

DAMPSKIBS

P O S T E N



«Granvin», «Atløy» og «Børøysund» til kai i Lågøy.
Vi fikk god trening å fortøye ved siden av hverandre under Sogneturen.
Foto: Trine Marcussen.

Dampskibsposten

Dampskibsposten er medlemsblad for Norsk Veteranskibsklub, Veteransklaget Fjordabåten, Bergen, Nordhordland Veteranbåtlag, Atløys Venner og Nordenfjeldske Staalskibsunion. Dampskibsposten er et bindeledd mellom foreningenes medlemmer og miljøer som arbeider med kyst- og fartøybevaring.

Opplag 2.200

Styremedlemmer 2004

Norsk Veteranskibsklub

Postboks 1287 Vika, N-0111 OSLO
Tlf.: 22 41 70 41- Båtene 22 41 63 12
Bankkto. 8998.07.36580
Internett: www.nvsk.no

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 Nordby	A 22 92 72 39

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

Nordenfjeldske Staalskibsunion

Leder:	Pr. telefon
Per Kr. Rognes	73 52 68 08
Schøllers gate 12,	907 41 054
7043 Trondheim	
Nestleiar:	
Viggo Nonås	56 19 19 91
Åsheimsmarka, 5286 Haus	901 55 067

Veteransklaget Fjordabåten

Postboks 1740 Nordnes
N-5816 BERGEN
www.fjordabaaten.no Pr. telefon
Formann: p: 53 41 52 14
Harald Kvinge a: 53 49 13 00

Kasserer:	
Arne Lyngtun	55 28 07 31

Sekretær:	
Trine Marcussen	55 33 79 75

Atløys Venner

Kystmuseet i Sogn og Fjordane,
Postboks 94 – 6901 FLORØ

Side Innholdsfortegnelse:

- 4 Sommerjobb med mening. Del 2
- 8 Gammel kjærlighet rustet.
- 12 Bergen Havn – krigssone i fredstid?
- 14 Arrangementer vår/forsommer i Oslo 2004.
- 15 Oslo Havn før og nå.
- 16 Nytt fra Norsk Veteranskibsklub
- 18 Nordenfjeldske Staalskibsunion.
- 23 Vil ta opp D/F "Ammonia".
- 26 Da Sør og Nord-Odal ble sjøfarts-kommuner.
- 30 "Bolsøy".
- 32 Tilbake til fortiden – fra motorskip til dampskip.
- 43 Fra hvalbåt-damp til hvite seil.
- 47 Ny bok: "Rigel" – norgeshistoriens største skipsforlis.

HUSK STOFFRIST 15. APRIL 2004

Redaksjonen – Dampskibsposten

Redaktør:

THOR HANSEN

Teknikergt. 5

3912 Porsgrunn

Tlf. 35 55 52 01

e-mail: tho-h@online.no

*Tollbugt. 1 B
3933 P.gr.*



JØRGEN A. BANGOR

Daniel Walstadsvei 1

0493 Oslo

Tlf. 918 63 564

e-mail: jab@nvsk.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.

Sommerjobb med mening. Del 2

Av Magne Hansen.- Her forteller han videre fra sommerturen 2003.

Foto: Trine Marcussen.

Fredag 18. juli bar det nordover til Sognefjorden for å gjennomføre den tredje og siste delen av sommerprogrammet. Været var fortsatt fint og varmt, ja for maskin – og byssefolkene nesten for varmt. Første besøk gjalt Arnafjorden på sørsiden av fjordens ytre del. Her jubilerende handelsstedet og den nyrestaurerte dampskipskaien ble utprøvet av oss kl. 22.30 samme kveld. Mottagelsen var storslått med musikk, servering og godt fremmøte med stedets "væreier", Morten Neset, i spissen. Underveis hadde M/S "Atløy" fra Florø igjen sluttet seg til oss ved Sognefjordens innløp. Det samme hadde etter hvert flere veteran redningsskøyter, skyssbåter etc. slik at Arnafjord havn var nokså oppfylt og et vakkert skue under de høye fjellene. Vårt blandete veteranskipsorkester, som fra tid til annen, uten forhåndsannonsering, spilte opp på dekket fortrinnsvis under båtdekket hvor akustikken var best, ble denne



Arnafjord. Her fikk vi en fantastisk velkomst.



Finnabotn. Siden veteranbåtene var for dype, ble motorkuttere og redningsskøyte rekvirert, slik at vi kunne oppleve "jordens innvoll", som Finnabotn kalles på folkemunne.



Midtfjords. Møte mellom ny og gammel tid hos Fylkesbaatane: "Solundir" og M/S "Atløy". Korrespondanse midtfjords er et møte med lang tradisjon i Sognefjordens indre.



Gudvangen. Isbreene har tydelig formet U-dalen som ledet oss til Gudvangen. Der var stupbratte fjell som omringet oss på alle kanter og vi følte oss liten.

kvelden forsterket av en hornblåser og andre fra omgivelsene og nattesøvnen ble nok utsatt for noen mens andre svingte seg rundt skylight'et.

Lørdagen fikk "Børøysund" hvile mens deltagerne fulgte med de andre båtene til Vik hvor vi besøkte Kristian Oterskreds motormuseum og fikk en interessant omvisning med kåseri av han selv. Om kvelden hadde vi gleden av å oppleve igjen en ekte bygdefest på ungdomshuset til langt ut i de lyse, fløyelsmyke nattetimene.

Søndag seilte vi til nabofjorden og la til utenpå de andre stålåtene ved bryggen i Finden. Med Morten Neset som ciserone dro vi med flere av de mindre båtene inn gjennom den grunne strømmen til Finnabotn. Overalt i området fikk vi et godt inntrykk av fortidens problematiske livberging i disse svært avsides samfunnene.

Samme kveld kom vi til Balestrand på nordsiden av fjorden. Her var "Børøysund" også tidlig på 90- tallet, bl. annet for å inspirere til restaureringen av den tidligere lokaldampbåten "Stavenes". Nå fikk vi anledning til å gjenoppleve det klassiske Kvikne Hotell med sitt praktfulle parkanlegg, samt Fjærland med Bremuseet og Mundal Hotell, også denne gangen ved hjelp av "Granvin", neste dag.

Tirsdag 22. juli var avsatt til besøk i Kaupanger, hvor vi hadde invitasjon fra familien Knagenhjelm til lunsj på Hovedgården. Etter mottagelse og historikk i hovedbygningen, nøt vi et meget godt måltid i hagen. Under dette ble det utvekslet gaver og hilsener og Hallstein Ese orienterte om "Stavenes" og restaureringen. Etterpå fikk vi oppleve den svært gamle stavkirken . Der fikk vi en meget fin



Furenes. Hele bygdens befolkning stilte opp på kaien og inviterte oss til "Bygdedag". De norske flagg vaiet over bygden som om det skulle vært 17. mai!

orientering ved den 84 årige Wibeke Knagenhjelm, som dessverre gikk bort noen måneder senere. Vi rakk også et kort besøk på båt-museet ved De Heibergske Samlinger. Senere på ettermiddagen seilte vi en kortere fjordtur med 82 passasjerer til inntekt for dette bevaringsprosjektet.

Dagen i Kaupanger hadde gitt oss mye og vi håper at våre 3 lange fløyt ved avgangen kl.20.00 ga uttrykk for stor takknemlighet.

Før dagen var omme lå vi vel fortøyet ved Jernbanekaien i Flåm, fremdeles sammen med "Atløy" og "Granvin". Neste dag var vi ledd i et større turopplegg med utgangspunkt i Bergen. Vi korresponderte med tog fra Myrdal og veteranbusser fra Gudvangen til Voss og retur med dem som reiste den andre veien. Belegget var bra og været fint og mange ga uttrykk for begeistring over å kunne nyte den spesielle stillheten om bord i vårt fine fartøy og i slike omgivelser.

Underveis overvar vi bordingen mellom ekspressbåten "Solundir" og "Atløy" – Fylkesbåtene i gammel og ny tid. Vi hilste også på en stor cruise-båt og hadde anløp i det fraflyttede Dyrdal i Nærøyfjorden samt Underdal på returen.

Om kvelden reiste vi til fjells med den berømte Flåmbanen, en fin avveksling etter flere uker i havnivå.

Resten av sommerturen er godt dekket i forrige nr. av Trine Marcussen's fyldige repotasje.

Gammel kjærlighet ruster!

Tekst og foto: Trine Marcussen.

"De av våre medlemsfartøyer som ikke er under restaurering, forbereder opplag for vinteren. Seinhøsten blir på mange måter en oppsummerings tid i fartøyvernet. Gikk driften i sommer som forventet? Er vi kommet et skritt videre i løsningen av de problemene vi har trukket med de siste årene? Orker vi fortsettelsen? Innerst inne vet



En iherdig, trofast og samvittighetsfull vedlikeholdsgjeng: Oddvar Stølsnes, Jan Hjeltestad, Odd J. Gundersen og Magnar Lund.



Gammel kjærlighet ruster, - uavhengig av om det er veteranbil eller veteranbåt: M/S Granvin, M/S Atløy, D/S Oster, M/S Tansøy, M/S Midthordland og M/S Bruvik til kai i Modalen i 2002. Riksantikvaren er involvert i fire av disse båtene.

vi svaret. Vi vil leve videre med paradokset "rust, råte og kjærlighet". Fartøyvern er en livsform. Det er en grunn til at vi i sin tid involverte oss. Det er knyttet sterke følelser, ambisjoner og drømmer til fartøyet." (Sitat: Norsk Forening for fartøyvern, oktober 2003).

Gammel kjærlighet ruster, dessverre, - uten pleie og omsorg. Hvor kan hjelpen vår komme fra, hva kan rederiet gjøre og hva kan du som medlem av laget gjøre?

Riksantikvaren, Hardanger Fartøyvern Senter og Sjøfartsdirektoratet

I utgangspunktet skulle M/S Granvin ligge i opplag ved Hardanger Fartøyvern Senter (HFS) gjennom vinteren 2002/2003, og HFS skulle skifte ut dårlige felt på båtdekk og hoveddekk. Da arbeidet kom i gang, viste det seg at tilstanden på begge dekkene var gjennomgående ganske så dårlig. Derfor kontaktet HFS Riksantikvaren og forespurte om et tilskudd som gjorde det mulig å gjøre mer enn bare krisetiltak. Svaret var positivt, og Riksantikvaren ga oss kr. 800.000 til diverse arbeid på båten. 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".

M/S Granvin fått følgende midler fra Riksantikvaren: kr. 40.000 i 1998, kr. 100.000 i 2000, kr. 100.000 i 2001 og kr. 300.000 i 2002, før vi fikk kr. 800.000 i 2003, totalt kr. 1.340.000. I perioden 1993-1998 fikk D/S Stord I kr. 1.250.000 fra Riksantikvaren, for 2003 kr. 1.100.000 i ekstraordinære midler, totalt kr. 2.350.000. Hva er det som gjør at vi får eller ikke får disse nødvendige midlene, og hvilke andre båter er det vi kjemper sammen med for å få disse midlene?:

Verneverdige skip, slik som M/S Granvin og D/S Stord I, krever samarbeid med Riksantikvaren. I St.prp. nr.1 2002/03 omhandler underpost 72.4 "Kystkultur og fartøyvern":

"Mål": Målet med tilskuddsordningen er todelt: A: Sikre og sette i stand et representativt utvalg faste kulturminne langs kysten og et representativt utvalg fartøy. B: Medvirke til drift av utvalgte fartøyvernssenter slik at de kan utøve virksomheten etter formålet. "Oppfølging og kontroll": a) Kontrollen skjer ved generell formalia- og sannsyns kontroll av regnskap og sluttrapport med fotografi fra tilskuddsmottakeren. I spesielle tilfeller er det også aktuelt med kontroll på stedet av Riksantikvaren eller fylkeskommunen for å se til at kulturminnet er sikret og satt i stand etter antikvariske retningslinjer. b) Tallet på fartøy som blir satt i stand ved fartøyvernssenter og tallet på læringer/faglærte er viktige kriterier for oppfølging. Riksantikvaren kontrollerer videre revidert årsregnskap og årsmelding fra fartøyvernssentrene.

Veteranskipseiere sin felles interesseorganisasjon, Norsk Forening for Fartøyvern (NFF), har i sin medlemsmatrikel 104 fartøy. Bare 7 er verneverdige fjordabåter. Av disse syv er tre "yngre" motordrevne fjordabåter og M/S Granvin havner i kategori med M/S Atløy og M/S Midthordland. De to siste er blitt fullt restaurert vha. store midler fra Riksantikvaren, og M/S Granvin bør stå for tur da den sårt trenger midler.

Fire fartøy i matrikkelen er eldre fjordabåter som ved nybygging var dampskip; D/S Stavenes, D/S Børøysund, D/S Oster og D/S Stord I.

Det er stor interesse for M/S Granvin, D/S Stord I, for de andre veteranbåtene og for fjordkultur, men det er vanskelig å få midler fra næringslivet akkurat nå, grunnet magre tider. Derfor er det også av svært stor viktighet at Riksantikvaren gir bidrag til båtene, da det igjen gir gode signaler til næringslivet.

Veteranskiplaget Fjordabåten sine to fartøy M/S Granvin og D/S Stord I har altså i år fått samlet tilskudd på kr. 1.970.000 fra det offentlige og kr. 400.000 fra private/næringslivet til D/S Stord I. Bidragene gjør laget i stand til å holde M/S Granvin seilingsdyktig og fase 1 i gjenoppbygningen av D/S Stord I (seiler for egen maskin, men uten passasjersertifikat), er nå realiserbart innen rimelig tid, som er tidfestet til Nordsteam 2005 Bergen.

Det var jo bra. Er der da noen problem? Rederiet (= Styret i Veteranskiplaget Fjordabåten) mottok en 8-punkts påleggssliste, datert den 10.04.03 fra Sjøfartsdirektoratet som ga oss seilingstillatelse for M/S Granvin ut oktober 2003, og innen da måtte alt utbedres. Der var mange store reparasjoner som kan koste over millionen. Styret prioriterte den 12.03.03 følgende tiltak for vedlikeholdssesongen 2003/2004. Det skal søkes Riksantikvaren om midler til: Dekkshus, stål "all over", utskiftning av dekksp plank og innredning. Utbedring av stål ved toalett og postlugar. Skott mot messen. Diverse strekkplater. Styremaskin og ror. Deretter restaurering av ruffen (forutsetter ikke-krav om kollisjonsskott). Dåfjorden gjør stålarbeidet, mens Hardanger Fartøyvern Senter skal rigge ned og bygge opp igjen salongen. Til dette er vi helt avhengig av nye bevilgede midler fra Riksantikvaren, for uten midler ligger vi dårlig an. Har vi ingen seilingsgodkjente båter, har vi heller ikke noe aktivt lag.

Hva gjør så rederiet for disse to båtene? I tillegg til å søke det offentlige samt det private om midler, har vi driftsoverskudd fra seilingssesongen med M/S Granvin, samt noe penger fra egen konto, hvor overskuddet skal gå til begge båtene. I tillegg får vi penger fra en automat, som dessverre snart er en saga blott. For å utvide vedlikeholdssesongen til M/S Granvin, ønsket styret for øvrig å avslutte seilingssesongen tidligst mulig (19.09.03) samt starte sesongen senest mulig (07.05.04).

Vedlikehold på M/S Granvin og på D/S Stord I

Jan Hjellevstad og Oddvar Stølsnes har vært vedlikeholdsansvarlige for Bergensregionen, mens Odd Angeltveit og Odd Jostein Gundersen er det når M/S Granvin er i Dåfjorden. Kåre Taule har ansvaret for D/S Stord I. Hver av dem har gjennom dette året hatt mellom 500 og 700 timer hver i dugnad/vedlikeholdstimer, som igjen utgjør 70-100 dager pr. mann pr. år med fulltidsarbeid. I tillegg til at den nedlagte arbeidsinnsatsen er imponerende og formidabel, har de også spart Veteranskiplaget for masse penger, da alle jobber gratis for laget, slik og driftsgruppen og styret gjør. Takk for den solide jobben dere har utført så langt!

Der er investert i M/S Granvin og i D/S Stord I like mye i vedlikeholdsarbeid som Riksantikvaren har gitt i kroner og øre. Dette forteller litt om hvor viktig det er at vi har folk som kan og vil stille opp på dugnad, men det er som oftest de samme gamle, trofaste sliterne som går igjen. Slike kapasiteter har vi ikke råd til å miste, verken sosialt eller økonomisk. Derfor er det så utrolig viktig at mange flere bidrar med noe, slik at disse kapasitetene ikke går lei.

Vedlikeholdsånden sesongen 2002/2003 på M/S Granvin var heller dårlig blant normalt seilende mannskap, som resulterte i at veldig få måtte gjøre veldig mye arbeid. Det er å håpe på at flere av normalt seilende mannskap vil være med på å gjøre dugnad ut i fra det denne kan, slik som det å banke rust, male eller vaske, da hovedoppgaven til laget er å vedlikeholde og ivareta veteranskipet. Oddvar Stølsnes har utarbeidet en detaljert liste over "Arbeid som bør utføres etter endt sesong 2003", slik at det er nok av definert arbeid å gjøre. Hva kan du bidra med av rustbanking, maling og vasking? For å sitere en kapasitet som Oddvar Stølsnes: "Du skal ikke bare tenke på båten i seilingsperioden, men også huske på følgende: Det som gjør at båten seiler om sommeren, er arbeidet som er lagt ned mellom sesong slutt og sesong start. Da er de viktigste personene arbeidsføre pensjonister med båterfaring. Morromenn som stiller på jobb om sommeren, ser ut å gå i hi om vinteren".

Kanskje man ved ansettelse av nye seilende mannskap, bør påføre i ansettelsesbrevet at de også må være villige til å delta på dugnad og vedlikeholdsarbeid i noen timer, - også utenfor seilingssesongen. Kanskje man burde kreve av normalt seilende mannskap at de betaler medlemskontingent til veteranskipslaget? For ordens skyld vil jeg nevne at denne artikkelen står for undertegneds regning, og er ikke nødvendigvis veteranklubbens syn.

Et tveegget sverd

Styret i Veteranskipslaget ønsker en profil av M/S Granvin, som "Kulturminnet Granvin". Det innebærer at blåturner og firmaturer skjæres ned på, samt seilingsomfanget, slik at vi får en roligere bruk av båten. For å få dette til, må vi satse på at Riksantikvaren er med oss, slik at vi kan bruke mer tid på de ønskelige kulturturene samt skoleturene. Men det er en kjennsgjerning at blåturner gir mer penger i kassen, enn kultur- og skoleturer. Derfor er dette et tveegget sverd.

Siden søknad til Riksantikvaren sendes innen 31/12 hvert år, med svar først i februar året etter, kan vi aldri planlegge vedlikeholdet fullgodt: "Har vi penger til å gå i gang, eller har vi ikke?", er alltid det store usikkerhetsmomentet. Forhåndstilsagn fra Riksantikvaren hjelper.

Konklusjonen må bli som følger: En forutsetning for å kunne gjennomføre en samlet plan for istandsetting og vedlikehold, er at Riksantikvaren gir tilstrekkelige tilskudd til de jobbene som skal utføres. Og at den enkelte i laget ofrer mer av sin tid på vedlikeholds- og dugnadsarbeid, spesielt utenfor seilingssesongen. Gammel kjærlighet rustar...

Bergen Havn – krigssone i fredstid?

Tekst: Øyvind Konglevoll. Foto: Trine Marcussen.

Det er dramatisk og trist lesning når en ser hva vi har i vente når det gjelder avsperring og inngjerding av store og populære deler av Bergen Havn.

I generasjoner har bergensere kunne ferdes her og tatt i øyesyn seilskuter, dampskip, lasteskip, Hurtigruter, Englandsbåter, Amerikabåter, cruiseskip og krigsskip.

Dette skal det nå visstnok bli slutt på. Særlig amerikanerne har presset på gjennom sjøfartsorganisasjonen IMO for å sikre havner med utenlandstrafikk mot mulig terror.

Når Bush og Blair treffes snakkes det om at terrorister ikke skal få ødelegge "our way of life". Nå er det "our way of life" som er truet.

Vågen og Bergen Havn er byens stolthet og en selvfølgelig del av byrommet, hvor vi alle har kunnet ferdes. På Skolten har man i generasjoner vinket velkommen eller farvel til kjære og kjente. Her har man samlet tusener til de store anledninger, som da "Venus" klappet til kai etter den store redningsdåden i Nordsjøen vinteren 1937. På solskinnsdager med utsikt til en speilblank Byfjord eller på ruskeværsdager



Skal Bergen Havn bli utilgjengelig for bergensere og andre som ønsker nærkontakt med fordums historie, grunnet amerikanernes terrorredsel? Har vi opplevd Nordsteam, Modalsturen, Cutty Sark, hurtigruteanløp, etc for siste gang? M/S Granvin og veteranbiler fra Bergen Veteranvogn-Klubb gir sin honnør til M/S Harald Jarl sitt siste hurtigruteanløp.



Skal man forby båttrafikken inn og ut Vågen for å forhindre potensielle terrorangrep? Den 23/11-01 stimte M/S Granvin, M/S Tansøy og fylkesbåter inn Bergen Havn i kjølvannet av M/S Atløy i forbindelse med sistnevntes boklansering, mens "Befen" krysset i sin vante pendelgang over Vågen.

når nordvesten slår mot kaifronten valfarter bergensere til ytterste del av Skolten for å komme i nærkontakt med havn, fjord og båtliv.

Er dette nå et avsluttet kapittel? Skal vi heller ikke få komme på nært hold av STATSRAAD LEMKUHLL eller andre seilskuter som måtte komme hit på et Cutty Sark arrangement?

Det må jo bli et ganske amputert arrangement.

Så trist og så unødvendig! Hva hjelper disse tiltakene mot?

Er det fra landsiden skip pleier bli angrepet? Har man ikke marine for i krigstid å angripe fra sjøsiden? Terrorhandlinger som er begått mot amerikanske krigsskip har etter det jeg har fått med meg foregått fra sjøsiden.

Hvordan skal man hindre dette? Forby båttrafikken inn og ut Vågen eller på Sandviksflaket og Puddefjorden når cruiseskip er på besøk?

Etter 11. september 2001 ble amerikanerne naturlig nok noe engstelige. Men av og til synes angsten å være noe overdrevet. I sommer var undertegnede med Bergen Brandkorps Musikkorps og spilte for passasjerene som skulle om bord i et cruiseskip på Dokken. Den gang ble uniformerte biler fra brannvesenet bedt om å parkere lengre unna skutesiden. Hvordan tør de å komme hit når de tror Bergen Brannvesen er en potensiell terroristorganisasjon?

Tenk om Bush & Co hadde forsøkt å forstå og løse årsakene til noe av den terroren som gjør snart hele Verden til en utrygg plass? Da kunne vi kanskje fortsatt spasere langs kaiene og de som foretrekker det, fortsatt fiske pale fra kaikanten.

Arrangementer vår/forsommer i Oslo 2004

Norsk Veteranskibsklub i samarbeid med Norsk Sjøfartsmuseum tar sikte på følgende 3 arrangementer:

- 23. mai:** Sommeråpning; Norsk Sjøfartsmuseum. Bli med dampskipet "Børøysund" fra Nordre Akershuskai til museet, for å oppleve en maritim familiedag med aktiviteter for store og små.
- 6. juni:** Norsk Sjøfartsmuseum. Kåseri om "Lokalbåten" ved Bård Kolltveit i kombinasjon med en tur med autentisk lokalrutebåt.
- 13. juni:** Bli kjent med Oslo havn og øyene omkring. Med omvisning sett fra sjøen med D/S "Børøysund". I auditoriet på Norsk Sjøfartsmuseum blir supervideografen om Oslo havn vist.

Norsk Veteranskibsklub og Fartøylaget KNM "ALTA".

I samarbeid med Oslo Maritime Kultursenter arrangerer "Åpent skip" på Nordre Akershus kai.

Lørdagene 15. mai – 19. Juni 2004.

Se også vår internett adr.: www.nvsk.no

Annet.

I nyhetsbrevet fra Norsk Forening for Fartøyvern tar vi også med tre arrangementer for folk og båter.

European Maritim Heritage, Baltic Sail og Marinemuseet i Karlskrona inviterer til festival, regatta og EHM-konferanse under Sail Karlskrona 28.07-01.08.

Kontakt: tlf. 46 64 55 30 32 48 for mer informasjon.

Maritime sommerdager i kystbyen Fosnavåg: Handelstanden og Herøy Kystlag arrangerer Maritime Sommerdager 17.-21. Juni. Stevnet er et treff både for fritidsbåter og veteranbåter. Under stevnet får veteranbåtene sjefsplasser i sentrum av begivenhetene, der også gamle motorer og gjenstander stilles ut.

KYSTENS Landsstevne: Forbundet Kysten avholder sitt 25. Landsstevne i Sandefjord 29. juli til 1 august. NFFs medlemsfartøyer er spesielt invitert, og påmeldte båter får behørig presentasjon under stevnet.

Oslo Havn før og nå

Av John Østby



Fra Vippetangsbryggen 1906, med amerikabåten "Oscar II" ved kai.



Samme motivet juli 2000. Den typiske "trekanten" i midten av bildet er fortsatt synlig.

Nytt fra Norsk Veteranskibsklub

Av Jørgen A. Bangor

Norsk Veteranskibsklub er førti år gammel. 23. februar 1964 regnes som stiftelsesdatoen. Denne dagen satt seks unge menn hjemme hos Arne Lannerstedt i Oslo, og dannet et arbeidsutvalg under navnet "Interessentskapet Pelle". Arne Lannerstedt hadde året før flyttet til Oslo fra Stockholm, hvor han var blitt svært fascinert av dampskipsmiljøet der. Han var også blitt medlem av den danske organisasjonen "Foreningen til Gamle Skibes Bevarelse – Dansk Veteranskibsklub", som ble stiftet i 1963. Full av inspirasjon og entusiasme tok han kontakt med Trond Salvesen, som så fikk med Carl Wilhelm Bordsenius. Disse tre begynte å se etter et dampskip som kunne bevares i Norge. Sammen med en annen gruppe – Pål Ulsteen, Tore Haugen og Kai Torkildsen – fattet de interesse for den lille dampfergen "Pelle", som lå i opplag i Arendal. Interessentskapet Pelle ble dannet, og "Pelle" ble overtatt, betalt med et lån fra Arne Lannerstedts bestemor. 14. mai samme år, ble Norsk Veteranskibsklub formelt stiftet.

I sitt førtiende år tok også landets eldste fartøyvernorganisasjon skrittet ut på nettet. På adressen www.nvsk.no vil man finne informasjon om klubben og fartøyene dens – både aktuelle og mindre aktuelle ting. Ennå mangler mye der (ha tålmodighet, jeg gjør så godt jeg kan), men det mest grunnleggende er på plass. Jeg setter svært stor pris på kommentarer, kritikk, forslag etc. Det kan sendes til jab@nvsk.no.

Vinteren regnes som den stille tiden for fartøyvernet. Hvorfor, går over min begripelse. "Børøysund" og "Styrbjørn" gikk til Drammen Skipsreparasjon igjen i oktober, ble dokket litt senere, og har siden stått sammen i dokken, mens det hele tiden har pågått store arbeider på dem.

På "Børøysund" er all betongen som for over femti år siden ble støpt i lasterom og under tredjeklassesalongen i forskipet, nå tatt ut. Innredningen i salongen, samt en ferskvannstank måtte tas ut for å få gjort dette. Videre er det foreløpig skiftet ca. fem kvadratmeter stål i skroget, og noen spant. En del mer vil bli skiftet i forskipet før jobben er ferdig. Arbeidet blir delvis finansiert av Stortingets ekstrebevilgning til fartøyvernet sist høst, og delvis av Riksantikvaren. Når betongen er ute, blir nytt lenseanlegg installert – svært likt båtens originale. Vanntantanken blir så montert igjen, betongballasten erstattes med blybarrer – ca. førti tonn – og innredningen i salongen kommer tilbake.

På "Styrbjørn" er det skiftet noe mer stål i skroget, og mye av fenderlisten som går rundt hele båten er kommet på plass. Denne er av furu, og av svære dimensjoner. Fenderlisten alene vil ha kostet over en halv million kroner når den er ferdig. Ellers er det nå hovedsakelig ferdiggjøring av lugarer og montering av det elektriske anlegget som gjenstår på båten. Det satses på prøvetur nå til sommeren – 29 år etter at båten sist gikk for egen maskin.

Ellers er arbeidet med å få sertifisert båten nå i gang. Hun blir registrert som lasteskip, da kravene for slepebåter har endret seg i så stor grad at store forandringer av slepeutstyr ellers må til.

Utdokking av begge båtene er planlagt litt før midten av februar.

Døren i akterkappen på "Børøysund" har gjennom et par års tid vært en vanskelig sak for Norsk Veteranskibsklub. Døren, som er av eik, har to alminnelige hengsler og en enkel dørvrider, står på det lave akterdekket, og vender akterover. Sjøfartsdirektoratet mente døren var for svak, og ga pålegg om å skifte den ut med ståldør med terser, samt å heve terskelen. For oss var dette en uakseptabel løsning, da det ville ødelegge båtens autentiske preg. Dessuten så vi det som ganske urimelig, da båten jo i flere tiår gikk i Lofoten og Vesterålen – som ikke akkurat er landets roligste strøk – nettopp med denne døren. Jeg har selv sett hver eneste havarisak som angår "Børøysund" i denne tiden, og ikke én av dem gjelder denne døren. Gjennom de to siste årene har saken gått mellom klubben, direktoratet og Samferdselsdepartementet, samt at Norsk Forening for Fartøyvern og Riksantikvaren har engasjert seg i saken. Mange forslag fra vår side, mange pålegg fra direktoratets side, og alle

avvist av den andre parten. Nå har saken endelig løst seg, med et veldig godt resultat for oss. Døren får et ekstre hengel og to ekstra dørvidere (ikke terser). Ellers forblir den uforandret, bortsett fra at vi i åpen sjø må forsterke den på utsiden med en aluminiumsplate.

Dette er i seg selv en viktig sak for NVSK, men er også et eksempel på at forholdet – man kan endog kalle det samarbeidet – mellom Norsk Veteranskibsklub og Sjøfartsdirektoratet i løpet av den samme tiden har bedret seg veldig. Og det skyldes nok utelukkende en holdningsendring fra vår side.

Så sent som i 1999 måtte klubben nesten avlyse en tur med "Børøysund" til Tyskland. Årsaken var at vi ikke fikk seilingstillatelse. Årsaken til det igjen, var enkel: Søknaden var levert dagen før båten skulle gå, og vedkommende som pleide å ha ansvar for "Børøysund" var på ferie. Feilen var utelukkende vår, men det var direktoratet som fikk "skylden" og ble stående igjen som "den slemme". Turen ble berget, fordi direktoratet strakk seg svært langt, og behandlet søknaden i full fart.

I fartøyvernet har vi en tendens til å tenke at regler for kommersiell sjøfart ikke kan gjelde oss. Vi driver jo dette på ideell basis, og vi gjør landet en tjeneste ved å ta vare på kulturminner. Men det er ikke sånn. Vi må forholde oss til akkurat den samme virkeligheten som alle andre. Et skipsforlis er like farlig om det skjer med et museumsskip som om det skjer med en moderne ferge. Søknader til direktoratet, og pålegg fra samme, kan synes som formaliteter, men det er ikke det. Direktoratet har en svært viktig jobb å gjøre; de har ansvaret for at sikkerheten på norske skip blir opprettholdt, så skade på mennesker og eiendom kan unngås.

Men så har vi den situasjonen, da, at mange av skipene i fartøyvernet er bygget i forhold til tidligere regelverk – regelverk som var tilpasset sin tids trender i skipsbygging. Trendene har endret seg, og regelverkene deretter. Å benytte et moderne regelverk på et gammelt skip kan gi det resultatet at skipet blir regnet som farlig, selv om det faktisk slett ikke er det. Hvordan skal vi i fartøyvernet forholde oss til dette?

Men det er kanskje feil spørsmål. Spørsmålet er kanskje heller: Hvordan skal Sjøfartsdirektoratet forholde seg til dette? Og det er der vi fartøyvernere har en viktig oppgave: Vi må gi direktoratet sjansen til å kunne gjøre jobben sin. Vi kan ikke levere en søknad en time før vi skal legge fra kai, og bare vente på en underskrift. I en slik situasjon kan direktoratet enten la være å gjøre jobben sin, og sette en underskrift på tillatelsen, eller de kan ta ansvaret sitt, og stå igjen som den slemme.

Gjennom mange år med en slik praksis er det ikke å forundre seg over at direktoratet har fått et anstrengt forhold til fartøyvernet. Og når strikken ble strukket langt nok, er det ikke rart at det endte med strenge pålegg som for oss virket urimelige. Når vi ikke ga dem sjansen til å få utredet ting skikkelig, måtte de bare gå ut i fra en "worst case"-situasjon, og gi pålegg deretter, for å være på den sikre siden.

Dette har endret seg nå. Etter råd fra direktoratet har vi i løpet av de siste to årene endret hele vår praksis i forhold til sertifisering og verkstedsopphold. Vi forsøker nå hele tiden å ligge i forkant av problemene, og venter ikke lenger til det kommer et endelig pålegg og kniven på strupen. Fremdriftsplaner for så lenge som ti år fram i tiden er laget, og undersøkelser av skrog og annet blir i stor grad gjort på vårt initiativ, og ikke lenger på direktoratets. Dermed har vi noe å presentere for direktoratet, noe de faktisk kan ta stilling til. Og da kan de vurdere om en eikedør er tilstrekkelig, eller om platene i forskipet kan holde noen år til.

I forbindelse med klubbens 40-årsjubileum vil det være et arrangement for de aktive medlemmene i februar, og så vil vi ha et medlemsmøte åpent for alle medlemmer 25. mars, sannsynligvis på Norsk Sjøfartsmuseum.

Det er nå vedtatt at det ikke vil bli noe Akershusstevne i år, men det planlegges et stort stevne til neste år. Vi inviterer også til å komme med forslag til nytt navn på stevnet. Vi vil ha et navn som reflekterer hva stevnet dreier seg om.

Ennå en stund vil det være vinter, dessverre, men en ny seilingssesong nærmer seg, og vi oppfordrer alle som har lyst til å prøve seg som mannskap til å dukke opp på kaia, eller til å ta kontakt med mannskapsansvarlig Anne Thorstensen, tlf: 66 91 25 84 og 90 50 37 34. Etter hvert vil vi trenge folk til å seile "Styrbjørn", og på "Børøysund" er behovet for nye folk stadig like stort.

Nordenfjeldske staalskibs-union

Av Viggo Nonås.

– Alliance med stål i blikket

Nye veteranskip til Trondheim

I løpet av sumaren og hausten 2003 kom det tre nye veteranskip til Trondheim. Fyrst ute var M/S "Sørhavn", deretter kom S/B "Kaptein Dyre" og til slutt M/S "Ekar".

Fartøyvernmiljøet i Trondheim har vore relativt lite, og av stålskip er det kun "Hansteen" som held til i byen. Med desse tre nye fartøya har byen fått eit oppsving når det gjeld fartøyvern.

Bak desse tre fartøya står de tre ulike grupperingar, sjølv om enkelte personar er med på fleire av dei. "Sørhavn" er eigd av eit andelslag, "Ekar" er eigd av eit veteranbåttlag, og "Kaptein Dyre" av ein privatperson. Likevel har fartøya både nytte av kvarandre og samanfallande problemstillingar. Dette skapte grunnlaget for å skapte ein eigen paraplyorganisasjon kring fartøya i Trondheim.

Nordenfjeldske Staalskibs-Union (NFSU)

NFSU vart skipa hausten 2003 med tanke på å kunne ha eit utstrekt samarbeid mellom fartøya, og ein felles opptreden ovanfor lokale myndigheiter og organisasjonar. Planen er at NFSU skal også stå for felles formidling på vegne av båtane. NFSU er stifta for stålfartøy i Trøndelagsregionen. Foreløpig er det kun fartøy med same tilhaldsstad som er tilknytt organisasjonen. Då fartøya har same byggjematerialet, same drivstofftype, og treng nokolunde same utstyret til vedlikehald, ser ein store vinstar med å samarbeide. Også når det gjeld framtidige innkjøp kan NFSU vere ei god løysing for å kunne oppnå betre prisar. NFSU er ein lokal organisasjon, og er ikkje skipa som ein konkurrent til tildøme Norsk Forening for Fartøyvern eller kystlag.

M/S "SØRHAVN" (3YHI)

M/S "Sørhavn" vart bygd i 1958 hjå P. Høivolds mek. Verksted i Kristiansand (19) for Statens Havnevesen, Oslo. Skipet var levert som eit arbeids, oppmåling og inspeksjonsskip, og vart nytta langs heile kysten, også til sleping. Fartøyet var på 58 brt, og 60 fot langt. Maskina er ein Wichmann 2AC på 160 bhk. Skipet vart nytta kring kysten fram til 1981, då skipet vart seld til Simon Møgster, Stavanger, og omdøpt "Strilbris". Same vidareseid til Brd. Skavik mek. Verksted, Narvik, og omdøpt "Brødrene Skavik". I 1994 vart skipet slippsett på bedrifta sin slipp i Narvik, og der vart ho ståande. I 2001 var underteikna og Per Kr. Rognes på skipsfotografering i Narvik, og kom då tilfeldigvis over skipet der ho stod forlatt på



"Sørhavn": Bildet er tatt av Viggo Nonås ved Gjeslingene fyr på Folla i juli på tur sørover fra Narvik.

slippen. Eit års tid seinare fann me ut at dette skipet burde takast vare på, og fekk ei rekkje folk med på prosjektet og fekk til slutt kjøpt skipet slik det stod på slippen. Eit omfattande arbeid vart sett i gang, og ca. 1.000 timar dugnadsarbeid vart lagt ned før avgang Narvik i midten av juli 2003. Båten fekk då attende sitt opphavlege namn "Sørhavn". Nemnast her må det også at Wichmann'en starta fint etter å ha stått i ro i 9 år på ein slipp utan varme eller annan omtanke!

Skipet er bortimot heilt originalt. Messa er noko ombygd, og båten har fått slepekrok sidan det var nytt. Maskina er heilt original, likeins alt maskinutstyr og dekksmaskineri. "Sørhavn" har eit stort vedlikehaldsbehov, då den ikkje er nemneverdig vedlikehalde sidan 1981. Bl.a. må den blåsast og eindel sveisearbeid er nødvendig på rekkjer og nokre skott. Skipet har fått status som verneverdig skip av Riksantikvaren.

M/S "EKAR" (LMFN) og Veteranbåtlaget "Ekar"

Riksantikvaren uttalte ved fleire høve at det burde vore tatt vare på ein stålfraktebåt. Skipshistorikar Dag Bakka jr. i Bergen "alarmerte" oss gjennom ein artikkel i Skipet der han lista opp aktuelle fraktefartøy. Lista var skummel kort, og etter som me grave fann me ut at lista var for optimistisk, fleire av båtane var allereie ute av landet, og antallet fraktebåtar minska for kvar månad. Underteikna og Per Kr. Rognes



"Ekar": Bildet er tatt av Per K. Rognes i Røyksund under synfaring i november.

sette nok ein gong ut på glattisen hausten 2003, og me sette i gang "prosjekt fraktebåt" blakke som kyrkjerotter etter å ha allereie fått eit fartøy i hamn. Me hadde nokre få kriteriar til skipet; Ikkje for stort, ikkje for lite og i flytande stand, dvs. ikkje på slipp, bygd av stål og ikkje minst: ha litt flotte former.

Fraktebåten "Ekar" låg for sal i Haugesund, og underteikna og eit par til reiste på synfaring. Me laga ein rapport om prosjektet, og fekk Riksantikvaren interessert.

Det vart gjennomført ei synfaring tilsaman med Riksantikvaren, og me fekk då Riksantikvarens støtte til prosjektet, og båten vart innkjøpt i november "as is, where is" av det nystarta Veteranbåtlaget "Ekar" i Trondheim.

"Ekar" vart bygd i 1915 i Nederland som seilande fiskefartøy med namnet "Pauline", rigga for segl. Lengde 90 fot. I 1928 gjekk turen til Tyskland, og der fekk ho installert motor. Namnet vart då "Alwine". I 1954 vart ho seld til Norge, og vart ombygd til fraktebåt. Namnet vart då "Ekar". Fekk då ein to-sylindra Wichmann som seinare vart utskifta med ein Wichmann 3ACA på 300 bhk. I 1985 fekk ho sett på nye Karmsund-luker (McGregor-luker). I 1998 vart det sett inn ein Caterpillar 6syl på 400 bhk. Siste eigar hadde skipet i drift fram til januar 2001, då ho vart lagt opp for sal. Båten er svært typisk for de mange fraktebåtene langs kysten frå etterkrigstida, ombygd til transportformål med enkle midlar og innreidd relativt enkelt.

I byrjinga av desember var alt klart for avgang Haugesund, og med stormvarsel i akterenden sette me i gang turen nordover. Med eit mannskap på 3 gjekk turen innom Bergen eit par dagar, der mange av Fjordabåten sine medlemmer besøkte oss. I Florø kom det nokre frå "Atløy" på besøk. Takk til alle som stakk innom! Med ny og ukjend båt var spaninga stor på turen nordover. I Bergen var forbruksbatteria

temmeleg utslitne, og måtte få avløyning av nye. Om besøket i Florø kan me fortelje at alle som har tenkt seg forbi Florø med båt at dei bør ha eit relativt nytt kart, då det einaste som ikkje er flytta rundt på der er sjølve Stabben. Sørs om natta er det litt forvirrende kan me opplysa om. Også nattseglas gjennom det indre hamnebassenget i Ålesund med kart i for stor målestokk er veldig spanande. Lyskastar er å anbefale. "Ekar" er utstyrt med to kompass, dei to var slett ikkje einige om noko som helst. Dei peikte kvar sin veg bokstaveleg talt. Kan ikkje hugse at på turen nordover at dei peika same retning i det heile. Autopiloten var kopla til det eine kompasset, og det medførte at "off-course-alarmen" gav lyd frå seg stort sett heile tida, så den vart kun brukt i opent farvatn. P.g.a. av groe på propell og skrog gjekk skipet ca. 3 knop under toppfart, og me hadde problem å få turtall på henne. Dette medførte også at bunkersbudsjettet sprakk monaleg. Turen gjekk utan uhell av noko slag sjølv om det blas eindel over Hustadvika. Då hadde me det ein kan kalle "Sandy Hook"-stemning.

Veteranbåtlaget "Ekar" er skipa til å ta vare på skipet med base i Trondheim. Båten har behov for eindel sandblåsing, og eindel mindre reparasjonar kring om, bl.a.etting av nokre lekkasjar og litt driving av dekk. Båten må på slipp i løpet av våren 2004, og me håpar då å få gjort mykje av dette arbeidet.

"KAPTEIN DYRE" (LESD)

Vart i november 2003 kjøpt attende til Trondheim av Svein Roger Kildal på oppfordring i frå Riksantikvaren. Hans far arbeidde bl.a. om bord på denne båten då den høyrde til i Trondheim. Mor hans var fortvila over at Svein Roger skulle kjøpe seg båt, og lurte på kva han skulle med den. Han svarte då at han hadde jo alltid ynskt seg ein slepebåt. Da kom det frå mora; "Ja æ tænkt det skull bli nåkka sånt, du e jo tross alt "gjort" (unnfanga) om bord i en slik!!"

Slepebåten "Kaptein Dyre" er ein skikkeleg veteran, bygd i 1893 i Dordrecht i Holland med namnet "Neptunus". Lengda er 64,7 fot. I 1917 kom båten til Norge, innkjøpt i Skien og fekk namnet "Skjelsvik". Båten vart seinare omdøpt til "ROLAND". Fleire eigarar i Skien eigde båten fram til 1948 då Dyre Halse A/S i Trondheim kjøpte skipet. Den fekk same år innsett dieselmotor. Skipet fikk då namnet "Kaptein Dyre". I 1967 fikk den innsett den noverande maskina, ein Alpha Diesel frå 1955 på 280/310 bhk. Båten gjekk i Trondheim fram til 1980 då reiarlaget gjekk konkurs. Båten beholdt namnet framover, sjølv om båten de påfølgjande åra høyrde heime i Kristiansund, Fredrikstad, Bergen, Sagvåg, Sandnessjøen og til slutt Kjøtta ved Harstad. Båten fekk status som verneverdig skip av Riksantikvaren, men vart seinare strøket da båten skifta eigar og ny status ikkje vart søkt om. Under arbeidet med "Ekar" hausten 2003 vart me gjort oppmerksam på fartøyet av Riksantikvaren, og Svein Roger Kildal frå Trondheim var ikkje vanskeleg å be når me lurte på om ikkje han og hadde bruk for ein båt. I november 2003 vart Svein Roger skipsreiar han og.

Båten kom til Trondheim same månad, og Svein Roger er no begynt å få fartøyet



"Kaptein Dyre": Bildet er tatt av Per K. Rognes i Stoksund i november på tur sørover etter kjøp i Harstad.

ship-shape igjen. Ein del kosmetisk arbeid står for tur. Hans draum er å tilbakeføre henne til ca. 1967-73 utsjåande. Då må lugaren forut renoverast, formasta opp igjen, ny sefterrekkje og mindre lugarkappe monterast og på plass igjen. Også livbåten må på plass bak skorsteinen.

Full fart forover

Med 3 nye fartøyer er tida komen til å få ting opp og stå. Eit nytt miljø må etablerast rundt "Ekar", og fartøya må koma i gang med restaurering og vedlikehald. Det er dette arbeidet me no har begynt på, og snart skjønar rekkjevidda av!

Om nokre av lesarane har bilde eller annen informasjon og stoff om fartøya er leder for NFSU Per K. Rognes svært interessert i å bli kontakta om dette. Mailadr; prognos@frisurf.no

Etterkvart vil du finne meir informasjon om NFSU og alle fartøya på www.nordenfjeldske.org

Sida er under konstruksjon, og kjem forhåpentlegvis opp å stå i løpet av vinteren.

Eventuelle spørsmål om fartøya kan sendast til; vnonaas@online.no

"Hvis noen av leserne har bilder eller annen informasjon og stoff om fartøyene er leder for NFSU Per K. Rognes svært interesert i å bli kontaktet om dette."

Vil ta opp D/F "Ammonia"

Tekst og foto: Tore Hvål.

Sett "Ammonia" på land. Jeg ser ingen mulighet for at staten vil bevilge penger til dette konseptet Rjukanbanen har jobbet etter i 13 år. Samtlige styrever har forsøkt å få ut penger uten å lykkes. Nå er tiden inne for å tenke helt nytt, sier Geirr Gürgens.

Dette dramatiske utspillet kommer fra Gürgens som fungerer som leder i Stiftelsen Rjukanbanen. Vi får ikke penger til å dekke det mest nødvendige. Riksantikvarens råd er at vi må drive lobbyvirksomhet i Stortinget.

Som domkirkeruinene

- Jeg mener alvor når jeg sier at "Ammonia" bør settes på land. Siden vi ikke får penger til driften, må vi tenke annerledes. Men som kulturarv er Rjukanbanen umistelig. Derfor må vi ta vare på det viktigste og glemme for eksempel skinnegangen fra Rjukan til Mæl.

Ifølge Geirr Gürgens er det viktigste "Ammonia", jernbanebrua ved Rjukan kirke og den på Miland, noen bygninger, området på Mæl og en del jernbanemateriell og lokomotiver. - Jeg kunne godt tenke meg at "Ammonia" ble plassert i det bassenget som ligger mellom fergen og riksveien. Ved å heise den opp rundt tre meter over dagens vannflate, ville den ruve i landskapet. Jeg ser dessuten for meg "Ammonia" med et overbygg av glass. Noe lignende som beskytter domkirkeruinene på Hamar.

Gürgens mener skuta kunne huse museum, restaurant, turistkontor og lignende.

I tillegg ville han hatt et spesielt opplegg på Mæl. Dokumentasjon av industrihistorien og muligheter for å bevege seg inn i gamle lokomotiver eller i Joseph Terbovens spisevogn.

Gürgens innrømmer at dette vil koste en god del penger. - Det vil koste millioner, men husk at vi har forsøkt å få penger fra staten i 13 år uten å lykkes.

Derfor må vi glemme det gamle driftskonseptet, og tenke i helt nye baner.

Å ha Rjukanbanen "på rot" slik som i dag, vil koste 450 000 kroner i året. Slike penger har vi ikke, og forfallet har startet for flere år siden.



Ingen tro: Geirr Gürgens har ingen tro på at det igjen vil rulle tog på Rjukanbanen.

Forbannet

Gürgens er en smule forbannet over situasjonen. - Fartøyvern og kystkultur er i vinden, men industrikulturen er det ikke mange som tenker på for tiden. I dag har vi



"Ammonia" bør tørrlegges: Geirr Gürgens mener at "Ammonia" kan flyttes inn i bassenget mellom dagens plassering og riksvegen.

for mange "blåruss" som antagelig ikke har sett en eneste industripipe. Eller en levende ku for den sakens skyld.

-Du har ikke nevnt "Storegut"? - Hvis noen ønsker å kjøre "Storegut" på Tinnsjøen, må de få lov til det, sier Geirr Gürgens.

Husker jeg ikke feil, var det i 1991 at Norsk Hydro la ned Rjukanbanen og med det havnet "Storegut" i opplagsbøyene. "Ammonia", en av verdens mest unike skuter siden det dreier seg om verdens eneste gjenlevende innlandsdampdrevne jernbaneferge, lå der allerede.

Rundt disse tider oppsto en lokal bevegelse på Notodden. Jeg sikter til "Selskabet for Tinnosbanens bevarelse". "Selskabet" hadde også varme følelser for Tinnsjøfergene og Rjukanbanen. En stor ide landet i denne grupperingens hjerner. Siden man ikke ville klare å få omgjort Hydros nedleggelsesvedtak, kunne kanskje Hydro avslutte denne tradisjonsrike fraktruta på en virkelig hyggelig måte.

Daværende direktør på Hydro Rjukan, Hans Mathisen, var lokalpatriot av rang og stilte "Storegut" til rådighet. Dermed var det klart for den største passasjersuksessen i skutas historie. "Alle" ville være med på den aller siste turen over Tinnsjøen i Hydro-regi. Det hører med til historien at Mathisen – det vil si Hydro- tok hele regningen som ble stor.

Mathisen ble selvfølgelig hyllet i anledningen.

Det begynner å bli en stund siden den mye omtalte turen. Enda lenger er det siden



M/F "STOREGUT"

Hydro så dagens lys. Faktisk går selskapet mot 100 årsdagen for starten på Notodden. I denne anledning utfordrer undertegnede skribent generaldirektør Eivind Reiten:

- Du Reiten. Kan ikke du se om det finnes litt Hans Mathisen i deg. Hvis så, hadde det vel ikke vært så galt å bidra med noen kroner for å redde en av verdens mest unike skuter. Det kunne vel være en fin 100-års gave til lokalsamfunn som har bidratt så mye til Hydros vekst?

I disse dager markedsfører Reiten "The Hydro way". Altså Hydro som veiviser. Mye tyder på at Reitens veg dessverre ikke går mot fergeleiet på Mæl.

Fakta om båtene

D/F "Ammonia"

1929: Bygget ved Moss Veft og Dokk, Moss.

929 brt. 230,6 – 35,6 – 12,8 fot.

Maskin: 2 stk. trippel exp. a`450 IHK.

Passasjerant. 250.

1929: Norsk Transport

Aktieselskabet-Rjukanbanen.

1957: Lagt opp som reserveferge.

2004: I opplag.

M/F "Storegut".

1956: Bygget av Glommen Mek. Verksted, Fredrikstad.

Bygge nr. 150.

1119 brt. 271,4 – 37,1 – 12,3 fot.

Maskin: Diesel 3 stk. 2250 BHK.

1956: Stabelavløpning 22 mai.

1956: Norsk Transport

Aktieselskab-Rjukanbanen.

1991: I opplag.

2004: I opplag.

Da Sør og Nord-Odal ble sjøfartskommuner

Av Trond Melby.

Hei, mitt navn er Trond Melby, bosatt på Skarnes i Sør-Odal. En av mine store interesser er å bygge modellbåter etter originaltegninger + gode bilder. Et naturlig valger i fra meg og andre er å få bygget modeller av de to mest kjente båtene som var i drift her i Odalen, - dvs; D/S "Odølingen" og M/S "Storsjø".

Denne epoken startet i 1862 da jernbanen kom til Skarnes. Det ble diskutert gjentatte ganger om å få lagt jernbanen til Nord-Odal, men det ble med det.

Forbindelsen mellom Sør og Nord-Odal var meget dårlig, men det ble noe bedre i 1894 da dampskipsselskapet D/S Odølingen ble stiftet av lokale kjøpmenn og stasjonsmesteren på Skarnes.

D/S "Odølingen" ble innkjøpt i 1895. Reiseruten gikk fra Skarnes, opp Oppstad og til Storsjøen, hvor det var flere anløpsteder. Returen fant sted neste dag.

Men rutetidene kunne til tider være vanskelige å holde, fordi det også ble drevet tømmerdrift i vassdraget. Dette medførte ofte at båtene satt fast i tømmeret og hadde ikke motorstyrke nok til å presse seg igjennom tømmeransamlingene.

Et lite ordtak fra skipperen på "Odølingen", Hans Lommerud: "På Storsjøen i

Storsjø og Skarnes bro.



M/S "Storsjø" 1915.



M/S "Storsjø" ved Skarnes brygge.

Odal der går en gammel nu, den vagger hvis man bare sitt skrå i munnen vil snu.

I maskinen en mann, ein tar roret i hand, så er vi itte fleire, så legger vi frå land":

"Odølingen" fikk i 1905 en konkurrent, da aksjeselskapet M/S Storsjø ble stiftet av kjøpmennene L. H. Bergstuen, Erik A. Fjeld, P. O. Disen og J. Nyhus i Nord-Odalen. Båtene gikk med passasjerer, gods og post og hadde eget poststempel.

Det ble servert mat og drikke om bord. Gods ble fraktet på lektere etter båtene og disse ble også brukt som arrest når passasjerene ble uregjerlige.

Lastekapasiteten på lekterne var ca. 15 tonn. Båtene kunne også leies i helgene for rene charterturer.

D/S "Odølingen".

Bygget i 1895 ved Fredrikstad Mek. Lengde 40 fot. Bredde 9 fot. Dypg. 4 fot.

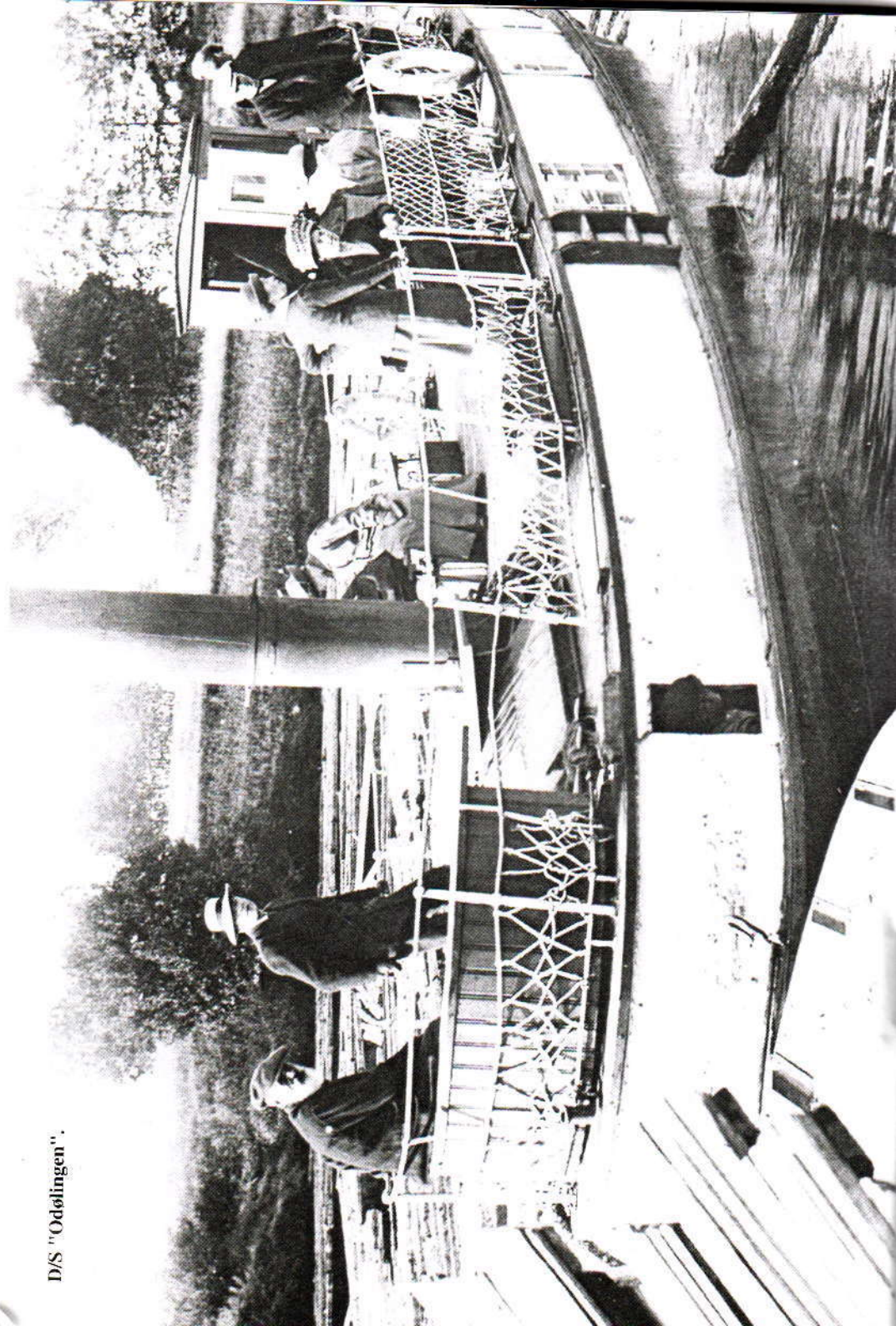
Motor; dampmaskin på 8 hk. Registrert for 25 personer. Skal ha blitt fraktet på jernbanen til Seterstøa stasjon, hvor den ble monteret. Jomfruturen fant sted 17. mai 1895. Tatt ut av rute i 1918 og solgt videre til Julius Haug i Moss samme år.

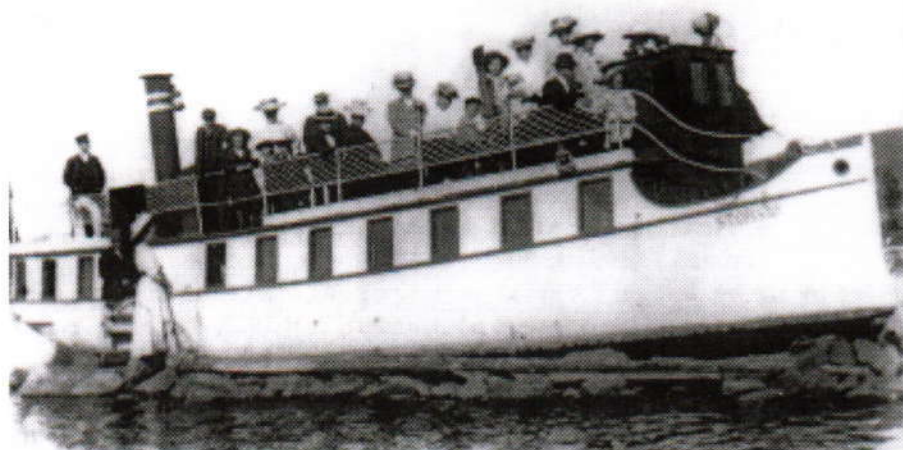
Det ble stiftet to dampskibsselskap i Moss dette året. Det ene skal ha trafikkert i sundet mellom bryggene, mens det andre skal ha gått mellom Moss og Jeløya.

Begge selskapene hadde vissnok en kort levetid. Om "Odølingen" var involvert i et av disse selskapene er noe uklart?

Her slutter historien for oss i Odalen, men vi håper noen av leserne kan sitte inne med evt. opplysninger om "Odølingen"s videre skjebene.

D/S "Odølingen".





M/S "Storsjø".

M/S "Storsjø"

Bygget i 1905 ved Drammen Jernstøperi og Mek. Verksted.

Lengde 45 fot. Bredde 11 fot. Dypg. 6 fot . Byggenr.10.

Motor; diesel på 18 hk. Byttet i 1914 til 30hk.d.

Registrert for 33 personer. Hadde soldekk, dame og herresalong. Tatt ut av ruten i 1924. Ble etter noen år i opplag hugget opp.

Søker i dag etter tegningene av "Storsjø" Har vært i kontakt med Drammen museum, Teknisk Museum og Sjøfartsmuseet uten resultat. Håper noen har tips å gi.

Kilder til disse opplysningene er : Asgeir Østli i Nord Odal.

Kontakt meg på tlf. 62 96 14 96. (Kveld).

Hilsen Trond Melby, Strandveien, 2100 Skarnes.

D/S "STYRBJØRN"

Det går mot lysere tider... D/S "Styrbjørn" søker mannskaper av alle kategorier og kjønn.

Den store turen 2005 blinker i det fjerne.....

Ta kontakt med: Erik Steen Tlf.: 99 25 83 08

Åge Skjelnes Tlf.: 32 83 45 78

Simon Westrheim Tlf.: 63 83 27 20

«Bolsøy»

Av Svein Bjørnerem.

I om lag 20 år var «Bolsøy» livsnerven mellom Molde og øyane utasunds. Båten vart bygd i 1952, og hadde etter si tid svært moderne utsjånad.

Gamle dampen - gamle Bolsøy

«Hanj tipa no dampen», sa vi ungane. Dampen var gamle Bolsøy som gjorde ein slak babordsving ved Oterholmslykta og stemnde rett på kaia på Ona. Skipper Jacobsen drog i fløyta – ein lang og to korte. Det kjende signalet. «No kjem han».

Det var høgdepunktet på dagen dette. Vi ungane hadde venta ein halvtime i kaihuset alt. Ventetida nytta vi til å imponere kvarandre med turnøvingar i takbjelkane eller brytekampar på mjølsekkane. Dei vaksne som ville «bisne på båten» var meir presise. Frå kjøkenglaset heldt dei utkikk til han runda Lauvneset. Då tok dei på seg blankskjermhuva og rusla nedover til kaia. Der stilte dei seg opp langs bryggeveggen _ som tørka småsei på dovegg _og bisna på at mjølk, brødkasser og mjøl vart lossa, og byfolket kom seg i land.

Vågestykke. Det siste kunne vere reine vågestykket når nordausten stod på. Kaia låg utanfor sjølve hamna, og tungbåra tok seg lett opp. Då måtte dei berre klatre opp leideren og vente til båten var på ein båretopp. Og så hoppe. Fire sterke nevar tok imot på land. Var sjøen ekstra tung, måtte «Bolsøy» gå rett inn på hamna. Då fekk ferdafolket den tvilsame gleda av å gå frå holmen og over moloen, der sjøsprøyten sto som ein vegg. Utferdstrongen vart ofte vått betalt.

For oss ungane var det å få reise med «Bolsøy» til byen det store eventyret. At vi måtte stå opp klokka fem om morgonen gjorde ingen ting. For om bord i «Bolsøy» var det brus og flotte smørbrød, og i byen var det bilar.

Smurte smørbrød. Smørbrøda om bord i «Bolsøy» var noko spesielt. Du fann dei ikkje under Glad Pack i ein glasdisk, nei, dei vart smurde etter kvart. Svoltan vart utløyst med det same vi kom om bord. Den særmerkte, søtlege lukta frå frukostbordet til menneskapet fekk munnen til å vassflyge. Der sat vi med store auge og vassfylt munn og såg på at menneskapet langa innpå all slags godsaker – sild i tomat, kjøttpålegg, HaPå, appelsinmarmelade. «Mor, eg er svoltan!»

Som regel heldt ho mor stand mot maset. Men av og til opna ho bypungen og eg fekk tre kroner til å kjøpe meg eit smørbrød. Og for eit smørbrød. Stuert Haram smurde dei sjølv. Først klemde han ut ei loffskive og smurde på dugeleg med margarin. Så tok han fram fatet med alle dei gilde påleggsortane. To skiver danskrull, eit par tomatbåtar og til sist nokre agurkskiver. Det vart det herlegaste smørbrød du kunne tenkje deg.

Lang reise. Byreisa var lang. Tre og ein halv time tok den. Alle øyane skulle vi

innom. Og for kvar stopp skulle vi opp og sjå, og skjere grimasar til viktigperane på Sandøya, på Finnøya og på Orten. Ungane der tedde seg nok ikkje ulikt oss sjølve når båten kom, men dei tilhørde likevel ei anna verd. Men kallane langs kaihusveggen hadde den same tørrfiskstillinga som på Ona. På Steinshamn var dei noko meir blaserte. For dei vaksne var det ikkje same stasen når dampen kom. Men ungane turna i



«Bolsøy»

kaihusbjelkane der òg, og geipa attende til oss der vi hang over brovingen på «Bolsøy».

På veg til byen var salongen som regel full etter Steinshamn. Full av folk, røyk, spylukt og surrande prat. Nokre korta av turen med ein dubb framover bordet. Dei mest sjøsvake stod ute i friluft. Ikkje sjeldan kom dei seg ut for seint. I beste fall fekk dei reve med seg ein pose merka «For sjøsjuke».

Blå fjellsider. På den første byturen eg kan hugse, vart eg storleg forundra då eg såg fjellsidene var grøne og ikkje blå, slik eg alltid hadde sett dei heimanfrå. Og så mykje kvitvask som var lagt ut til bleiking oppe i fjella som openberra seg når vi stemde inn Julsundet! Mykje meir enn dei små lakena og putevara onakonene la ut på grastustane.

Etter kvart var det andre ting som imponerte og forundra. Bilane. Alt på Sundsbøen såg eg den første. Ein stor lastebil med fenderar på. Og då vi kom innafør Julneset fekk eg sjå fleire. «Sjå mor, ein bil. Og der er ein til!» Og alle hadde fenderar på.

Bydagen vart lang. Svært lang. Reine amerikareisa. Ikkje rart eg lurte på om systera mi kjende meg igjen når eg kom att frå ei slik ferd.

Blitt historie. Dette er blitt historie no. Men ikkje så svært gamal historie. Berre drygt tredve år er det gått sidan stuerten smurde smørbrød. Etter at bilferja tok over, vart «Bolsøy» ombygd og gjekk i Vegvesenet si teneste under namnet «Vølaren». Men så vart det slutt. I dag finn du den kanskje i veggen din. Som spikar.

Ferjene har teke over, og det er liksom ikkje same stasen med dei. Det er ikkje eit halvt øysamfunn som tek imot når dei kjem. Bilar er ikkje noko særsyn lenger. Ungane på øyane veit at det kvite i fjella er snø. Og at fjellsidene er grøne, ikkje blå.

Tilbake til fortiden - fra motorskip til dampskip

Av Jørgen A. Bangor

3. august 2000 seilte vi "Børøysund" inn på havnen i Bergen. Foran oss var "Granvin", aktenfor oss var mer enn tretti andre gamle fartøyer – motorskip og dampskip. Rundt Vågen stod over førti tusen mennesker og så på den undelige kortersjen som seg innover. En kanonsalutt lød fra Bergenhus festning. "Granvin" svarte med sin egen kanon. Et skudd til lød. Denne gangen svarte "Børøysund". Men "Granvin"s horn var stille. Det samme var "Børøysund"s fløyte. Skipene som fulgte etter dem – motorskipene "Atløy", "Bruvik", "Midthordland", "Gamle Salten", "Gamle Rogaland", og dampskipene "Southern Actor", "Hansteen", "Thorolf" og "Bohuslän" var også stille. Og det samme var resten av fartøyene – fiskebåter, lasteskip, slepebåter, ferger. Det var en undelig stemning. Nesten overnaturlig. Menneskenepå kaiene stod og så på det hele i stillhet, mens skipene fortøyde uten en lyd.

Så lød en sang over Vågen. "Gamle Dampen", hymnen til en av de siste, og den mest populære av alle fjordabåtene – "Oster". Skrevet til henne da hun forsvant i 1964.

Nesten førti år senere var knapt et øye tørt rundt Vågen, mens det lille, trofaste skipet ble priset, hun som i mer enn et halvt århundre hadde fraktet folk, fe og gods akkurat dit det skulle. Så de sørgelige ordene som beskrev den siste reisen hennes. Og mens de lød, seilte "Oster" selv inn på havnen.

Idet den siste tonen døde hen, lød fløyten til den lenge savnede fjordabåten. Og hun ble svart av mer enn tretti andre skip, mens titusener av mennesker jublet. En utrolig lyd fylte luften, og varte og varte. "Oster" var tilbake.

På 1930-tallet hadde Norge en enorm flåte av dampskip for lokaltrafikk – dampene, lokalene, fjordabåtene, pappabåtene. Kjære var de, der de knyttet de små lokalsamfunnene sammen med resten av verden, og mange navn hadde de. Men den nye tid var på vei. Enda ble et par stykker bygget med dampmaskin, men de fleste av dem skulle snart skiftes ut med en nykomling – sjøbussen. Motordrevet, lettere å operere, raskere, mer komfortabel.

Men så kom annen verdenskrig over landet vårt.

Mange av lokaldampskipene overlevde krigen. Og om de var nedslitte før den, så var de nærmest vrak nå. Men å skifte dem ut var ikke mulig. Skipsverftene var opptatt med å få lasteskipene og hvalfangstflåtene operative igjen. Landet trengte penger. Og den kapasiteten som var igjen, ble brukt til å erstatte de lokalskipene som hadde blitt borte.

Og dermed vokste enda en generasjon opp med dampen. Skipene fikk en rask



D/S "Hansteen". Bilde fra Arne Lannerstedts samling.

ansiktsløftning, og fortsatte inn i femtiårene. Men da var det endelig over for de fleste av dem. Mange ble hugget eller solgt til utlandet. Andre ble bygget om til motordrevne lasteskip, og noen få fortsatte som motordrevne passasjerskip.

Utskiftningen ble ønsket velkommen. Folk var lei av de nedslitte, trege båtene, med alle sine undelige dufter og løyer. Men etter en stund, idet de siste av dampskipene var iferd med å forsvinne, var det noen få mennesker som begynte å fundere på om ikke noe var på vei til å bli borte for alltid. Noe som kanskje ikke burde få lov til det.

Men enda færre var de som gjorde tankene om til handlinger.

De som gjorde mer enn å tenke, bodde alle omkring Oslo. Med en drøm om å få gjenoppleve alle de gode minnene fra barndommen, kjøpte de den lille dampfergen "Pelle", som i mer enn femti år hadde gått i trafikk mellom Arendal og øyene rundt. Med denne ørlille båten skulle messing, plysj, dampmaskin, lange reiser og mat fra byssa gjenoppleves. Borte var alle de ubehaglige minnene om sjøsyke, tette toaletter, kyr på mellomdekket, og køyer med to mann i hver.

Dette var i 1964, det samme året som "Oster" forsvant. Riktignok var det gjort et forsøk på å overta henne, for bevaring, men det strandet.

1964, Norsk Veteranskibsclub ble stiftet – av de tre herrene Arne Lannerstedt, Carl Wilhelm Bordsenius og Trond Salvesen. – og det frivillige fartøyvern hadde begynt. Men begynnelsen er ofte lett. Det er fortsettelsen som er vanskelig. Og de svært få medlemmene i Veteranskibsclubben fant fort ut at det å bevare et fartøy, selv et så lite et som "Pelle", var en stor oppgave. Og lettere ble det jo ikke ved at folk



Losjiskip "Ivar Elias". Foto: Arne Lannerstedt.

slett ikke assosierte den bittelille båten med de vakre minnene om barndommens sjøreiser.

Det hele endret seg veldig i 1969, da klubben overtok "Børøysund", et typisk lokaldampskip, bygget i Trondheim i 1908. Ombygget flere ganger, ettersom tiden stilte nye krav til henne, hadde hun tjent mesteparten av sitt aktive liv i Lofoten og Vesterålen. Stor var hun ikke, men hun var noe folk kunne kjenne seg igjen i. Uansett hvilket skip folk hadde et forhold til, så kunne minnene gjenoppleves på "Børøysund". Interessen for klubben økte veldig.

I den samme perioden ble Mjøsas siste hjuldamp "Skibladner" bevart, det dampdrevne kystruteskipet "Kysten I" fikk et nytt hjem i Tønsberg, og skonnerten "Svanen" ble overtatt av Norsk Sjøfartsmuseum, etter at Inge Høy hadde gjort et beundringsverdig arbeid for å få berget henne. Fartøyvernet var for alvor i gang.

Et par år senere ble de andre to gjenværende passasjerdampskipene her i landet – "Sandnæs III" og "Fanaraaken" hugget. Sistnevnte var også den siste som hadde blitt bygget, i 1934. "Børøysund" og "Kysten I" var alene igjen på kysten. I mange år strevet eierne deres, Norsk Veteranskipsklub og Jubileumsskipet AS, veldig for å holde dem flytende. Den generelle oppfatning var fremdeles at sånt gammelt skrap burde fjernes. Men ting skulle endre seg.

I 1977 satte Kulturrådet ned sin fartøyvernkomité, hvis oppgave det var å kartlegge behovet for å ta vare på bestemte fartøytyper som kulturminner for fremtiden – på samme måte som kirker, stabbur og andre faste kulturminner.



D/S "Oscarsborg 1". Bilde fra Arne Lannerstedts samling.

Komitéens arbeid har utviklet seg til dagens situasjon, hvor Staten tar et visst ansvar for en del vernede fartøyer, via Riksantikvaren.

Samtidig har tankegangen til folk flest endret seg, og om enn fartøyvernere nok enda blir sett på som litt skrullede av de fleste, så har fartøyvernet blitt en akseptert del av kulturminnevernet. Men dette kan nok tillegges ganske andre årsaker enn Statens engasjement, som som regel kommer i etterkant og i siste liten – om i det hele tatt.

De siste tretti årene har Norge forandret seg fra å være en litt sedat, avsides nasjon, til å bli et av verdens rikeste og travleste land. Og sånt skjer ikke uten at folk flest merker konsekvensene av det. Alt må gå fortere, bli mer effektivt. Alle mulige slags tidsbesparende innretninger som skal gjøre livet lettere, fører til at folk får mindre tid. Mindre tid til å tenke seg om. Mindre tid til å finne ut hvem de er.

Før i tiden møttes folk. Og snakket sammen. Anløpet til lokalbåten var en begivenhet, hver eneste dag. På kaien traff man kjente, og ukjente, uansett om en selv skulle noe sted eller ikke. Men lokalbåten er borte nå. Og det som har erstattet den kommer og går så fort at en knapt får tid til å tenke seg om. Folk begynte å savne lokalbåten, som ble stående som et symbol for en tid da man ennå hadde tid og ro til å snakke med hverandre.

"Børøysund" og "Kysten I" stod ikke lenger i fare for å bli borte. Men de var ikke nok. Begge holder til i Oslofjorden, og mange var de områdene hvor dampen var savnet. Men de var de eneste.



Flott vinterbilde med D/S "Oscarsborg 1" i forgrunn. Bilde fra Arne Lannerstedts samling.

Igjen dukket løsningen opp i hovedstaden, blant folk i Norsk Veteranskipsklub. I Oslo lå et av de lokaldampskipene som hadde blitt bygget om til motordrift, "Stord", bygget i 1913. Skipet het nå "O. T. Moe", og ble brukt som losjiskip av Blå Kors. Skipet måtte kunne bygges om til dampskip igjen, tenkte man, og en passende maskin – nesten maken til den hun en gang hadde hatt – stod i lasteskipet "Vegafjord", som lå i opplag i Meisfjorden, klar til å hugges.

Men oppmerksomheten ble i stedet rettet mot "Vegafjord" selv, og klubben begynte å arbeide for å få bevart lasteskipet i sin helhet.

Den første som faktisk overtok et gammelt skip for å tilbakeføre det til dampskip, var Olaf T. Engvig. Sammen med en gruppe medlemmer fra Norsk Veteranskipsklub satte han i 1978 i gang arbeidet med å føre losjiskipet "Ivar Elias" tilbake til sin fortid som forskningsskipet "Hansteen", bygget i 1866. Skipet var da ikke stort mer enn et skrog med en stor brakke på dekket. Arbeidet ble begynt i Oslo, men fortsatte snart etter i Trondheim, hvor Engvig trodde det ville være lettere å skape oppmerksomhet rundt arbeidet.

Men så begynte ting å skje også utenfor Oslo. På Suldalsvatnet hadde et underlig, lite skip blitt overflødig etter at jobben hennes var blitt overtatt av en buss. "Suldal", bygget i Kristiansand i 1885, var blitt bygget om gang på gang, og var mer enn noe annet en levende historiebok for områdets siste hundre år. Foreningen Suldalsdampen ble stiftet for å ta vare på henne, og laget snart planer for å bygge om båten til dampskip igjen. Men, siden hun fortsatt var i svært god stand som hun var, fortsatte de å drive henne som motorskip.



M/S "Reigun", ex "Oscarsborg 1", 1997. Foto: Jørgen Bangor.

Samtidig vendte Norsk Veteranskibsklub blikket tilbake mot losjiskipet "O. T. Moe". Klubben hadde nå en flåte bestående av tre dampskip – "Børøysund", "Hestmanden" – ex "Vegafjord" – og slepebåten "Styrbjørn". Et gammelt, motordrevet lokalruteskip, omtrent dobbelt så stort som "Børøysund", ville bli en pen tilføyelse, og ville passe bra i chartertrafikken i indre Oslofjord.

Klubben kjøpte skipet i 1980, men solgte det videre allerede et år senere, til den akkurat stiftede organisasjonen Veteransklaget Fjordabåten i Bergen. Det var Norsk Veteranskibsklubs oppfatning at når det var mulig, så burde skipet tas vare på i det området hun kom fra. Og fjordabåtlaget bestemte seg raskt for bygge om skipet til dampskip igjen.

Det samme året, altså 1981, ble to små lasteskip med en fortid som dampskip, overtatt av nye eiere. Begge hadde til hensikt å tilbakeføre dem til originalstand. Det ene var "Reigun", med en fortid som pappabåten "Oscarsborg 1" i Oslofjorden, bygget i 1904. I mesteparten av den tiden hun gikk der, var hun eid av Fred. Olsen. Kjøperen denne gang var Fred. Olsens barnebarn, Petter Olsen – som allerede hadde vist sin interesse for fartøyvernet ved å yte lån til Norsk Veteranskibsklub ved kjøpet av "Hestmanden" og "Styrbjørn".

Det andre skipet var "Værdalen", bygget i Trondheim i 1891. Det kanskje mest interessante ved dette prosjektet var at skipet alltid hadde vært et lasteskip, og at den nye eieren også hadde tenkt å tilbakeføre henne til dampdrevet lasteskip. Olaf T. Engvig viste igjen at det går an å tenke annerledes enn det store flertallet.

Ser man tilbake nå, er det åpenbart at alle disse tilbakeføringsprosjektene hadde



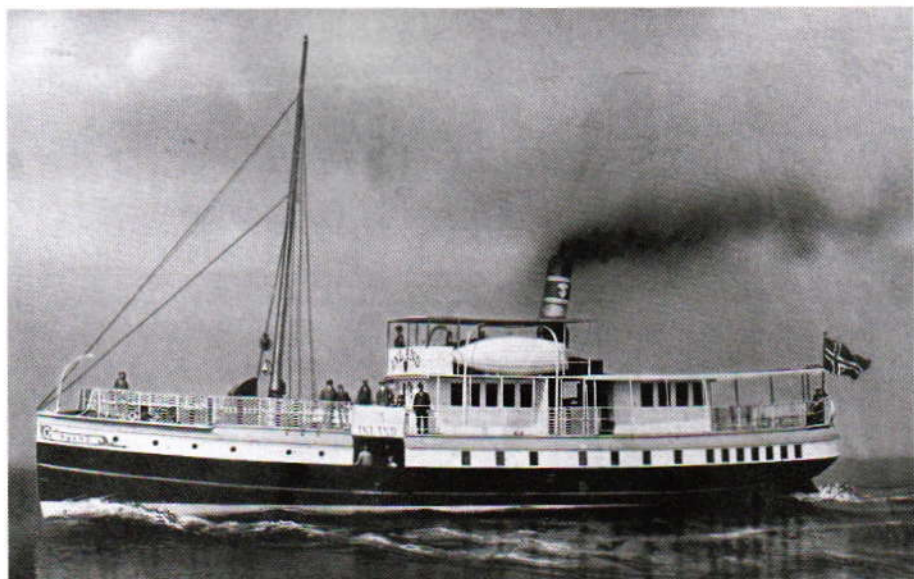
M/S "Gamle Rogaland" høsten 2002. Foto : Jørgen Bangor.

sin opprinnelse i Norsk Veteranskipsklub. Men nå som interessen bokstavelig talt var flyttet rundt omkring i landet, spredte også vernet av større fartøyer seg. I samme periode kom også utredningen fra Kulturrådets fartøyvernkomité, som foreslo vernet av en stamme av representative fartøyer.

I 1982 ble et prosjekt startet i Sandnes, sannsynligvis inspirert av overtagelsen av "O. T. Moe" – som nå hadde fått navnet "Stord I" – i Bergen. Kystlasteskipet "Rigel", med en fortid som passasjerdampskipet "Kong Oscar", ble overtatt av en gruppe som kalte seg Rogaland Veteranskipsforening og Sjøkulturlag. Planen var å bygge om skipet til dampskip.

De neste årene gikk ting fort framover i Bergen, og sakte alle andre steder – om noe skjedde i det hele tatt. Det eneste av tilbakeføringsprosjektene som i det hele tatt hadde noen fremgang ved siden av "Stord I", var "Hansteen". "Suldal" fortsatte som et lykkelig, lite motorskip, mens "Oscarsborg I" og "Værdalen" ble liggende i opplag. "Kong Oscar" skjedde det heller ingenting med, før Stavanger havnevesen mistet tålmodigheten med eierne hennes, og ba dem fjerne skipet. Heller ikke Sandnes havnevesen ville ha henne hos seg, så hun foretok en siste ferd mot bunnen i 1985.

En passende trippel-ekspansjons-dampmaskin til "Stord I" ble funnet i det britiske tankskipet med det fantasifulle navnet "C (609) F", som lå i opplag i Newcastle. Omtrent samtidig fikk "Hansteen" en liten compound-maskin, som en gang hadde stått i en selfanger, og som i mange år hadde blitt brukt til undervisning i Trondheim.



D/S "Inland" i sine glansdager.

Og så endelig, en vakker sommerdag i 1987, gikk "Stord I" igjen for egen damp. Fartøyvernere jublet og gratulerte over hele landet. To uker senere brant skipet, og alt som ble igjen var skroget, kjelen og maskinen.

Men selv om "Stord I"-prosjektet hadde kommet til en, i alle fall midlertidig, brå slutt, så hadde Veteranskiplaget Fjordabåten vist at det var mulig å gjennomføre et slikt prosjekt. Omtrent samtidig som Fjordabåten ble gjort klar for prøvetur, ble et annet prosjekt satt i gang i Kristiansund, med å tilbakeføre den lille fergen "Lyn" til dampdrift. Maskinen hennes var borte for lenge siden, men en fra den ikke lenger eksisterende søsteren "Presto", fantes, og ble restaurert. "Lyn" ble bygget ved Storviks mek. Verksted i Kristiansund i 1912, og hadde hele tiden siden vært i trafikk i området.

Men det var ikke bare langs kysten at dampen var savnet. Mange områder – ved siden av "Skibladner"s Mjøsa – hadde også lange tradisjoner med skipstrafikk. Et av dem var Telemarksvassdraget – et system av kanaler og sluser som koblet sammen flere innsjøer i Telemark. Kanalsystemet er Norges største bevarte kulturminne, og har fremdeles en livlig trafikk av passasjerskip, med blant annet "Victoria" og "Henrik Ibsen", begge forhenværende dampskip.

I 1987 var "Henrik Ibsen" enda i trafikk i Gøteborg-området, som "Styrsö" (skipet ble bygget i 1907, som konkurrent til "Styrsö I", som senere fikk navnet "Oscarsborg I" – det ovenfor nevnte ombyggingsprosjektet til Petter Olsen), og en partner til "Victoria" – fortrinnsvis med dampmaskin – var ønsket. Lasteskipet



Lasteskipet "Nesvaag" ex "Inland", på den gamle sluppen til Elvestad verksted i Skien.
Foto: Thor Hansen.

"Nessvåg", med en fortid som "Inland", bygget i 1876, på Telemarkskanalen, ble kjøpt av kommunene omkring den nedre delen av kanalsystemet. Store planer ble utarbeidet for det gamle skroget, men de strandet raskt da det ble oppdaget at omtrent alle skrogplatene måtte skiftes ut. Styrehuset til "Nessvåg" havnet på en fiskebåt, og resten fant en våt grav i Frierfjorden. Hun endte i alle fall i sitt gamle hjemmeområde...

En klar trend hadde nå etablert seg i norsk fartøyvern. Hvert eneste fartøy, uansett fasong og tilstand, skulle føres tilbake til originalt utseende. Dette var ikke begrenset til dampskip – tvert imot, trenden var enda tydeligere i bevaringen av seilskip. Hvem ville vel ta vare på et tidligere seilskip i form av et motorskip? Hvor var vel romantikken i det?

Og så, da en ny bølge av overtagelser av forhennværende dampskip startet i 1989, var det fullstendig utelukket å bevare noen av dem som de var. Bevaringen av historie var irrelevant. Nostalgi var tingen. Men likevel, igjen oppstod en tanke hos noen, om at noe var i ferd med å skje. Noe som kanskje ikke burde få lov til å skje.

Det første fartøyet i den nye bølgen var det lille laste- og fiskefartøyet "Grei", bygget i Kristiania i 1895. Hun ble overtatt av en stiftelse i Kristiansund, hvor hun i mange år hadde gjort tjeneste som passasjerskipet "Kværnes". Én røst hevet seg mot den planlagte ombyggingen til dampskip: "Hvorfor ikke bevare henne som hun er? Ville hun ikke i sin nåværende stand fortelle en enda lenger historie enn om de siste tiårene bare ble tatt fra henne?"

Men ingen hørte. Ingen brydde seg om historien hun kunne ha fortalt. Det eneste



D/S "Børøysund" og D/S "Kysten I" – landets eneste originale fjorddampere.
Foto: Jørgen Bangor.

som betydde noe var potensialet hennes som passasjerdampskip i forbindelse med turisme.

I det andre prosjektet som ble begynt det året – 1989 – vil nok historien unnskyldte entusiastene for å ikke bry seg særlig om det daværende utseendet til prosjektet deres. Dette var sandblåsningsfartøyet "Stauper", med en fortid som kystruteskipet "Rogaland", bygget i 1929. Dette prosjektet, som nok må kunne kalles det mest ambisiøse i norsk fartøyverns historie så langt, hadde sitt utspring i Stavangers lokallag i Forbundet KYSTEN, Kystlaget Rygja.

"Rogaland" hadde opprinnelig en double-compound-dampmaskin. Denne ble ødelagt i den store eksplosjonen på havnen i Bergen i 1944, da et nederlandsk skip lastet med sprengstoff gikk i luften. Den ble så skiftet ut med en trippel-ekspansjonsmaskin, som var mye svakere enn den originale. Delvis på grunn av dette, ble ikke det øverste dekket – som hadde blitt borte i eksplosjonen – bygget på igjen. I en ganske redusert form fortsatte "Rogaland" så i lastetrafikk mellom Oslo og Bergen. I 1950 fikk hun motor, men beholdt ellers utseendet hun hadde fått under krigen.

Og dette utseendet hadde hun enda i 1989, skjønt det nok kunne være vanskelig å se under alt sandstøvet. Selskapet som eide henne hadde tatt godt vare på henne, dog, så det skulle ikke så veldig mye arbeid til før de nye eierne – Veteranskipet Rogaland – kunne ta henne i bruk som passasjerskip igjen, med navnet "Gamle Rogaland" (Stavangerske Dampskipsselskap hadde ennå et godsruteskip med navnet "Rogaland"). Men, om enn den nå gamle 16-sylindrede GM-motoren var i perfekt stand, så var drømmen om dampskip der fra første øyeblikk. Ingenting ville skje på



Den rekonstruerte D/S "Hansteen" i midten, ved Bredalsholmen Veteranskipsverft 2002.
Foto: Jørgen Bangor.

mange år, dog.

I 1989 skjedde også noe annet helt nytt i norsk fartøyvern. Et dampskip ble kjøpt fra utlandet, for å bevares i Norge. Hvalfangeren "Southern Actor" ble funnet i Spania, like før hun skulle bygges om til spiker og annen isenkram.

I Bergen kom fjordabåtvernerne seg over tapet av "Stord I" ved å overta en annen fjordabåt, som akkurat var blitt tatt ut av tjeneste – motorskipet "Granvin", bygget i 1931. De fleste av de aktive medlemmene i fjordabåtlaget var svært så fornøyd med henne, og "Stord I" ble – om enn det ble skrevet en utredning om gjenoppbyggingen, og mye arbeid ble gjort med skroget – stort sett overlatt til seg selv.

Men nord for Bergen, begynte andre å se seg om etter forhenværende fjordabåter som kunne bygges om til dampskip. For de av oss som ikke er vestlendinger kan det synes ganske forunderlig at det innefor et så lite geografisk område skulle være nødvendig å satse på flere enn ett tilbakeføringsprosjekt. Men for en vestlending er det visst så å si utenkelig å knytte seg til noen annen båt en akkurat den som trafikkerte den lille bygda eller byen vedkommende har vokst opp i. Hver stamme, sin båt.

Og dermed ble to ganske like forsøk satt i gang i 1990 og 1991. Det første var overtagelsen av kystlasteskipet "Kiloran", som opprinnelig hadde vært fjordabåten "Alversund", bygget i Bergen i 1926. Det andre var "Stavenes", bygget i 1904 – fortsatt passasjerskip, men med dieselmotor. Hun var blitt bragt hjem fra England, hvor hun hadde ligget i opplag i mange år. De to lagene som nå eide dem, Nordhordland Veteranbåtlag og Veteranskipslaget "Stavenes", fikk stor oppmerksomhet en tid, og mange medlemmer.

Men begge forsøkene gikk dårlig. Utviklingen i "Stavenes"-prosjektet gikk langt ifra så fort framover som ildsjelene hadde trodd, og de fleste av dem mistet interessen etter ganske kort tid. Med "Alversund" gikk det enda verre. Skroget var så opprustet at det ikke var mulig å lage båt av det, og skipet ble hugget i 1995.

Denne artikkelen fortsetter i neste nummer av Dampskibsposten.

Fra hvalbåt-damp til hvite seil

Mang en blåhval og finnhval måtte i mellomkrigstiden gi tapt for skytterens nådeløse skudd fra Melsom-hvalbåten «Pol II». Senere fristet båten tilværelsen som lastebåt. I dag kneiser den stolt med hvite seil. Den snart 80 år gamle «Pol II» er blitt barken «Artemis».

Det er forbausende hvor store deler av forne dagers norske hvalfangstflåte som fortsatt har vann under kjølen. Historien om «Pol II» er likevel spesiell – faktisk en parallell til en annen av Melsom-hvalbåtene – «Pol III» – som også er blitt seilskute i Holland under navnet «Stegemaecht».

«Pol II» ble bygget på Nyland i Oslo i 1926 for hvalfangstselskapet Polaris, som Melsom & Melsom var operatør for. Den drøyt 122 fot store hvalbåten pløyde seg mang en gang gjennom stormpisket hav i Sør-Atlanteren og dampet rundt i Sørishavet sesong etter sesong på Melsoms hvalfangstekspedisjoner. I likhet med de andre hvalbåtene, var «Pol II» en viktig del av hvalfangsteventyret som ga tusenvis av mennesker i Larvik-distriktet arbeid og solide inntekter gjennom mange tiår.

Da krigen brøt ut i 1940, ble «Pol II» ført til alliert havn, og ble etter hvert «innrullert» i marinen som minesveiper med norsk besetning under navnet HMS «Jeløy». Senere fikk skuta engelsk marinebesetning, og ble omdøpt til HMS «Levanter» eller muligens «Levanti». Etter krigen kom hun imidlertid tilbake til Larvik, og fikk igjen sitt gamle navn «Pol II».

Nå var de gamle sliterne blitt både for små og for saktegående til å kunne holde tritt i konkurransen med de mer moderne hvalbåtene i jakten på de store hvalene. I 1947 ble «Pol II» derfor solgt til rederiet AB Rive i Göteborg. Her ble den ombygget til kystfrakteskute, såkalt coaster, og fikk navnet «Emanuel». I 1952 ble den ytterligere ombygget og forlenget, og ble solgt til et annet svensk rederi. Nå ble hun omdøpt nok en gang, og fikk navnet M/S «Lister».

Pol-hvalbåtene under fangst i isen i mellomkrigstiden.





Salongen ombord i Barken "Artemis".



Seilene settes på barken "Artemis"- tidligere hvalbåt "Pol II"

Den tidligere hvalbåten er nå nærmest for en hvit svane å regne- ombygget til tremastet bark, her under fulle seil.



I 1965 havnet den tidligere hvalbåten i Marstal i på Ærø i Danmark. Her, på den lille øya sør for Fyn, med lange maritime tradisjoner, var det selskapet H.C. Grube I/S som overtok. Nå ble den utstyrt for dansk coaster-fart, og 3. januar 1966 kunne den påny seile ut under sitt nye navn – «Artemis».

Om bord denne vinteren og våren var styrmann Ole Andrup Jakobsen fra Marstal. Han ble senere korresponderende reder for skipet i en årrekke, og har i den senere tiden gjort et stort arbeid for å samle mest mulig opplysninger om båtens spennende historie fra hvalbåt til seilskip. Vår artikkel bygger for en stor del på Jakobsens opplysninger.

Under dansk flagg seilte «Artemis» det første drøye året som coaster i Østersjøen og Nordsjøen med mange forskjellige typer last. Etter hvert fikk man kontrakt om fast frakt av skrap- og ferdigjern fra Stålvalseverket i Frederiksværk. Utover i 1990-årene ble det imidlertid klart at det ikke lenger var lønnsomt å drive «Artemis» som lasteskip. – Dessverre var utviklingen og mulighetene til å drive coasterfart i Danmark i tilbakegang. Samtidig sto vi overfor noen voldsomme klassekrav etter den faste framsyningen for inspeksjon i august 1998. Det var med et visst vemod vi måtte kvitte oss med skipet som hadde tjent oss så godt, forteller Ole A. Jakobsen.

Den gamle styrmannen og redere har imidlertid ikke sluppet taket i historien om «Artemis», alis «Pol II», «Jeløy», «Levanter», «Emanuel» eller «Lister». Skipet ble nemlig solgt til Holland, hvor det ble videresolgt innenlands til den nåværende eieren, Frisian Sailing Company. Dette selskapet har flere seilskip i sitt eie, og nå ble den tidligere hvalbåten nok en gang bygget om – til seilskute, nærmere bestemt til



Tidligere "Pol II" som lastebåt "Lister" i Sverige.

tremastet bark. I fjor var «Artemis» tilbake i Danmark – nå under hvite seil – og Jakobsen benyttet sjansen til nok en gang å tilbringe noen dager om bord.

«Artemis» er nå en hvit svane, moderne utstyrt med 14 lugarer – alle med dusj og toalett – og utstyrt for seilas med opptil 36 passasjerer, eller eventuelt 90 personer på dagtokt. Det er bar og salonger om bord, skipet har hjelpemaskin på 550 hk, hydraulisk baugpropell, fullt hotellkjøkken og annet moderne utstyr. Hvem som helst kan kjøpe seg plass på ferder med skuta, som akkurat i øyeblikket befinner seg i Middelhavet. Dermed har «Pol II» fått et nytt og spennende liv, fjernt fra forne dagers blodslit i isen. Kanskje setter hun en eller gang seil med kurs for sin opprinnelige hjemmehavn Larvik. Den planlagte seilskutefestivalen neste år kunne i så måte være en god anledning.

Svend E. Hansen TEKST

Ole A. Jakobsen FOTO

Diverse private fotos og arkivfotos

"Artemis"

– Bygget ved Nyland i Oslo som hvalbåt "Pol II" i 1926.

– Senere lastebåt "Emanuel" og "Lister" i Sverige og "Artemis" i Danmark.

– Ombygget for et par år siden i Holland til tremastet bark "Artemis"

– Lengde 60 meter. Bredde 7,01 meter. Seilflate 1.050 kv.meter.

14 lugarer. Tar inntil 36 passasjerer på lengre seilaser- 90 pers. på dagtokt. To salonger, bar, m.m.

– Tilhører Frisian Sailing Company i Holland. Se internett,

– www.frisian-sailing.com

Ny bok

Anmeldt av Thor Hansen.

**Rigel –
Norgeshistoriens største skipsforlis.**
Forfatter Trond Carlsen.



Mange husker vraket av M/S "Rigel", som ble stående som et rustrødt og skremmende monument i mange år på Helgelandskysten.

Katastrofeskipet "Rigel" har det vært skrevet lite om, men nå har tragedien med norgeshistoriens største skipsforlis fått sin egen bok, ført i pennen av Trond Carlsen fra Alstahaug ved Sandnessjøen.

Og la det være sagt med en gang. – Jeg syntes forfatteren har nedlagt et stort arbeide med å komme i kontakt med overlevende, intervju øyenvitner og med å grave fram fra arkiver og museer denne blodige historien om dette grusomme krigsforliset. Boken gir oss et rystende bilde av menneskelige tragedier og lidelser, da skipet i skjebnedøgnet 27. november 1944, ble bombet sønder og sammen av britiske fly, med resultatet at over 2500 mennesker omkom.

Dette var en langt større katastrofe enn "Titanic", krysseren "Hood", fergen "Estonia" og andre kjente tragedier ute i verden når det gjelder tap av menneskeliv.

Skipet ble tidlig tatt av tyskerne til å frakte mannskap, materiell og forsyninger til de mange anleggene i Nord-Norge. Krigslykken snudde for okkupantene og "Rigel" hadde i krigens slutfase deltatt i tilbaketrekningene, for å få overført tyske tropper og materiell til viktigere krigsskueplasser i Europa.

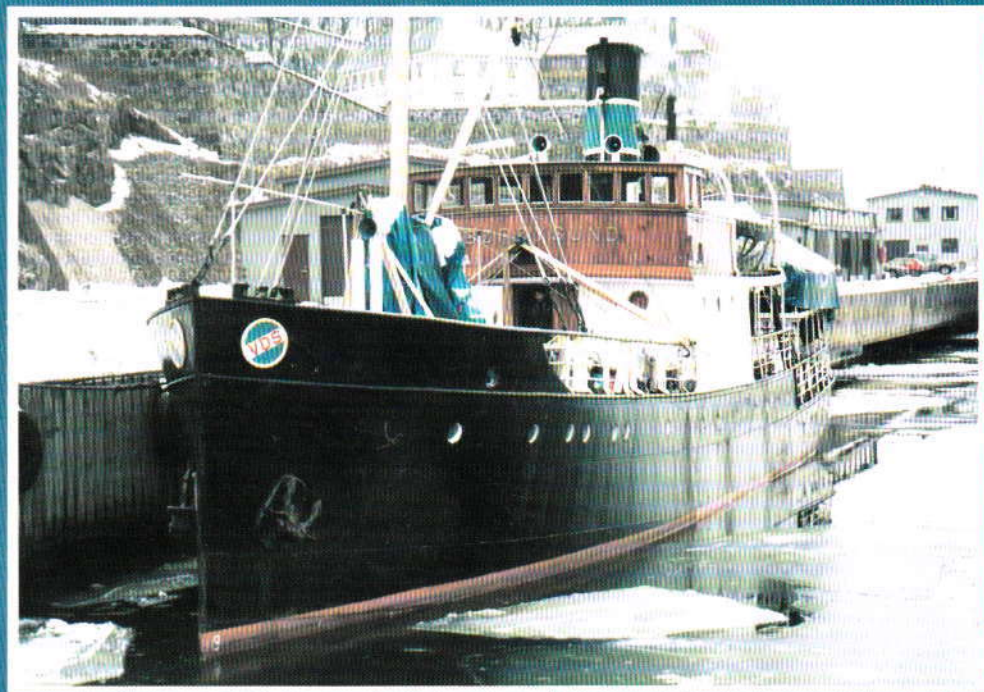
I en konvoi la skipet ut på sin siste reise fra Bodø 26. november og i følge kapteinen befant det seg 2838 mennesker om bord. Men denne gangen hadde skipet fått et spesielt oppdrag. På denne turen var lasten i hovedsaken russiske krigsfanger, stuert sammen på tre dekk, nærmest som "sild i en tønne", og for de fleste om bord, skulle Rosøy syd for Sandnessjøen bli den endelige endestasjon.

Alt tyder på at engelskmennene ikke visste at "Rigel" fraktet fanger på denne turen. Flyangrepet førte til at så mange led en grusom drukningsdød, innesperret i vraket eller drept av kuler og bomber fra sine egne allierte. Bare vel 250 mennesker ble reddet.

Billedmaterialet i boken er førsteklasses og forfatteren har fått fram et viktig stykke norsk krigshistorie, hvor også lokalbefolkningens enestående innsats ved bergingen av medmennesker ikke er glemt.

Boken kan bestilles direkte fra forfatteren, Trond Carlsen, Ringveien 28, Alstahaug, 8800 Sandnessjøen.

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



Vinterstemning for gamle ærverdige D/S «Børøysund». Foto: Jørgen Bangor.