnatur. Naturligvis stanset toget ved Kjosfossen, hvor vi hørte bruset fra de voldsomme vannmassene.

24/7: Flåm – Lågøy

Torsdags morgen dro vi fra Flåm. Grunnet medvind og medstrøm formelig rant vi vestover ut Sognefjorden. På vei til overnattingsmålet vår som var Lågøy i Solund, så vi Alden, en bratt øy med profil som en beitende hest.

Dessverre var butikken på kaien ved Lågøy nedlagt for mange år tilbake. Å vandre bak disken, se på slitasjen etter føttene som landhandleren hadde laget etter å ha vandret et helt liv på det nedslitte gulvet, se på hyllereolene og forestille seg alle mulige typer med varer han solgte, og alt annet som vitnet om gamle dagers aktivitet, gjorde oss litt andektige. På veggen hang fortsatt den gamle parafinlykten som løste rutebåtene til kai i vintermørket...

Det gamle skipsverftet på vestsiden av øyen var også nedlagt, skjønt en av de få gjenboende drev litt med småreparasjoner. Løene med redskap, og gårdshuset som stod der, var som spøkelser fra fordums tid.

25/7: Lågøy – Skjerjehamn

Vi dro fra Lågøy, gjennom Steinsundet, innom Mjømna og til Skjerjehamn, hvor vi fortøyde. Om kvelden hadde veteranbåtfolket felles bespising og ankerdram i det gamle sagbruket på kaien, der vi oppsummerte våre felles opplevelser fra turen.

Det er historie over Skjerjehamn. På tinget i 1707 var det opplyst at Skjerjehamn hadde vært Kræmmerleie fra gammelt av. Det var oftest kjøpmenn i Bergen som fikk disse i gang. Varene var øl, vin, brennevin, tobakk, kritt Piper, salt, korn, malt, brød, osv. Den viktigste handelen var brennevin, noe den geskjeftige prost Dahl i Eivindvik ville ha slutt på. Han kjøpte like godt Skjerjehamn, og solgte den tilbake med den klausul om at der ikke skulle selges brennevin til allmuen. Skjerjehamn var også sentrum for ruteferden og i 1839 begynte den vesle dampbåten Bjørgvin å gå Stavanger-Bergen-Lærdal, men staten lot Constitusjonen overta denne ruten i 1853. Men noen skikkelig rutefart ble det ikke før Fylkesbaatane kom i drift i 1858. Skjerjehamn hadde som regel 20-25 rutestopp pr. uke. Der var landhandel, postkontor, telegrafstasjon, pensjonat, trelastlager, oljelager samt en meterologisk stasjon. I 1891 satte Otto Schreuder opp et hotell på det gamle gjestgiverstedet, og det er et ærverdig og praktfullt gult trehus med grønne lister. Her har vi vært på overnatting mange ganger; - på "Krabbefest" med veteranbåtlagene, samt på skoleturer med Bjørgvin videregående skole.

26/7: Skjerjehamn – Eivindvik – Mjømna – Furenes - Skjerjehamn

Vi hadde felles avreise fra Skjerjehamn om morgenen. M/S Atløy og D/S Børøysund



Dyrdal. Her hadde "Norge i et nostalgisk nøtteskall"-reisende tilbudet om å bytte båt, slik at de fikk en mer helhetlig reiseopplevelse.

dro innom Eivindvik. Der stod i gammel tid Gulatinget, som grunnla den norske rettsstaten for over 1000 år siden. M/S Granvin gikk via Mjømna, før alle båtene møttes igjen i Furenes.

Furenes inviterte til "Bygdedag". Alle bygdens folk stilte på kai og disket opp med vaffelsteking, boller, pølser, fiskekaker og reker. Landhandlermuseet var åpent for oss. De norske flagg vaiet over bygden som om det skulle vært 17. mai. Vi følte oss svært velkomne. Om kvelden returnerte vi til Skjerjehamn for nok en overnatting.

27/7: Hjemreise fra Skjerjehamn

M/S Granvin hadde i oppdrag å ta Lygratur, så den forsvant grytidlig om morgenen. D/S Børøysund dro noe senere i retning Bergen, men de ønsket ingen reprise av turens åpningssekvens, så de bunkret kull annet sted, før returen til Oslo. M/S Atløy dro nordover mot sin hjemhavn i Florø, med bl.a. en av skipsførerene på M/S Granvin og undertegnede som mannskap. Hjem igjen til Bergen fikk vi reise med nok en FSF-båt; - Kommandøren.

I grove trekk kan det sies at vår sommertur fulgte Fylkesbaatane sin "kræmmerrute" fra 1858, med Skjerjehamn som det naturlige knutepunkt mellom Florø, Bergen og Sognefjorden. Det var artig å være innom alle de historiske stedene underveis, komme nært innpå lokalbefolkningen samt oppleve historien på fordums reisemåte.

"Styrbjørn" har forlatt Drammen – etter 4,5 års verkstedsopphold

Tekst: Erik Steen. Foto: Olav Indjetviken.

Taubåten "Bjønn", bygget i 1969 og nesten ny i forhold til "Styrbjørn", slepte rett før sommerferien skibet tilbake til Oslo og Akershuskaiaen.

Nå starter siste innsputt for å bli klar til den STORE TUREN i 2005.

Som tidligere annonsert i dette ærværdige organ; vi trenger flere never til å ferdigstilles. Vi har ikke hatt den store pågangen som vi hadde forventet, av reiseklare, nevenyttige og dampugne veteranfolk.

"Styrbjørn" ligger grå og faktisk etter hvert syntes vi det ser bra ut, savner kanskje litt det svarte skroget – taubåtfarge – men alt går seg til.

Det arbeides som vanlig på dekk og dørk, detaljene kommer etter hvert på plass.

Velkommen om bord!



"Styrbjørn" forlater Drammen.



Kullsekker hives om bord.

Marinemaleren Kjell A. Andersen – dugnad for "Styrbjørn".

Maleren Kjell A. Andersen, har i løpet av det siste året malt et maleri av "Styrbjørn", som sitt bidrag til dugnad for skipet. Ved en hyggelig sermoni i hans atelier, ble bildet avduket i nærvær av de aktive på "Styrbjørn".

Etter at arbeidet med bildet var igangsatt, ble det bestemt at skroget skulle være gråmalt, som det var originalt. Da var maleprosessen kommet så langt at det svarte taubåtskroget ble fullført.

Hvis tid og lyst tillater det, vil han prøve i løpet av vinteren å male et nytt, med grått skrog. Bildet vil nå pryde veggene hos de aktive, i en tre måneders sirkulasjon, så alle får glede av det.



Maleri av "Styrbjørn", marinemaleren Kjell A. Andersen og Maskinsjef O. Meland til venstre.

Foto: Erik Steen.

Prospektkortet Del 11

Av Jostein Sørensen

Englandsbåten

Alle bergensere, de fleste vestlendinger og mange andre har et forhold til *Englandsbåten* – enten fordi man har reist med den selv, eller fordi man blir grepet av den spesielle aura det alltid har stått omkring Englandsbåten.

Titusener av nordmenn har tatt denne turen over Nordsjøen fra Bergen til Newcastle – det være seg i sol og maksvær eller i storm og snøtykke – og det er heller ikke få engelskmenn som har gledet seg over ruteforbindelsen.

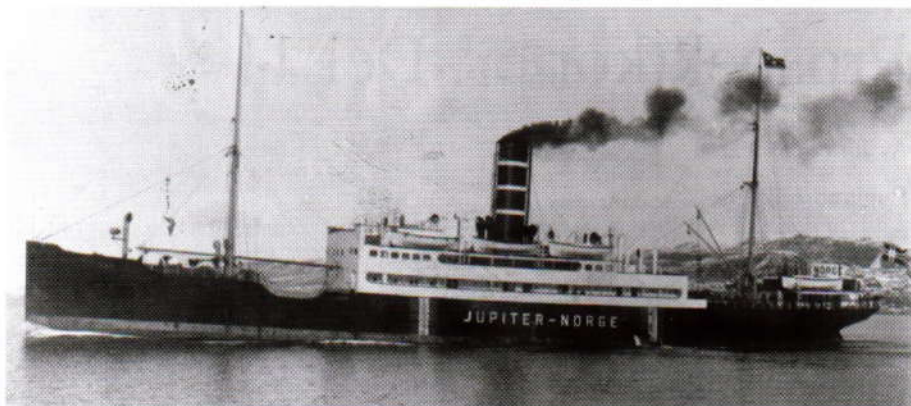
I alle disse år er det i hovedsak ett rederi som særlig forbindes med ruten Bergen - Newcastle; *Det Bergenske Dampskibsselskab* (BDS), med de mange stolte skipene som gjennom årene har trafikkert den.

Slik begynte det.....

Men det var imidlertid ikke Det Bergenske som startet denne ruteforbindelsen. Etter at *Det Søndenfjeldsk-Norske Dampskibsselskab* måtte gi opp sin rute på Hull i 1866, var det kun engelske rederier som i en årrekke opprettholdt ruteforbindelsen mellom England og Norge. Imidlertid økte importen av britisk kull sterkt i 1870-årene, og det fikk den energiske og dynamiske bergensrederen *P.G. Halvorsen* til å handle. Med en kontrakt om levering av kull til Bergenske i lommen, startet han i 1879 med ukentlige seilinger mellom Newcastle og Bergen. Med returlast av norsk kobberkis, sikret dette etter hvert beskjeftigelse for tre skip; D/s "Britannia" (1879), D/s "Johan Sverdrup" (1881) og D/s "Norge" (1883). Disse skipene kunne også ta passasjerer, og særlig D/s "Norge" hadde førsteklasses fasiliteter for passasjerene.

Etter å ha søkt Stortinget gjennom flere år om postbidrag, fikk P.G. Halvorsen omsider i 1890 kontrakt med Staten om dette. Men på visse vilkår: P.G. Halvorsen måtte innlede samseiling med Det Bergenske Dampskibsselskab og Det Nordenfjeldske Dampskibsselskab (NFDS), således at Halvorsens skip seilte ukentlig mellom Bergen, Stavanger og Newcastle, mens BDS' og NFDS' skip alternerte om seilinger fra Trondheim med mellomsteder til Bergen og så videre til Newcastle via Stavanger. Alle tre selskapene fikk postbidrag for ruten, og ordningen trådte formelt i kraft 1. juni 1890.

Bergenske satte inn D/s "Mercur" (ex. "Kong Dag", 1883) og nybygget D/s "Neptun" (1890), mens Nordenfjeldske bidrog med nybygget D/s "Ragnvald Jarl" (1890). Første skip ut i den nye poolen ble Bergenskens "Mercur", som forlot Festningskaia i Bergen 31. mai 1890 kl. 21.00. Den brave skipsreder Halvorsen hadde nok i det lengste håpet at hans nybygde stolthet D/s "Britannia" (1890) skulle bli første skip ut, men den var klar først 2. juni.



D/s "Jupiter" med påmalte nasjonalitetstegn. I 39 år tjente dette stolte skipet Det Bergenske Dampskibsselskab.

Foto: Ukjent. Jostein Sørensens samling

D/s "Britannia", landets største, vakreste og mest luksuriøse passasjerskip, skulle for øvrig bli P.G. Halvorsens bane. Utrolig kostbar og beheftet med en rekke barnesykdommer, førte den til rederiets konkurs i november 1891. Bostyret forsøkte å drive videre, men etter D/s "Norge"s forlis måneden etter gikk det helt utfor bakke, og stoltheten "Britannia" måtte selges i 1893. BDS overtok nå den kontrakten P.G. Halvorsen hadde hatt med Staten om postbidrag, og sammen med NFDS opprettholdt de Englandsruten frem til oktober 1921 da Nordenfjeldske trakk seg ut.

.....og slik endte det

I hele 94 år stod Det Bergenske Dampskibsselskab for driften av Englandsruten – enten alene eller sammen med andre rederier. Lenge gikk det godt, og både passasjertall og inntekter var gode. Men midt på 1970-tallet kom omslaget: Oljekrisen resulterte i svimlende bunkerspriser, samtidig som en betydelig nedgang i trafikken inntraff. Bergenske slet.

Etter forhandlinger med Fred. Olsen ble det fra sommeren 1975 opprettet et nytt selskap, *Fred. Olsen – Bergen Line*, som skulle forestå Englandsruten på pool-basis. Da sommersesongen 1979 tok slutt, ble imidlertid ruten innstilt, og for første gang siden 1890 stod Bergen uten passasjerforbindelse til England. Svakt trafikkgrunnlag og manglende egnet tonnasje var blant årsakene. Først sommeren året etter ble forbindelsen tatt opp igjen, og de følgende tre årene var det kun sommerseilinger mellom Bergen og Newcastle.

Etter endt sommersesong 1981 opphørte samarbeidet mellom BDS og Fred. Olsen, og de neste tre somrene drev Bergenske Englandsruten i et samarbeid mellom Nor-Cargo og det danske DFDS.

Jappetiden hadde nå gjort sitt inntog også i Norge. Bergenske, som under sin

dynamiske direktør Torstein Hagen, hadde foretatt en stor snuoperasjon med slanking av organisasjonen og effektivisering av driften, var igjen blitt et solid rederi som tjente penger." **Men;** – i motsetning til tidligere var soliditeten nå knyttet til BDS' enorme bankkonto. Etter hvert som Hagen hadde solgt unna eiendommer, skip, linjer og ruter (bl.a. Hurtigruten), ble salgsgevinsten "satt på bok" i stedet for reinvestert i nye aktiviteter. Med en likviditetsbeholdning på nærmere 400 millioner kroner, ble rederiet derfor et meget attraktivt bytte for de mange investorer, spekulanter og japper som regjerte i tiden. Store aksjeposter skiftet hurtig eiere, forsøk på "uvennlige" oppkjøp ble forhindret, direktører kom og gikk. Til slutt "kuppet" Kosmos-rederiet det hele gjennom et "uimotståelig" fusjonsforslag. Og på ekstraordinær generalforsamling 12. november 1984 ble forslaget vedtatt med overveldende flertall. Det Bergenske Dampskibsselskab som selvstendig selskap var historie.....

Hva betød så dette for Englandsruten? Etter at "DFDS-perioden" utløp i 1984, ble et nytt rederi etablert av vestlandske reiselivsinteresser for å videreføre ruten. Men det er en annen historie.....

Skipene

Englandsruten har gjennom de mer enn 100 år som er gått siden starten, blitt betjent av en lang rekke skip som for sin tid var tjenlige og moderne. Ikke alltid klarte man å holde flåten like raskt oppdatert som samtiden krevet, men så snart anledningen bød seg kom fornyelsene.

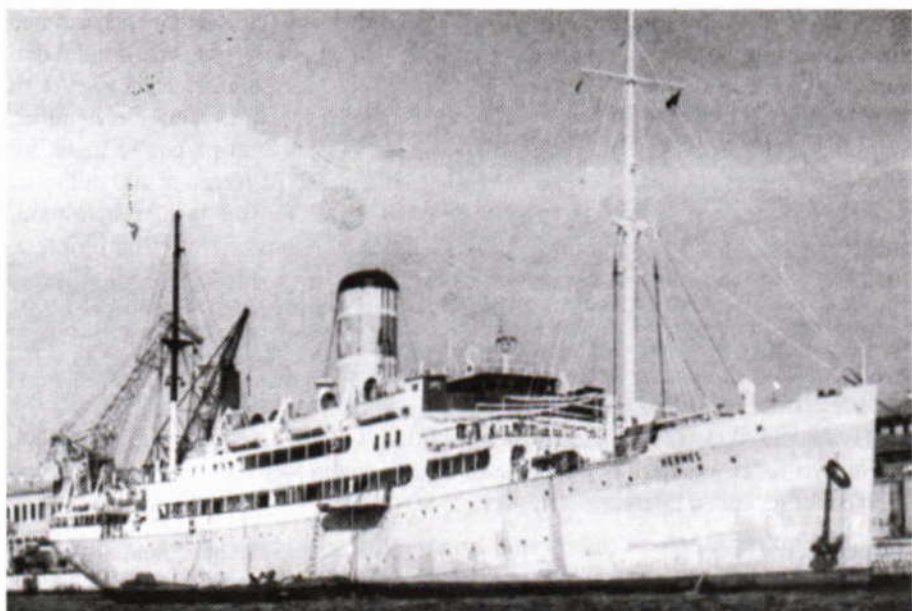
Både for Det Bergenske Dampskibsselskab som for de andre rederiene har det knyttet seg en spesiell prestisje ved Englandsruten. Her ble ofte de nyeste og beste skipene satt inn, og hver epoke og hver generasjon har hatt sine favoritter. Ser vi på listen over Englandsbåter, finner vi legendariske skip som; "*Mira*", "*Venus*", "*Vega*", "*Irma*", "*Jupiter*", "*Leda*" og "*Astrea*". Etter hvert som skip ble skiftet ut og nye kom til, ble gjerne navnene "gjenbrukt". Således vil hver generasjon ha "sin Venus" og "sin Leda", f.eks.

D/s "JUPITER"

"Jupiter" er et navn både yngre og eldre vestlendinger vil forbinde med Englandsbåten. For eldre mennesker vil det nok være staselige D/s "Jupiter" fra 1916 som huskes best, for "dessert-generasjonen" M/s "Jupiter" fra 1966, mens dagens reisende forholder seg til *Fjord Line's* "Jupiter".

Som leserne allerede har gjettest, så er det D/s "Jupiter" som skal presenteres denne gang. BDS kontraherte skipet spesielt for Englandsruten, og det ble levert i januar 1916 som byggenr. 423 fra Lindholmens Verkstad i Göteborg. Det arvet navnet etter den første "Jupiter" fra 1856, som forliste i 1912. Nye "Jupiter" var på 2652 brt. og målte 305,2/41,7/18,8'. En tripple expansion dampmaskin på 3000 ihk gav en fart på 14,65 knop på prøveturen. Kostpris var kr. 1 177 503,-.

Etter overlevering, gikk D/s "Jupiter" til Bergen og ble lagt opp i Solheimsviken.



Dette er riktignok ikke et prospektkort, men jeg tar det med likevel for sammenlignings skyld. Det viser Bergenskes skarpseiler som greske "Hermes" en gang på slutten av 1950-tallet. I gresk eie ble skipet med tiden en del forandret. Mest iøynefallende var forlengelsen av overbygget forover og forandringen av skorsteinen. Den fikk redusert høyden og endret toppen.

Amatørfotografi. Jostein Sørensens samling.

Dette var jo midt under 1. verdenskrig, og Bergenske ville ikke risikere torpedering av sin nye stolthet. I 1917 stanset Englandsruten helt opp pga. tyskernes uinnskrenkede u-båtkrig. Dertil kom at engelske myndigheter svartelistet Bergenske pga. mistanke om økonomisk fraternisering med tyskerne. Resultatet ble at ingen av BDS' skip fikk ekspedere i britiske havner. Etter diplomatisk medvirkning på høyeste plan, fikk den norske utenriksminister Nils Ihlen omsider løst konflikten, og BDS ble strøket fra svartelisten. Som en del av ordningen ble D/s "Jupiter" i mars 1918 tatt ut av opplag og befraktet til det britiske rederiet *Union Castle Line*. Kamouflasjemalt, med britisk besetning og under britisk flagg gikk "Jupiter" et års tid i rute mellom Aberdeen og Bergen. I januar ble "Jupiter" tilbakelevert og sendt på verksted for ommaling, for deretter å ta fatt på seilingene i den ordinære Englandsruten.

I årene frem til slutten av 1930-tallet seilte D/s "Jupiter" jevnt og trutt i Englandsruten, stort sett sammen med D/s "Venus" (1893), T/s "Leda" (1919) og M/s "Venus" (1931). De årvisse verkstedsoppholdene for vårpuss mm. ble bare avbrutt

av 3 lengre verkstedsopphold hvor en grundigere modernisering fant sted. I 1927 ble maskineriet grundig overhålt og indikert på nytt – denne gang til 3100 ihk. Ved ny fartsmåling logget man 15,37 knop. I 1931 ble bekvemmelighetene for 3. plasspassasjerene modernisert samtidig som det ble installert kjøleanlegg.

I 1937 fikk BDS fornyet Postkontrakten med Staten under forutsetning av at rederiet satte inn et nybygg i Englandsruten. Året etter tok Bergenske levering av praktfulle M/s "Vega" som da avløste "Jupiter" i Englandsruten.

D/s "Jupiter" ble nå sendt på verksted for ytterligere modernisering for tilpasning til Rotterdamruten (Trondheim-Bergen-Rotterdam). Her seilte den sammen med D/s "Ariadne" (1930). Særlig lenge varte denne ordningen likevel ikke. Krigsutbruddet 1. september 1939 fikk selskapets ledelse til å ta en rekke forholdsregler. Bl.a. ble de største og mest verdifulle skipene, deriblandt D/s "Jupiter", kalt hjem og lagt opp på "trygge" steder. Senhøstes samme år ble bl.a. "Jupiter" chartret av Forsvarsdepartementet for troppetransport mellom Sør- og Nord-Norge. Deretter bar det tilbake i opplagsbøyene.

Etter tyskernes okkupasjon av Norge i 1940, ble hele 14 av BDS' skip rekvirert av okkupasjonsmyndighetene. Således ble D/s "Jupiter" rekvirert 19. august til bruk som troppetransportskip, men med norsk besetning. Dette hadde nære på blitt "Jupiter"s endelikt. 1. mars 1944 ble skipet angrepet av den engelske u-båten HMS "Seanymph" i Mosjøen. U-båten sendte av gårde 4 torpedoer, men alle 4 bommet.

"Jupiter" ble værende i tysk tjeneste gjennom hele krigen, fra 23. oktober 1944 under tysk flagg og med tysk besetning. Da rederiets ledelse skulle samle trådene igjen etter freden i 1945, ble skipet gjenfunnet i København, og formelt tilbakelevert 15. juni. Etter en nødtørfert reparasjon ved Burmeister & Wain gikk "Jupiter" til det verkstedet som i sin tid hadde bygget den, nemlig Lindholmens i Göteborg. Her fikk skipet en hardt tiltrengt og grundig vøling, og 9. mars 1946 var det omsider tilbake i hjembyen – flottene enn noen sinne. På nytt ble "Jupiter" satt inn i Englandsruten, sammen med M/s "Astrea" (1941/44) og fra 1947 M/Y "Stella Polaris" (1927). I mai 1948 kom M/s "Venus" tilbake fra verft i Danmark – sterkt ombygget og reparert etter krigsskadene. D/s "Jupiter" ble da overført til ruten Bergen-Antwerpen, hvor den gikk til våren 1953.

37 år gammel ble "Jupiter" omsider "pensjonert" og lagt opp i Nyhavn som reserveskip. I de påfølgende årene ble D/s "Jupiter" likevel hyppig benyttet som avløsningsskip i både Hurtigruten, Englandsruten og Rotterdamruten. Høsten 1953 ble skipet chartret av Forsvarsdepartementet for en kort periode, hvorefter nytt opplag ventet.

22. september 1954 grunnstøtte Bergenskens D/s "Nordstjernen" (1937) i Raftsundet i nordgående hurtigrute. Etter 20 dramatiske minutter sank skipet med tap av 5 menneskeliv. Som en umiddelbar og foreløpig erstatning for "Nordstjernen" ble gamle "Jupiter" tatt ut av opplag, fyrt opp og satt inn i Hurtigruten. Etter et par måneder, fant BDS likevel andre og mer kosteffektive erstatningsskip. Våren 1955,

mens Bergenske ventet på at nye M/s "Nordstjernen" skulle bli ferdig, ble D/s "Jupiter" nok en gang satt inn i Hurtigruten. Til tross sin størrelse og flotte innredning ble den dog alltid en "fremmed fugl" i Hurtigrutesammenheng, og i august 1955 var det ugjenkallelig slutt.

BDS hadde nå ikke lenger bruk for å ha "Jupiter" liggende i reserve. Den ble derfor utbudt for salg, og 2. september 1955 ble den overlevert det greske rederiet *Epirotiki Steamship Navigation Co. Ltd.* Under sitt nye navn S/s "Hermes", og med Pireus malt i hekken, forlot den Bergen for rutesamt i Middelhavet, mellom byene Pireus - Beirut - Venezia. Etter en tid i opplag i Perama, ble "Hermes" herjet av brann 4. mars 1960. I desember samme år ble Nordsjøens en gang så flotte "steamer" solgt til opphugging i Italia. -

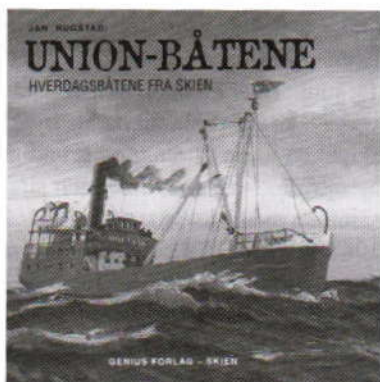
Englandsbåten i dag

Hva så med Englandsbåten i dag? Jo da, ruten Bergen - Stavanger - Newcastle eksisterer i beste velgående, med større trafikk enn noen sinne. Dagens operatør, *Fjord Line*, har løftet arven fra Det Bergenske Dampskibsselskab. Etter en periode hvor forskjellige rederier opererte ruten med forskjellige skip, er det nok en gang en "Jupiter" (1975/98) som knytter Vest-Norge og England sammen. Historiens bånd er knyttet.

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. Stivbind.



Sendes: Genius Forlag, Lagmannslia Nord 51, 3715 SKIEN. Tlf.: 35 52 31 57 e. kl. 15.00.

Kan også bestilles på e-mail: post@geniusforlag.no

www.geniusforlag.no

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

Antall eks.:

Navn

Adr.:

Postnr.:

Underskrift

Nytt fra Norsk Veteranskibsklub

Tekst/Foto: Jørgen A. Bangor.

En av de mest begivenhetsrike og hektiske sesonger noen gang for Norsk Veteranskibsklub, er over. Nesten. Det hele startet friskt tidlig i år, da mange av mannskapene var på sikkerhetskurs, og begge båtene var på verksted. Siden har det ikke stått stille. Charterturer, medlemsturer og åpne turer er gjennomført. Årets sommertur med "Børøysund" var blant de flotteste og mest kompliserte i klubbens historie, helt på linje med de to turene til Nordland i 1981 og 1998.

Men tilbake til begynnelsen. Det største prosjektet på "Børøysund" så langt i år, har vært å bryte opp betong i lasterommet, for å undersøke stålet på undersiden. Siden ingen hadde sett det siden det ble dekket over av Stokmarknes mek. Verksted for mer enn femti år siden, mente Sjøfartsdirektoratet at det kunne være på tide. En del stål ble skiftet, men mesteparten av det vitnet om utmerket arbeid utført av nevnte verksted. Som erstatning for betongen foretrakk direktoratet bly, så en del av klubbens medlemmer hadde noen tunge timer med å stable barrer i hulrommene hvor betongen var fjernet. Og, hipp hurra!, snart skal det samme blyet ut igjen!

Samtidig ble arbeidene med skroget til "Styrbjørn" foreløpig fullført, og de to mannskapslugarene i akterskipet ble bygget opp igjen av folk fra Hardanger Fartøyvernssenter. De har gjort et like flott arbeid som tidligere på "Børøysund". Det skal gode håndverkere til for å få noe til å se både nytt ut, og som om det har vært der bestandig. Offiserslugarene i forskipet ble dog revet, for å få skiftet plater i sidene der. Alt ble godt dokumentert, sånn at de skal komme på plass igjen akkurat som de var. Hele akterdekket er også skiftet, med Oregon pine, som er brukt i dekket over hele båten.

Så lå igjen de to båtene sammen ved Nordre Akershuskai i Oslo, i museumshavnen til Oslo Maritime Kulturvernssenter. Og aldri har vel noen vakrere slepebåt ligget der. Stor er hun, med sine 90 fot og 170 bruttotonn, men likevel med en ynde som er få slepebåter forunt. I maskinrommet begynte sammenkoblingen av rør som var fjernet for å komme til platene i sidene. Åpenbart en stor utfordring i seg selv. Det er en del av de rørene, og damp med en temperatur på et par hundre grader bør ikke gå feil sted.

På "Børøysund" ble pantryet, tjenerlugaren og offisersmessen revet da det skulle skiftes plater i siden sist vinter. Disse ble også bygget opp igjen av Hardanger Fartøyvernssenter. Akkurat de samme platene ble forresten delvis skiftet og reparert i 1947, etter en noe hard tillegging i Henningsvær. Sjansen ble også benyttet til å skifte kullyren på babord side.

Sikkerhetskurset for mannskapene gikk over tre dager; to dager med teori i Skur



D/S «Børøysund» og D/S «Styrbjørn» ved Akershuskaia.

28 i Oslo, og én dag med praksis på Borre Havarivernskole. Det omfattet hovedsakelig førstehjelp, brannslukking og evakuering. Kurset ble arrangert som et samarbeid mellom Borre Havarivernskole, Oslo Yrkesbåteierforening og Norsk Veteranskibsklub. Eierne av mange av de nitti eller så charterbåtene i indre Oslofjord fant det, som oss, ganske urimelig å måtte utstyre sine sesongansatte mannskaper med kostbare kurs som kunne gjøre dem kvalifisert for arbeid i Nordsjøen. Gjennom sin forening, Oslo Yrkesbåteierforening, klarte de å få forhandlet seg fram til en avtale med Sjøfartsdirektoratet, som gjorde det mulig å utstyre mannskapene deres med et begrenset sikkerhetskurs for fartsområde 1. Kurset skulle holdes av Borre Havarivernskole, som utarbeidet pensum og kursopplegg. Norsk Veteranskibsklub fikk være med på dette ved at vi stilte lokaler til rådighet.

Én ting var at vi med dette sparte svært mye penger, men i tillegg ble vi kjent med mange av aktørene i det kommersielle chartermarkedet – og de med oss. Vi har tidligere av og til blitt plaget med litt gnisninger og uheldige rykter mellom de kommersielle og de ikke-kommersielle deltagerne. Mitt inntrykk er at dette nå er fortid. Personlig fikk jeg utelukkende positive reaksjoner på at vi i vår organisasjon gjør en frivillig innsats for å ta vare på gamle skip, og vi gjorde selvfølgelig også vårt beste for å plante idéen om bevaring hos dem som ikke tar det så høytidelig. Mange av "konkurrentene" våre er jo virkelig flotte, gamle fartøyer som fortjener å bli tatt vare på.

Årets første medlemstur gikk med "Børøysund" til Vollen Kystkultursenter i Asker. Polarskuta "Maud" ble bygget her, og senteret har en flott utstilling som beskriver skipet og Amundsens ekspedisjon med henne. I utstillingen finner man blant annet en praktfull modell av "Maud", bygget av vår egen fyrbøter Kjell Sandberg.

Tre åpne turer ble arrangert i mai og juni, én av dem til Bygdønes, og de to andre rundt øyene i indre Oslofjord. Omkring tyve charterturer ble også gjennomført i løpet av mai og juni. Det har vært litt mindre pågang av kunder denne sesongen enn tidligere, men likevel nok til at vi ennå ikke har behøvd å bruke penger på reklame. Flere av kundene er gjengangere – noen har faktisk leid båten hver sommer i over tyve år – men det er også stadig nye folk. Flest er firmaturene – "smøreturer" og "tidlige julebord", men også i år har vi hatt bryllup og bursdagsselskaper. Og foreningene for nordlendinger i eksil stiller som alltid opp.

Årets sommertur for de aktive medlemmene måtte bli annerledes enn de tradisjonelt har vært. Siden 1971 har de aktive medlemmene fått bruke "Børøysund" til ferietur et par ukers tid, som takk for innsatsen i klubben. Det vanlige har vært at mannskapene betaler for kosten, mens klubben står for andre utgifter. Grunnet en hardt presset økonomi, kunne vi i år ikke forsvare å bruke penger på dette, samtidig som vi heller ikke kunne la båten ligge uten noen inntekt i en hel måned. Chartermarkedet i Oslofjorden er helt dødt i juli, så vi måtte i så fall ta båten et annet sted. Løsningen ble å seile "Børøysund" til Vestlandet – hvor det også var et sterkt ønske om at vi skulle komme. Dette var dessuten helt i tråd med målsettingen som ble vedtatt for noen få år siden, om å bringe "Børøysund" mest mulig rundt til folk. Staten har brukt mye penger på skipet, og vi synes derfor det er riktig å gi det vi kan i gjengjeld. Nok en positiv virkning av å seile skipet i områder vi vanligvis ikke er i, er å gi oppmuntring og inspirasjon til lokale fartøyvernkrefter. Og dem er det ingen mangel på på Vestlandet.

Stemningen for et slikt opplegg ble loddet blant klubbens medlemmer lang tid i forveien. Interessen var overveldende stor, og mannskap for alle de fem ukene båten ville være borte fra Oslo, ble klart lang tid i forveien. Selve turen er omtalt i en annen artikkel i dette bladet, så jeg skal ikke gå noe nærmere inn på den her. Dog bør to personer nevnes, som begge gjorde en ekstra stor innsats for at dette prosjektet ble vellykket, nemlig vår egen Laila Andresen, og Øyvind Konglevoll fra Veteranskipslaget Fjordabåten. Mange bidro til at klubben skulle klare å gjennomføre dette, men disse to stod på uanstendig med å løse problemer som oppstod underveis, forandre planer når det måtte gjøres, og sørget for at alle skulle trives best mulig. Stor takk til dere!

En stor takk må også rettes til alle dem som tok så godt imot oss på flere av stedene vi besøkte, og inviterte oss til samlinger og fester. Det varmer å vite at vi har venner på så mange steder. Det viser oss at det betyr noe, det vi holder på med. Og ikke minst en takk til våre følgesvenner på deler av ferden, "Granvin", "Atløy",

"Christian Børs", "G. Unger Vetlesen" og "Aril". Hvor trist ville ikke verden ha vært uten likesinnede å dele opplevelser med!

I begynnelsen av august var "Børøysund" tilbake i Oslofjorden, og omkring ti charterturer til, samt en medlemstur, skulle gjennomføres. Medlemsturen, som gikk til Steilene, ble svært hyggelig. Det var en nydelig sensommerdag, og folk koste seg på promenadedekket mens vi lå stille utenfor Fyrsteilene. Noen fisket, andre pratet, og et par stykker fant en stille krok hvor de kunne sitte med en bok (nei, det var faktisk ikke meg denne gangen).

Sent i august ble det arrangert et nærmest symbolsk Akershusstevne. Veteranskibsklubben var for første gang ikke med på å arrangere stevnet, og det fikk svært liten oppslutning i det hele tatt. Som det er nå, har Akershusstevnet utviklet seg til å bli en intern samling for noen få trofaste deltagere, og for organisasjonene som arrangerer det, er det knapt annet enn en slags plikt som snarere skader enn gagner samarbeidet mellom dem.

For å øke interessen for stevnet, ser vi, Norsk Veteranskibsklub, for oss å arrangere det sjeldnere, kanskje hvert annet eller tredje år, samt å ha flere aktiviteter på land, både for deltagere og besøkende. Kanskje bør også spesielle fartøyer inviteres, forskjellige fartøyer til hvert stevne, for å få vist fram et bestemt tema. Dessuten må et samarbeid til med andre arrangementer i fjorden, så kollisjoner kan unngås.

Et par eksempler på hvor verdifullt det kan være med gode forbindelser fartøyvernorganisasjoner i mellom, fikk vi tidligere i år. En duplex-pumpe røk på "Børøysund" tidlig i sommer, og vi hadde ingen i reserve. Alle de vi hadde var enten for store eller for små. Men Kåre Taule i Veteransklipslaget Fjordabåten hadde en, og den ble i full fart fraktet til Østlandet, og montert om bord – og de første chartertturene ble berget. Den rekonstruerte D/S "Oster" trengte et dampdrevet ankerspill, og dét hadde Norsk Veteranskibsklub stående.

På slutten av sommeren kom plutselig en svært gledelig nyhet fra Stortinget – ti millioner kroner ekstra til fartøyvernet. Av disse havnet tre hos Norsk Veteranskibsklub, så i begynnelsen av oktober går igjen begge båtene våre til Drammen Skipsverksted, for å få utført store arbeider. Så da må det der blyet opp igjen, for å komme til stål som skal skiftes.

Til neste år er det førti år siden landets eldste fartøyvernorganisasjon, Norsk Veteranskibsklub, ble stiftet. I den anledning har jeg tenkt å skrive en serie artikler om de fartøyene Norsk Veteranskibsklub har berget, og forsøkt å berge – to lokalruteskip, ett lasteskip, én hvalfanger, en slepebåt, ett oppsynsskip, ett fiskefartøy, én ferge og et lite innsjødampskip. Tre av dem eksisterer ikke lenger, to ligger i møllpose, tre er i ferd med å bli operative, og ett er fullt operativt. Til da, ha en fin høst og vinter, alle sammen! Husk at veteranskip trenger stell på denne tiden av året også, så ta kontakt med klubben, dere som vil være med på dugnad!

Oslo Havn før og nå

Av John Østby



Christiania. Strandpromenaden med Akershus.

*en glædelig Jul og et godt
Nyttårsdags Edele af.*

Strandpromenaden ved Akershus 1904 med småbåthavnen. Denne ble flyttet til Hovedøya året etter.



Oslo havn med
Akershus Festning
juli 1994, med
cruisebåtbesøk på
rekke og rad.

Ny modellkonkurranse på Norsk Sjøfartsmuseum

I samarbeid med Maritim modellklubb arrangerer Norsk Sjøfartsmuseum i 2004 en konkurranse og utstilling for modellbåtbyggere. Tilsvarende konkurranser ble holdt i 1998 og 2001.

Hensikten er å øke interessen for modellbåtbygging og stimulere til stadig høyere standard på modellene. Alle de deltagende modellene skal vises på Norsk Sjøfartsmuseum fra april/mai til utløpet av august 2004.

Bedømmelse av modellene vil skje i løpet av våren.

Konkurransen er åpen for alle. Modeller som deltok i tilsvarende konkurranser i 1998 og 2001 kan likevel ikke delta på ny. Deltakere under 18 år bedømmes i en egen juniorgruppe.

Påmeldingen skjer senest **1. Februar 2004**. Innlevering av modellene i begynnelsen av mars etter nærmere beskjed fra museet.

Konkurransen omfatter to klasser.

Klasse 1: Statiske og seilende modeller.

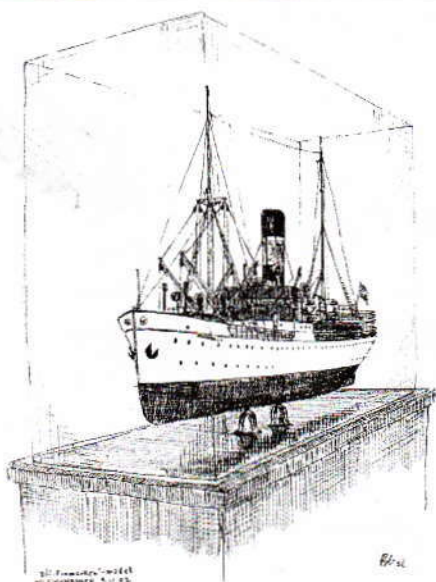
Alle typer fartøyer stiller i denne klassen; seilfartøyer, motorfartøyer, regattabåter, enten bygget fra grunnen av eller basert på byggesett. Vanlige plast byggesett der materialene ikke bearbeides kan ikke delta. Modellene vurderes som statiske modeller, også de seilende. Batterier, antenner og lignende bør derfor fjernes før innlevering.

Klasse 2 : Andre maritime modeller.

Denne klassen omfatter miniatyrmodeller, maks skala 1:200, maks. lengde 200mm, modeller av skipsmaskineri, dioramaer, figurer, etc.

Bedømmelse

Modellene vil bli bedømt av en jury på tre medlemmer, hvorav to oppnevnes av Norsk Sjøfartsmuseum og en av Maritim Modellklubb. Bedømmelsen skjer ut fra helhetsinntrykk, håndverksmessig utførelse, historisk korrekthet, typeriktighet og skalariktighet. Modellen bør ledsages av en fyldig skriftlig dokumentasjon som



forklarer arbeid/forskning med eventuelle kildeangivelser, arbeidsteknikk og annet som kan ha betydning for bedømmelsen.

Modellene blir bedømt således at en modell som får en stemme fra alle tre dommerne får gullmedalje, stemmer fra to dommere gir sølv og en stemme gir bronse. Dessuten utdeles tre premier a kr. 5.000, kr. 3.000 og kr. 2.000 til konkurransens tre beste modeller uansett klasse. Juryens avgjørelse er endelige og kan ikke påklages.

Kontakt Norsk Sjøfartsmuseum ved forskningsleder Bård Kolltveit for nærmere opplysninger. Tlf. 24 11 41 58.

Modellbyggetegninger av D/S "Børøysund"

Vi har fra tid til annen fått spørsmål om det ikke er mulig å skaffe modellbyggetegninger av "Børøysund". Dette har til nå vært litt plundrete, i og med at de aller fleste tegningene har ligget på Sjøfartsmuseet.

Men nå har vi hånd om dem selv, og vi har fått hjelp av Dampskipspostens redaktør, Thor Hansen, som selv er en meget habil modellskipsbygger. Han har fått tilsendt mange gamle og nyere tegninger, plukket ut de tre mest aktuelle, og sørget for kopier i rett og samme målestokk, 1:50. Vi takker for hjelpen!

De tre aktuelle tegningskopiene er den originale skrogtegningen. Lengdesnitt og dekkplaner fra 1907, spanteriss, og de nyere profil og innredningstegningene over 1935-versjonen.

Så er du interessert i å bygge D/S "Børøysund" etter disse tegningene, skal vi med glede sende dem til deg, men vi er nødt til å ta kr 400,- for å dekke kopiering og kostnader, pluss emballasje og oppkravsgebyr.

Kontakt Norsk Veteranskibsklub v/ Dag Thorstensen, tlf. 66 91 25 84, e-post: dthorste@online.no, så sender vi så raskt vi kan.

FJORDABÅTKALENDEREN 2004

inneholder i år hele 25 bilder, 13 store + 12 mindre.

Gi kalenderen som julegave til slekt og venner!

Kalenderen kan bestilles hos: 2. Knut Høyland, telf. 55 18 48 29

1. Vigdis Markussen, telf. 56 35 01 21 3. Tor Bjørngaas, telf. 56 35 41 82

Reisebrev fra S.S. STYRBJÖRN

Tekst: Terje Bjeren. Foto: Gøran Hansen.

Fredag den 5/9, satte 9 mann fra mannskapet på S.S. Styrbjörn kursen mot østerled og båtens tidligere registreringshavn, Stockholm.

I mangel på drifts ferdig båt gikk ferden østover med tog i 220 km/t, der vi inntok en lett lunsj og forfriskninger.

Vel framme i Nordens Venezia og installert på våre lugarer i hotellet som har havet som tema, med bl.a. ett 8000 liters aquarium i resepsjonen, var det på tide med middag på en Irsk pub, der diskusjoner om gamle dampbåter og historier florerte rundt bordet.

Lørdagen tok vi bussen ut til Ladugårdsgärdet der Statens Sjöhistoriska museum ligger. Der ble mottatt av en hyggelig og kunnskapsrik guide som loset oss igjennom de store samlingene som spenner over alt fra tidlig sjøfart via marinehistorie og opp til dagens handelsflåte.

I den rikholdige samlingen av båtmodeller fantes seg som hør og bør en mengde båter fra Trafik Aktiebolaget Grängesberg Oxelösund, senere kalt Gränges bolaget. Nå har de også kopi av ett oljemaleri av Styrbjörn malt på 1920 tallet.

Etter en pust i bakken og innsig av alle inntrykk vandret en glad gjeng langs strandpromenaden hele veien til Djurgården og området der det gamle Galärvarvet lå, med en utsikt mot Skeppsholmen og Nybroviken med alle sine gamle skjærgårdsdampere som kan gjøre den mest hardbarka dampskipsentusiast våt i øyekroken, var det besøk på Regalskeppet Vasa stod for tur.

Synet av Vasa med sine imponerende dimensjoner og rike utsmykking tror jeg satte stort inntrykk på deltagerne.

Fra Vasa til Fyrskipet Finngrundet og Isbryteren Sankt Erik var ikke veien lang, der ble vi igjen tatt i mot av en hyggelig og kunnskapsrik ung guide, som loset oss igjen begge båtene på privat omvisning.

Finngrundet

Finngrundet ble bygget i Gävle 1903, og er altså 100 år i år. Hun lå oppankret i den sydlige delen av Bottehavet i den isfrie delen av året. Skipet ble tatt ut av tjeneste i 1969 og ble museumsfartøy 1970.

Det første fyret om bord var med parafinlamper og speil. Etter ombygging i 1927 fikk hun en AGA fyr, samtidig fikk man på dekk i tillegg til klokken en tåkelur – nautofon- undervannssignaler samt radiosender.

Tidligere var den eneste kontakten med land vært en losbåt som kom hver annenhver uke med post parafin mat og vann.

Ved neste ombygging 1940 elektrifiseredes AGA fyret og ble utrustet med radiofyr. Finngrundet hadde ett mannskap på 8 mann.



"Sankt Erik" er en diger
kjempe av en isbryter.

Fakta om Fyrskipet Finngrundet : Lengde 31 meter
Bredde 6,85 meter
Dypgående 3,1 meter
Fyrets rekkevidde 11 sjømil

Sankt. Erik

Isbryteren Sankt Erik eller Isbryteren II som den het fra begynnelsen ble bygget 1915 på Finnbodavarvet i Stockholm for byens regning med noe bidrag fra staten. Den var Sveriges første havisbryter ble bygget for å holde skjærgården isfri, men ble også utlånt til staten for og assistere sjøfarten i Østersjøen.

Sankt Erik er bygget som en klassisk østersjøisbryter, baugen er vinklet for å gli opp på isen og bryte med hjelp av fartøyetts vekt. Den har i tillegg en propell forut som har til hensikt å lage undertrykk under isen og male opp isen i mindre flak, en annen effekt er å smøre skutesidene med vann og is for lettere å ta seg fram.

Sankt Erik er utstyrt med to trippel dampmaskiner, den ene på 2800 IHK og den andre på 1200 IHK.

Og har i dag 4 oljefyrte (tidligere kullfyrte)skottekjeler samt en donkeykjele.

For å kunne ta seg løs hvis den satt fast er den utstyrt med et krenkning system som pumper ballast fra side til side så båten vagger seg løs. Båten hadde i aktiv tjeneste et mannskap på 60 mann.

Sankt Erik ble tatt ut av tjeneste 1977 og ble museumsfartøy 1980.

Sankt Erik blir i da benyttet til chartertrafikk og har passasjersertifikat. Disse turene blir forholdsvis kostbare for kundene, bare oppfyllingen koster ca. kr. 100.000.-

Fakta om Sankt Erik: Lengde 60 meter
Bredde 17 meter
Dypgående 6,5 meter



Mannskapet fra "Styrbjørn"
på befaring om bord
på "Sant Erik".

Lørdagskvelden spiste vi en bedre middag i kjelleren på det vakre Petersénska huset, bygget 1647- 49 som ligger ved Munkbron i Gamla Stan.

Dette ble oppført for å bli ett palass som skulle overgå alle vanlige hus i byen.

I 1753 ble det kjøpt av kongehuset. Kong Adolf Fredrik opprettet der en kadettskole.

Husets navn fikk huset først når grosserer Hermann Petersén i Ostindiska Kompagniet overtok det i 1757, og er den dag i dag i samme familiens eie.

Området huset ligger i kalles Restaurangkvarteret Aurora. Dette navnet har det etter sigende fått etter at den merkelige familien Köningsmarck leide huset 1670 – 80.

Navnet stammer i fra Aurora von Köningsmarck, som var elskerinnen til August den sterke av Polen.

For hans regning forsøkte Aurora og forføre Karl XII, dog uten og lykkes.

I husets gastronomiske tradisjoner fra 1565 og framover i tiden kan man hente fram et sitat fra August Strinbergs "Gamla Stockholm": I Lilla selskapets fönster i Petersénska huset syntes på 1830 – 40 tallen selskapets ledamöter, sysselsatta att smälta en av Gustafva Björklunds middagar, mycket engenäm sysselsättning tycktes det.

Søndag formiddag begynte med et minutt stillhet utenfor adressen der rederikontoret til Trafikaktiebolaget Grängesberg – Oxelösund lå før det ble nedlagt.

Før vi vandret rundt i Gamla Stans trange gater fram til vaktavløsningen på slottet og en runde i Skattkammaren der vi lot oss blende av alt gull og juveler i den store samlingen av kroner, septe og riksepler.

Etter lunsj på Stortorget, der arbeiderne i det gamle Stockholm møtte opp hver morgen for å få jobb, nærmet tiden seg for igjen å sette kursen vestover, og toget tok oss mett av inntrykk vel tilbake til Oslo og Drammen.

Takk til alle dere som tok dere råd og tid til å bli med på denne turen spekket av historie og tradisjoner.

"FØRR EI DAME!"



Bli med når MS Lofoten feirer 40!

Mandag 8. mars 2004, legger Hurtigruteskipet MS Lofoten ut på sin 40-års Jubileumstur fra Bergen! Det vil bli spesielle arrangementer underveis, både om bord og langs leia. Bli med på en uforglemmelig tur!

8. - 19. mars 2004

Bergen - Kirkenes - Bergen

Bergen-Kirkenes-Bergen

priser pr.pers fra kr 7.900,-

Bergen-Kirkenes

priser pr.pers fra kr 5.293,-

Kirkenes-Bergen

priser pr.pers fra kr 4.345,-

Prisene inkl. full pensjon.

Vi er behjelpelig med rimelig flytilslutning.

For bestilling av reise:

Ofotens og Vesteraalens Dampskibsselskab asa
telefon 76 96 76 93

MS Lofoten var ferdig bygd i 1964 ved Akers Mek. i Oslo. Skipet ble i år 2000 vernet av Riksantikvaren. Om bord finner du ingen overgådig cruiseskip-luksus, men en god og nøktern komfort og hyggelig, hjemlig stemning. Interiøret i MS Lofoten er holdt i klassisk stil.

Se også våre internettsider:
www.hurtigruten.com

OVDS forbeholder seg retten til å gjøre endringer i programmet.

verdens vakreste sjøreise



HURTIGRUTEN

Mangler penger til restaurering.

Tekst /foto: Rolf Formo.



Restaureringen av dampskipet "Turisten" har stanset på grunn av pengemangel, konstanterer Steinar Arntzen.

Det store restaureringsprosjektet av dampbåten "Turisten" hos Hansen og Arntzen i Bamble har stoppet opp på grunn av pengemangel.

Daglig leder Steinar Arntzen sier at det nå ikke blir arbeidet på den gamle båten "Turisten", som hørte til i Haldenvassdraget. Det er brukt et par millioner kroner til nå i prosjektet, og det er behov for ytterlige fem millioner kroner før stålskroget er ferdig klinket.

Totalt er restaureringsprosjektet kalkulert til 20 millioner kroner, og da skal "Turisten" være tilbake i sin fordums prakt. Stålarbeidene er beregnet til sju millioner kroner og skal utføres hos Hansen og Arntzen Båtbyggeri i Ekstrand. Etter planen skulle dette vært ferdig i år. På teknisk museum i Oslo står dampmaskinen som etter hvert skal sørge for framdriften.

Suldalsdampen fra 1885

Tekst og foto: Trine Marcussen.

Noen dager i året er det mulig å få bli med Suldalsdampen på tur i Suldalsvannet, slik jeg fikk oppleve med Bergen Veteranvogn-Klubb, grunnet deres deltakelse under Vestlandstreffet 2003. "Dampen" drives i dag av Foreningen Suldalsdampen, og de overtok båten i 1978. Det var en hyggelig og informativ tur som det gråhårede båtmannskapet ga oss. De fortalte at M/S "Suldal" ble bygd med byggenummer 10 av Stavanger Støberi & Dok i 1885 for Suldal Dampskibsselskab A/S. Byggematerialene ble fraktet til Suldalsosen, hvor fartøyet ble bygd, for deretter å trafikkere Suldalsvannet med passasjerer og gods. Etter hvert som biltrafikken økte, ble det anskaffet to livbåter med påbygd dekk med plass til fire biler som ble slept etter dampbåten. Som ny fikk "Suldal" installert en høytrykks dampmaskin som senere ble skiftet ut med en høy- og lavtrykks dampmaskin på 49_IHK. I 1953 ble denne skiftet ut igjen med en 60 HK Union semidiesel. Samtidig ble overbygget ombygget. Fartøyet har for øvrig gjennomgått en del mindre ombygninger.

Siste tiåret før 1900 var høydepunktet i turistnæringen, med vill, vakker natur og



Suldalsdampen i herlig driv inn mot kaien, klar til å plukke oss opp for en tur langs vannet!



Bergen Veteranvogn-Klubb deltok på Vestlandstreffet i Suldal, og vi fikk oss en flott tur på Suldalsvannet. Legg merke til "dampens" høye og slanke skorstein; - med to røde "sulteringer" på svart bunn.

Lakseslottet på Lindum i nærområdet. Veien fra Sand til enden av Suldalsvannet var ferdig i 1875. Folk hadde tidligere kun brukt robåter for å komme seg fram langs vannet, så det var stor høytid da "Suldalsdamperen" kom i trafikk i 1885. Det var mest engelske turister som "oppdaget" ruten fra Sand til Suldalsosen, derfra med båt opp vannet til Nes, videre med skysskarer opp dalen til Røldal og Odda, for deretter videre ferd til resten av Hardanger.

Utnyttingen av de store vannmengdene som rant ut i vannet, førte til at privatpersoner kjøpte vannrettigheter til nesten alle elvene. Først i 1950-årene løste Norsk Hydro inn alle rettighetene i området rundt øvre del av vannet og i Røldal, også de som fortsatt var på grunneierne sine hender. Da ble aksjeselskapet Røldal-Suldal Kraft A/S stiftet. I 1965 var den første kraftstasjonen i drift, med over 1000 mann i arbeid. Sammen med kraftutbygging i Øvre Suldal kom kravet om bedre kommunikasjon. Gamle Suldalsdamperen ble skiftet ut med bilfergen "Suldalsporten" i 1939, men etter hvert ble også denne umoderne og lite effektiv. I 1974 startet arbeidet på veien fra Nes og nedover vannet, og da den første bilen kunne kjøre denne stekningen, ble samtidig båtruten på vannet innstilt. "Suldalsporten" ble senere senket på dypt vann en mørk nattetime. Heldigvis led ikke "Suldalsdamperen" samme skjebne, til stor glede for oss som har vært så heldige å få mulighet til å bli kjent med nettopp Suldalsdamperen.

Dampdrevet prinsesse på Farris

Tekst/foto: Per Nyhus.

Kjell Bjørbekk vekker oppsikt med sin elegante veteranbåt.

Hun gikk fra verftet i Stockholm i 1918. Nå seiler "Prinsessan Eugenia" på Farris med Kjell Bjørbekk som reder, skipper og maskinist. Det er intet mindre en Norges eldste dampdrevene lystbåt, opplyser den stolte eier.

Men i stedet for å menge seg med den historieløse båtvippen i Stavern, seiler pensjonisten (70) Kjell Bjørbekk sin gamle dame i størst mulig tilbaketrukkethet på Farris. Her har han funnet seg en stille bukt ved en flytebrygge i trygt gjemt for både klåfingrede guttunger og omflakkende tjuvbander.

Like fin siden 1918

Jeg er mest redd for ødeleggelseslysten, sier Bjørbekk. Når båten har klart seg



Helfigur: Sønn ser hun ut i helfigur, "Prinsessan Eugenia", der hun residerer ved en flytebrygge et sted i Farris. Om bord står prinsessens stolte eier gjennom de siste tre åra, Kjell Bjørbekk.

omtrent uten en skramme siden den gikk fra verftet i 1918, ville det vært fortærende å få den ødelagt på en natt av vandaler.

Mindre sjangser er det vel at noen skulle stikke av med dampmaskinen, svær og tung som den er og med en skyvekraft som antagelig gjør den vanskelig omsettelig på helemarkedet. Ikke for det, jeg har presset den opp i seks – syv knop. – Men den er kanskje billig i drift? – Det går et par vedkurver på veien fra Eidet og opp hit hvor den ligger. Den tar til takke med hva det skal være bordbiter og avfallvirke, men høyoktan er tørr granved. Det er da den kan presses opp i syv knop.

Maskinelle data

Kan det sies noe allment begripelig om maskinen? – Hjelper det om jeg forteller at det er en tosylindret dobbeltvirkende compound? – Ja, det forklarer jo i grunn alt. – Som ny, omkring 1960, hadde den forresten bare en sylinder, og da var effekten så dårlig at båten sto stille under marsjfart. Kjelen er for øvrig kjøpt i Oregon, om det skulle interessere noen. – Hvor lenge har du eid Norges eldste dampdrevene lystbåt? – I tre år, og fram til i dag har jeg klart meg unna offentlighetens lys. Men nå nytter det visst ikke lenger. Langs hele Farris glaner de etter meg og kommer med all verdens morsomme bemerkninger.

I Stockholms – skjærgården.

Jeg tror jeg er blitt en populær gjest blant sommerbefolkningen her oppe. Føler meg nesten som kapteinen om bord på en liten "Skiblander". Sammen med Mjøsas hvite svane er den forresten alene om å være registrert i "Svenska Ång-båtföreningen". – Hva heter elsklingen? – "Prinsessan Eugenia". Navnet har hun har hun hatt helt siden hun ble døpt i Stockholm.

Det var i 1918 som sagt, og i mange år kruset hun omkring i den stockholmske skjærgården med hovedstadens fiff om bord. Vær sikker på at de fikk mange beundrende blikk etter seg den gangen. Båten er jo også meget elegant og smekker. Skroget er åtte meter langt, men så smalt at det gir inntrykk av en forvokst kano. – Hvor mye kan klenodiet være verd? – Det får bli en hemlighet mellom meg og "Prinsessan Eugenia", sier hennes eier og fører, Kjell Bjørbekk.



Ny bok

Johan Anker – Linjenes mester.

Elin Kragset Vold og Ole Engen:
Johan Anker – Linjenes mester.
Cappelen's Forlag A.S. 228 sider ib.

Anmeldt av Thor Hansen.

Elin K. Vold og Ole Engen har skrevet en flott bok om seileren og konstruktøren Johan Anker. (1871-1940.) Han er nok den mannen som gjennom tidene har betydd aller mest for norsk seilspport.

Forfatterne har gransket arkiver, samlet stoff og mengder av gamle og nye bilder, som forteller mye om det spennende livet til Anker og alle de linjevakre båtene han var mester for.

Tidlig gikk Anker i kompaniskap med Christian Jensen. Anker var spesialist på lystbåter, mens Jensen bygget større bruksbåter. Polarskipet "Maud" var hans store mesterstykke, bygd for Roald Amundsen i 1917.

Anker & Jensens Baadbyggeri gjorde seg snart bemerket og velstående seilere strømmet på med bestillinger.

Fra 1905 til 1940 ble over 400 båter sjøsatt ved verftet i Vollen i Asker.

Den elegante skarpseileren Draken var en av de mange Ankerkonstruksjonene.

Denne båten fikk olympisk status og verdens beste seilere flokket seg om klassen. Høydepunktet for denne båttypen kom i 1966, da 101 Draker sloss om Drakegullpokalen i Øresund. Selv var Anker en glimrende seiler og det beviste han blant annet ved å ta olympisk gull i både 1912 og 1928.

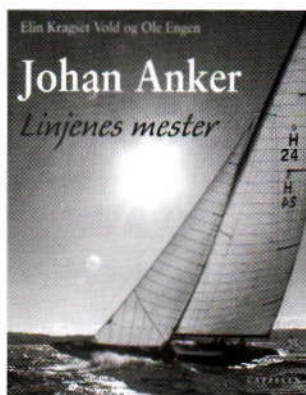
Ankers forhold til kongefamilien er et tema i boken og for den senere kong Olav, skulle Johan Anker bli en inspirasjonskilde og læremester. For dem begge var seilingen en felles lidenskap.

Listen over kong Olavs båter er lang og de fleste av dem var Ankerbåter.

En av kong Olavs ankerbåter må jeg stoppe litt opp ved, den vakre grønnmalte 8-meteren «Sira». Hun er en skjønn svane av en seilbåt, tegnet av Johan Anker to år før han døde. Denne båten ble flittig brukt og i 1993 seilte den 80 år gamle kong Olav sin 45 år gamle «Sira» inn til en hederlig femteplass av 17 startede på Hankø.

I 2002 kunne kong Harald fortelle at "Sira" er under restaurering. Alle bunnstokkene over kjølen og noen jernspanter er skiftet og båten skal igjen bli den solide regattabåten den engang var. Kong Harald lover at "Sira skal bli en bruksbåt som blir å se på fjorden og ikke en prydgjenstand.

Boken om Johan Anker – linjenes mester, er en praktbok for alle trebåtentusiaster med lidenskap for vakre båter og for folk som er fascinert av sjøen og med sans for seiling som sport og fritidsaktivitet.



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



«Granvin», «Børøysund» og «Atløy» til kai ved Finden. Foto: Laila Andresen.