

DAMPSKIBS

P O S T E N



Det var et praktfullt skue å se dampskipet "Oster" i sin herlige driv gjennom smale, grunne Mostraumen i 2004.

Foto: Trine Marcussen.

Dampskibsposten

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

Opplag 2.210

Styremedlemmer 2005

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
Laila Andresen	priv. 22 15 61 01
laila.andresen@nif.idrett.no	901 72 813
Viseforman/sekretær:	
Rolf Nordby	A 22 92 72 39
Kasserer:	
Else Ellila	A 22 685252

Nordhordland Veteranbåtlag

N-5991 OSTEREIDET

Leiar:	Pr. telefon
Tor Bjørgaas	56 35 41 82

Nestleiar:	
Vidar Lehmann	55 12 05 67

Kasserer:	
Hjòrdis Lillejord	56 39 52 45

Sekretær	
Ragnar Berg-Hansen	55 29 60 00

Effektforvalter:	
Vigdis Markussen	56 35 01 21

Nordenfjeldske Staalskibs-union

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

Veteransklipslaget 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 Formannen i NVSK har ordet
- 6 Ivar Medaas – minneord.
- 9 Kaare Svendsen – minneord
- 10 Nytt fra Norsk Veteranskibsklub
- 14 Tankar kring fartøyvern
- 16 Rust, råte og kjærlyghet ! ?
- 18 Rust, råte og kjærlyghet II
- 20 Gammel kjærlyghet øyner nytt håp
- 23 Oslo Havn før og nå
- 24 Missiseipi
- 27 Missiseipi II
- 28 Oster-virus
- 30 Mystisk bilde
- 31 Prospektikortet Del 13
- 36 "Søgne", norges eldste rutebåt i daglig drift
- 40 M/S "Eidfjord"
- 48 Modell av slagskipet "Tirpitz"
- 50 Nye bøker

HUSK STOFFRIST 15. APRIL 2005

Redaksjonen – Dampskibsposten

Redaktør:

THOR HANSEN

Tollbugt. 1B

3933 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: jab@nvs.no



TRINE MARCUSSEN

Nicolaikirkealmening 3

5003 Bergen

Tlf. 55 33 79 75

trimar@hfk.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. 150.- 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.

Formannen i NVSK har ordet

Uttrykket: "Det er ikke lett å hoppe etter Bjørn Wirkola" har vært et kjent og kjært uttrykk i nesten hele Norsk Veteranskibsklubs 40 års historie. Men etter NVSKs generalforsamling i november 2004 har dette uttrykket endret seg til: "Det er ikke lett å hoppe etter Magne Hansen"! På generalforsamlingen valgte Mange å gå av som formann i klubben etter 18 år dvs. nesten halvparten av klubbens levetid. Dette er meget imponerende, og jeg som har fått det ærefulle verv å etterfølge Magne, vil på vegne av alle i NVSK benytte anledningen til å takke Magne for den store innsatsen han har gjort for klubben i kraft av formannsjobben. Magne har ledet og styrt klubben på en vennlig og engasjerende måte med et stort hjerte for klubbens virksomhet og alle medlemmene. Han er en person med stor kompetanse og interesse for fartøyvern generelt. Magne vil fortsatt være meget aktiv i styret som varamann, men ikke minst vil han fortsatt være aktivt med som skipper, nå ikke bare på Børøysund, men også på Styrbjørn. Og det setter vi alle stor pris på!

På broen er Magne "konge" – "Ingen over – ingen ved siden" Alle, som har fått oppleve hvordan Magne i ca 30 år har ført Børøysund trygt fra havn til havn langs hele vår langstrakte kyst, har latt seg imponere.

Så nok en gang Magne fra oss alle – takk for all den tid og innsats du har lagt ned som formann i NVSK, og vi ser fram til videre samarbeid ikke minst med planlegging av Styrbjørns ferd rundt kysten sommeren 2005 og ditt videre skipper engasjement!

2005 vil bli et spennende og utfordrende år for NVSK. Det skyldes ikke minst utfordringene som ligger i å få Styrbjørn til å seile for egen maskin til sommeren. Da blir forhåpentligvis en stor milepæl nådd, endelig etter ca 25 års jobbing, vil Styrbjørn kunne gå for egen maskin. Den iherdige dugnadsgjengen i Drammen får endelig "lønn for strevet". Det er en imponerende utholdenhet og innsats de gutta har lagt for dagen. Når dette leses er forhåpentligvis kjelen fyrt opp igjen og maskinene er prøvd. Vi ser alle fram til den dagen da NVSK kan seile med to kullfyrte dampbåter!!

En annen viktig utfordring som vil pågå denne våren, er avklaringene med Sjøfartsdirektoratet (SD) i forbindelse med påleggene Børøysund fikk i fjor vedrørende blindlokk på alle ventiler og oppgradering av dør i nedgangskappen akterut. I løpet av høsten 2004 har vi fått en god dialog med SD, noe som det som kjent ikke alltid har vært.

Men det gjenstår en meget viktig avklaring med SD, og det gjelder hva vil eventuelt SD kreve for at Børøysund skal få muligheten til å seile i de ulike fartsområdene vi har søkt om. Vi vil fortsatt stå foran dilemmaene mellom SDs krav til sikkerhet og Riksantikvarens krav til å følge antikvariske prinsipper. Vi håper



Magne Hansen overrekker formannssymbolet - bildet av D/S "Skjergar" - til Laila Andresen.
Foto: Jørgen A. Bangor

imidlertid at vi hjelp av drøftinger og en god dialog vil komme fram til løsninger, som tilfredstiller alle og som vil få betydning på en positiv måte for alle som holder på med fartøyvern kombinert med passasjertrafikk. Vi ønsker jo alle at det skal foregå på en trygg og forsvarlig måte, men også ikke minst at båtenes originalitet skal ivaretas. Det er jo derfor det vi holder på med denne unike hobbyen!

I 2005 skal Bergen nok engang arrangere NORDSTEAM. Alle som fikk oppleve NORDSTEAM 2000 vet hva vi snakker om - NORDSTEAM 2005 skal ikke bli noe dårligere. I perioden 3. -7 august 2005 skal Vågen igjen fylles opp med veteranfartøyer fra inn- og utland sammen med andre samferdselsmidler som veteranbiler, veteranbusser og veteranmaskiner. Nok en gang skal det arrangeres en stor nordisk samferdsel festival. Vi i NVSK arbeider meget aktivt for at vi skal komme dit med to dampskip og ser fram til å møte alle dere andre som holdet på med tilsvarende hobby. Vel møtt i Bergen til NORDSTEAM 2005. Vi sees!

Helt til slutt vil jeg ønske alle et GODT NYTT ÅR og ser fram til samarbeid med alle som er interessert i å ta vare på vår gamle fartøyer og kystkultur generelt.

Oslo 15 januar 2005

Laila Andresen

Ivar Medaas - 1938-2005 - Minneord

Kysttrubaduren, Strilen, gjøglaren, humoristen, målmannen og bonde **IVAR MEDAAS** gjekk bort 7. januar 2005, berre 66 år gamal.

For oss som vakar over kysttradisjonen vil Ivar vera i våre gode minner for all tid, han er borte, men lever att i minna.

Nordhordland Veteranbåtlag hadde kan hende ikkje vore liv laga i dag om det ikkje akkurat var for vår venn Ivar og songen.

I 1963 fann Ivar ei vise i Bergens Tidende, skriven av døveprest Ragnvald Hammer i Bergen. Ivar tonsette visa, som alle i dag kjenner som:

"Dar kjem Dampen"

Ei sorgvise om Dampskipet OSTER, som hadde gått sin siste tur og dermed slutta av ein spesiell rutetradisjon mellom Bergen og Nordhordland, det var den siste kolfornte dampbåt, no kom sjøbussane.

Korkje Hammer eller Medaas kan ha vore klår over kva denne visa kom til å seia for songtradisjonen på Strilelandet og landet elles, og ikkje kunne dei vore klår over at D/S OSTER atter eingong skulle pløgja sjøane mellom Bergen og regionane rundt, takka vera songen.:

Dar kjem Dampen.....

Tekst: Ragnvald Hammer

Melodi: Ivar Medås

Ved Bryggja i Bergen dar ligg dar
ein båt,

so blankpust og fin at han lyse,

Med skikkele maste og pipa med låt
og mange lags vara han hyse.

Ref.:

Dar kjem Dampen, gamle Dampen,
tak på deg triskona å spring.

Dar kjem Dampen, gamle Dampen,
dinge-dinge-dinge-dinge-dinge-ding.

I romet ligg mjølsekkjena i høge lag
å kassa med ablesine.

På dekkje e da fullt utå adle slag:

Mjølkespadn og røyre og tine.

Ref.: Dar kjem.....

So ringje kapteidn og skuta legg frå
no vinka dei adle dei kjende.

Og alltid kom "OSTER" seg trufast utpå,
og alltid han kom seg attende.

Ref.: Dar kjem.....

Han kneisa med skorsteidn og veifta
med flagd

gjønå fjord og sund fram han stemne.

Da alltid e "OSTER" si store bragd
om Osterøyne trutt å femne.

Ref.: Dar kjem.....

Han fer idnigjønå med damp og med køl.
Nett snøgt ikkje fram han fere.

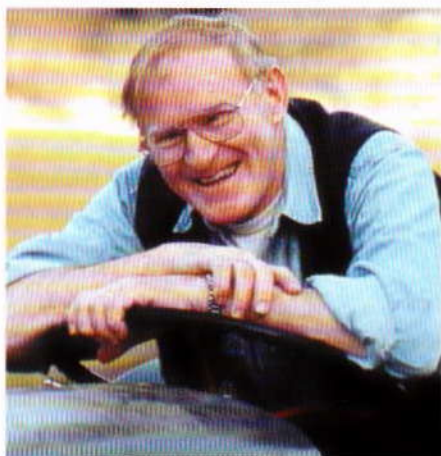
Men leie den veit han og fidn kvart eit
høl

dit gøtt han ifrå bydn han vil bere.

Ref.: Dar kjem.....

So dreg dei i fløytå og fint da let.
Han legg seg til ro innved bryggja.
Og ferdafolk mange i land han set.
For adle so vil han hyggja.
Ref.: Dar kjem.....

No hev han sigla i femtifem år.
Binda by og land saman han konne.
Og når han so ikkje lenger går
då græt både bymann og bonde.:
Siste ref.:
Dar gjekk Dampen, gamle Dampen.
Far or triskona, far stilt!
Dar gjekk Dampen, gamle Dampen,
Å detta va syrgjele ilt.



Ivar Medaas på traktoren.

Foto: Arne Årseth.

I 1964 var siste turen for D/S Oster med kolfyrt reise.

Båten vart seld og vart ombygd til fraktebåt i kystfrakt. I 1995 vart nokre karar i NHVL merksam på at den ombygde "Gamle Dampen", under namnet M/S VAKA var til sals.

Kort fortalt vart fraktebåten heimkjøpt for det føremål å restaurara den attende til opphavet, D/S OSTER

Det var den 08. mars 1996 at båten kom til Shetland Larsens Brygge i Bergen for å verta omdøyp.

Dette oppdraget fekk fru Margot Kaasa Hammer og Kari Medaas, men Ivar sat og såg til at desse kvinnene gjorde dugande jobb. Det var mykje folk samla på kaien og det var ei glede å sjå kor Ivar fryda seg med dette oppdraget.

No var det tid for å starta restaureringsarbeidet, eindel trudde på prosjektet, andre sa at "dei er hakkande galne"

Takka vera Ivar kom "Gamle Dampen" attende. Ingen i dag tvilar på at det var Ivar Medaas og Ragnvald Hammer si fortjeneste dette, det var songen som held liv i D/S Oster mellom 1964-1996

Når restaureringsarbeidet tok til var det trong for mykje midlar, pengar og materiell.

På grunn av Ivar og songen visste kvar ein sponsor og leverandør at det var ein sjøkulturell skatt NHVL skulle føre attende til Bergen og Nordhordlandsregionen.

Midlane sat både laust og fast, materiell var det lett å få frå sponsorar. Riksantikvaren tveka seg, i utgangspunktet, men etter som Riksantikvaren, kommunar og sponsorar såg at det var beine alvoret å restaurera båten, i ein framdrift dei ikkje skulle tru, ja då kom midlane.

Under Norsteam 2000 kom D/S Oster inn på Vågen i Bergen for eiga maskin, det var 50000 personar langs kaiane, og til songen "Dar kjem Dampen" var det ein ufatteleg jubel blant folket, som nesten ingen ende ville ta.

Ivar Medaass var ombord, heiderspassasjer. Det var ikkje berre D/S Oster folket ville hylla, men like mykje Ivar. Det var ei stor stund for Ivar Medaas, det var ei stor stund for NHVL og for alle dei framømte.

Her fekk Ivar og alle andre løn for songen som held liv i D/S Oster etter 32. år på bortebane.

"Dar kjem Dampen" med Ivar Medaas sin song har ført til at D/S Oster i dag er restaurert, han og Ragnvald Hammer skal ha største æra for dette, songen kveikte ihuga båtveteranar til innsats for bevaring.

Ivar hadde også sterke røter til bondetradisjonen, han var odelsgut til gard i Alversund, han hadde utdanning frå Vinterlandbrukskulen i Oslo, staden som førde han til gjøglar- musikal- og songscena.

Han var ein svært dugande felespelar, gitar og bass var også hans instrumenter.

Ivar var også oppteken av målrørsla, sin Striledialekt nytta han alltid, sjølv urbane hovudstadfolk tok han til seg, nettopp fordi han var seg sjølv.

I 2002 fekk han Målprisen frå Noregs Mållag.

Det var mykje tekstar av Aslaug Laastad Lygre, Jacob Sande, Arnliot Eggen, Halvor Sandsdalen og Herbjørn Sørebo han tonsatte og song tekstar frå.

Han laga sjølv tekstar og.

Det kan vera mykje å nemna om det gode menneske Ivar Medaas, NHVL kan her berre takka han hjarteleg, post mortem, for sin innsats.

Etter store regnmengder, storm og alleslags uver på Vestlandet siste tida, vart Ivar Medaas ført til sin siste kvilestad frå Meland Kyrkje fredag 14. januar 2005. Det var i eit solfylt og strålende ver denne eine dagen, kan hende eit omøn frå skaparverket om at det skulle vera fred over Ivar sitt minne.

Eg vil slutta desse minneorda med eit vers som prosjektleiar i Nordhordland Veteranbåtlag, Vidar Lehmann skreiv i Bergens Tidende 14. januar 2005, Ivar sin siste ferdadag .:

Til Ivar Medaas

Det stilna i Medaashagen
mot vest sokk sola i hav.
Så før han, den siste dagen
i tida Vårherre gav.
Ivar, vår songglade trubadur,
farvel, i tårer og smil.
Farvel på din store, tidlause tur.
Der sigla vår største Stril.

Takk atter Ivar Medaas.

Fred være over ditt gode minne.

På vegne av Nordhordland Veteranbåtlag
Karstein Stene

(Sjå gjerne video om Ivar sin 60. års
feiring om bord i M/S BRUVIK.

<http://www.bt.no/tv/article328337>)

Minneord om Kaare Svendsen

Svært mange av klubbens aktive var tilstede under Kaares bisettelse den 16.nov. nesten 75 år gammel. Han døde uventet etter akutt hjerneblødning. Vi føler alle at vi hadde mistet en god kamerat og en viktig miljøskaper i klubben vår gjennom 30 år.

Spesielt vi som kjente ham i den første tiden husker at vi fikk handle med rabatt i skobutikken hans. Det var stort den gangen – lenge før rabattveldet ble innført i handelslivet.

Ved to anledninger på 70- og 80-tallet trådte Kaare til som styrets formann og vi husker ham som møteleder på generalforsamlingene, medlem av valgkomiteen osv. opp gjennom årene.

Men om bord i "Børøysund" var han stuert og ikke minst har vi mange gode minner fra festmiddagene hans under overnattingsturer for de aktive i klubben – og etterpå sang han gjerne noen vers fra gamle revyviser eller deltok i kortspillet i offisersmessen...

Kaare la vekt på at miljøet blant de aktive var viktig når det gjaldt å lykkes med restaureringen og driften av "Børøysund" som et seilende museumsskip. Hver enkelt måtte respekteres for den de var – og for den innsatsen de maktet å gjøre.

Vi har mange gode minner fra Kaares virksomhet i klubben vår og gleder oss over Kari og barna fortsatt vil holde kontakten.



Kaare Svendsen

Magne J. Hansen
Norsk Veteranskibsklub



Nytt fra Norsk Veteranskibsklub

Av Jørgen A. Bangor

Norsk Veteranskibsklub har fått ny formann. Jeg fortalte til venn at dette skulle skje, noen dager før generalforsamlingen. "Det har vel aldri skjedd før," sa han. Det har det riktignok, men det er lenge siden. I hele sin førtiårige levetid, har ikke klubben hatt mer enn seks formenn – og den siste av dem, Magne Hansen, har vært klubbens leder i hele atten år.

En epoke er slutt, og en ny begynner med klubbens første kvinnelige formann – Laila Andresen. Det lave antallet formenn – og klubben vår er ikke enestående i så måte, fenomenet er ikke uvanlig i kulturminneorganisasjoner – sier ikke nødvendigvis noe om egenskapene som kreves av en formann i en svært aktiv organisasjon. Men det sier mye om hvor mange mennesker som har disse egenskapene. De er ikke mange, og har en først fått tak i et av dem, så vil en beholde det. Vi har vært heldige som har fått ha Magne så lenge. Innsatsen hans kan knapt vurderes. Atten år som leder av organisasjonen som utformet fartøyvernet her i landet, og som fremdeles er en av de mest aktive på området.

Men når så Magne Hansen endelig ser sjansen til å kunne trekke seg tilbake, er det i vissheten om at ansvaret som leder vil bli godt ivaretatt av arvtageren. Laila har vært viseformann i flere perioder, og har vist at hun er akkurat hva vi trenger.

Og en energisk formann, som tilsynelatende kan være mange steder samtidig, er akkurat hva klubben trenger nå når vi går inn i 2005. Til tross for at klubben opp gjennom årene har eid ikke mindre enn fem dampskip, så blir dette året det første hvor den vil ha mer enn ett i drift samtidig. "Styrbjørn" nærmer seg operativ stand, etter 25 år i klubbens eie. Og noen av de mest aktive i gjengen rundt skipet har vært med gjennom hele denne tiden. Man kan bare forestille seg hvor mange harde stunder og brutte forventninger de har støtt på i løpet av denne tiden. Men også hyggelige stunder sammen med likesinnede. Og hvilke følelser må ikke være i sving når arbeidet endelig nærmer seg slutførelsen. 25 år ligger bak, og foran ligger bare noen uker før maskinen igjen vil bevege seg.

Etter å ha ligget noen år ved Drammen Skipsreparasjon, er skroget nå fullstendig reparert – mer enn en tredjedel av platene er skiftet. Interiøret er plukket ned, og i stor grad satt opp igjen. Tidligere er kjelen og skorstenen reparert, og røykopptaket skiftet ut. Den solide fenderlisten rundt hele skipet er på plass. Den bestod av fin matjord da klubben overtok båten. Flere av "Styrbjørn"-gjengens medlemmer har hatt større og mindre gjenstander hjemme hos seg, som de har brukt fritiden til å reparere og pusse opp. Nå kommer delene på plass igjen, og gjør skipet komplett og levende. Akkurat nå står nesten bare innredningen på broen igjen, og noen detaljer



D/S "Styrbjørn" ved Drammen Skipsverksted, september 2004

Foto: Jørgen A. Bangor.

rundt omkring. Detaljer som blir fikset utover våren. Kjelen er blitt fyrt opp til fullt trykk, og er godkjent.

Flere av gjengens medlemmer dukker stadig opp her og der, og er ofte presentert. Men en av de mest aktive har likevel en tendens til å forsvinne unna. Gøran Hansen har i mange år gjort en fantastisk innsats med å lage tekniske tegninger over skipet, tegninger som stadig er blitt oppdatert, og som er blitt brukt både i planlegging av arbeidet, og i forhold til Sjøfartsdirektoratet, for å få båten godkjent. Spesialkunnskap som dette, kombinert med stor entusiasme, er av uvurderlig betydning for et fartøyvernprosjekt.

Kort tid etter at "Styrbjørn" igjen blir operativ, vil hun legge ut på en ferd langs kysten, delvis i forbindelse med feiringen av unionsoppløsningen for hundre år siden. Med sine mange år under svensk flagg i en norsk havn, er skipet et fint symbol på det gode forholdet mellom Norge og Sverige i årene som har gått siden da. Turens endepunkt vil være i Kalvåg i juli, hvor båten skal delta på Forbundet KYSTENS landsstevne. Deretter går ferden sydover mot Bergen igjen, og Norsteam 2005.

På KYSTEN-stevnet og Nordsteam vil også "Børøysund" delta. Hun har nå stått i dokk i Drammen siden oktober. Det er skiftet en del stål i skroget, hovedsakelig i kullbaksene. Dessuten er det skiftet treverk og stål ytterst på styrbord side av mellomdekket. Dette medførte riving av en del interiør. Det ligger ikke mindre enn fire små rom etter hverandre i dette området.



"Børøysund" i dokk i Drammen, november 2004

Foto: Jørgen A. Bangor

Lensesystemet på "Børøysund" er også delvis ombygget – for å bedre lensingen av forskipet, og for å ha en nødløsning ved dødt skip. Løsningen er svært lik den helt opprinnelige fra 1908, og gjør at vi ikke lenger behøver å ha den dieseldrevne pumpen stående ved lasteluken på mellomdekket. Verkstedet fortjener honnør for innsatsen med å planlegge dette, og med å få tak i pumper som oppfyller våre krav til antikvarisk vern. Vi er i det hele tatt svært heldige som har et skipsverksted på Østlandet, som legger så mye innsats i å kunne betjene veteranskipsflåten.

Mer om arbeidene på båtene finnes på klubbens web-sider.

Ellers hadde vi et vellykket og veldig hyggelig medlemsmøte på Skimuseet i oktober, med nesten femti medlemmer til stede. Nå er også alle årsberetningene til Norsk Veteranskibsklub, fra og med 1964 til og med 2004 lagt ut på klubbens web-sider (www.nvsk.no). Dette var et stort arbeid, så jeg håper det kommer til nytte.

Som dere skjønner er det en aktiv sesong vi går inn i, og vi trenger alle krefter som kan stille opp. Så møt opp på kaien, eller ta kontakt med oss på annen måte. Anne Alm Thorstensen stiller også i år opp som mannskapsansvarlig, og hun kan nås på 66 91 25 84, eller 90 50 37 34.

D-DAGEN 1944 og norsk innsats

"D-dagen 1944 og norsk innsats" er en militærhistorisk bok på 200 sider, i farger, som er rikt illustrert. Størrelsen er 21,5x28,5cm, tilnærmet A4 - selv om innholdet ikke er "A4". Det er første gang det gis ut en så omfattende og samlet fremstilling av den norske innsatsen i invasjonen i Normandie.

Boken er delt i fem kapitler: Først om selve invasjonen i Normandie. Så om norsk innsats; med hovedvekt særlig på Handelsflåten, og også mye om Marinen. Dessuten om deltagelsen fra Flyvåpnet, Hæren, USAs 99. bataljon som bestod av 1000 norsktalende soldater, og litt om enkelte andre nordmenn. Deretter er det intervjuer med 11 krigsveteraner som selv var med på invasjonen. Kapittelet etter plasserer D-dagen inn i resten av 2. verdenskrig. Til slutt er det et kapittel om Normandie slik området fremstår i dag; med krigskirkegårdene, museene, rester av forsvarsanlegg, Bayeux-teppet, og så mye mer.

Boken er å finne i bokhandelen til 398,- kroner. Den selges også direkte; for 280,- kr + 70,- kr i porto. Ved kjøp av to eller flere bøker, betaler en kun porto for en bok. Bestilling skjer ved innbetaling av aktuelt beløp til konto 9710403449.

Se for øvrig omtale av boken annet sted her i "Dampskibsposten".

Dessuten: Har du ønske om en foredragsholder, eller en reiseleder til Normandie; er jeg meget åpen for å diskutere det nærmere.

Max Hermansen

Trosterudveien 34 B, 0778 Oslo

forfatter og forlegger "D-dagen 1944 og norsk innsats"

tlf.: 934 97 836 og 22 14 39 94

maxjarl@hotmail.com



D/S Mammy til ankers utenfor kysten av Normandie.



D/S Vestmannarød ligger tørt på en av strendene og lossrer til lastebiler og amfibiekjøretøy.



Slik ser kunstneren Carl Fredrik Monsen for seg torpederingen av Svenner om morgenen på D-dagen.



Nous n'oublions pas. We will never forget. Vi glemmer aldri.

Tankar kring fartøyvern

Av Harald Kvinge, leiar i Veteranskipslaget Fjordabåten

(ved søknadsfristen til Riksantikvaren 31.12.04):

Maritime kulturminne/fartøyvern – ei dugnadssak!

Vernetanken om dei maritime kulturminna er ung, sjølv om Norge har vore ein leiande sjøfartsnasjon gjennom generasjonar! Norsk Forening for Fartøyvern vart skipa så seint som i 1985 og har i dag 110 medlemsfartøy. Riksantikvaren har gitt om lag 165 fartøy i heile landet vernestatus. I høve til landbaserte kulturminne er dei maritime kulturminna, for å seia det mildt, sterkt underrepresenterte. Slik kjem det alltid til å vera: **for det som er borte – er borte!**

Les ein i offentlege utgreiningar og statsbudsjettet er det klårt at frå staten si side vert det føresett ei ansvarsdeling når det gjeld å ta vare på båtar og skip. Dei ansvarlege partane er meint å vera staten ved Miljøverndepartementet (her under Riksantikvaren), fylkeskommunen (delvis), næringslivet og den tredje sektor ved lag og organisasjonar. Med andre ord: **vår maritime kulturarv skal bergast på dugnad!**

Svært mykje godt vernearbeid er gjort på dugnad og det har vore inspirerende at Riksantikvaren har gitt økonomisk støtte om midlane har vore små i høve til behovet. Det som skjedde i stortinget under budsjettbehandlinga for 2005 er difor oppmuntrande: - løyvinga til fartøyvern er auka med kr. 10 mill. til kr. 29 mill. i 2005.

Me som driv med vern av dei gode gamle fjordabåtane frå Bergensområdet, meiner me tek vare på ein unik kulturskatt og me veit at folk bryr seg om båtane:

D/S Oster	byggeår 1908, 207 br.reg.tonn - lokalrutebåt, heimehamn Bergen
D/S Stord I	byggeår 1913, 469 br.reg.tonn - langruteskip, heimehamn Bergen
M/S Granvin	byggeår 1931, 115 br.reg.tonn - lokalrutebåt, heimehamn Bergen
M/S Midthordland	byggeår 1947, 148 br.reg.tonn - lokalrutebåt, heimehamn Bergen
M/S Bruvik	byggeår 1949, 291 br.reg.tonn - lokalrutebåt, heimehamn Bergen.

Me har gått inn i fartøyvernet med opne augo og vitande om at dette er eit utfordrande dugnadsprosjekt! Me har hatt og har gode støttespelarar blant privatpersonar, i næringslivet og i legat og fond. Dugnadsånda har vore god! Det er då gledeleg at ein av dugnadspartnarane aukar innsatsen og særleg når det er folkets representant. Dette gir ein positiv signaleffekt til dei andre interessentane og til folk flest.

Hardanger Fartøyvernssenter er eit svært viktig ressurscenter for



"Granvin", "Bruvik", "Dampen" og Bergen Veteranvogn-Klubb var alle med på å ta et verdig farvel med "Harald Jarl" ved dens siste offisielle tur i hurtigruteregj til Bergen den 20/10-2001. Foto: Trine Marcussen

restaureringsarbeid. Senteret har kompetanse på handverksmetodar slik at restaureringsarbeid vert utført på ein antikvarisk rette måte. Senteret formidlar i tillegg opplæring om sine metodar til dugnadsfolka på båtane. Det er viktig for kvaliteten på framtidig fartøyvern at Hardanger Fartøyvernsenter og tilsvarande senter får økonomiske rammeføresetnader og **oppdrag** som gjer at dei kan vera eit faglege tillegget i kompetanse og kapasitet til dugnadsarbeidet.

Veteranskiplaget Fjordabåten vil på det sterkaste oppmoda Riksantikvaren om å vera ein påliteleg dugnadsdeltakar for staten ved at vedtak om vern og tidlegare tildelingar vert følgt opp til prosjekta er ferdige.

Med dei gamle båtane skapar me læring om fortida, opplevingar i notida, næring og turisme i Fjord Norge!

Rust, råte og kjærlighet ! ?

Av Erik Steen

En serie på NRK, hadde denne tittelen for ca. 10 år siden.

Serien, som var i tre deler, tok for seg kystkulturen og arbeidet med restaurering av båter og rammebetingelsene i denne forbindelse.

Rust, er et grunnlag for å begynne restaurering og ingen kjærlighet er knyttet til det.

Råte, er også et grunnlag for å begynne restaurering, her er det heller ikke knyttet særlig varme forbindelser.

Kjærlighet, kommer gjerne etter hvert, knyttet opp mot objektet, da gjerne skip og båter.

I utgangspunktet burde vi jo hate det vi driver med, men vi er rare, dess mer vi banker og skrur, dess mer blir vi glade i objektet, ikke så rart at man tidligere fikk noen skrå blikk?

Vi forbanner rusta, råten, gjenstridige maskiner og myndigheter, men syntes det allikevel er helt greit å gå på en ny kveld med dugnad.

Gulroten er å få ting til å fungere, mennesker til å fungere sammen og til slutt få hele objektet til å fungere.

I dette tilfelle: **Styrbjørn.**

Etter mange optimistiske artikler, i dette ærverdige tidsskrift, om at nå er det rett før skuta kan gå....., ja så er det faktisk det.

Kjelen med armatur er godkjent og trykkprøvd. Fullt damptrykk oppnådd etter "mange" dager pen oppfyring, stor spenning knyttet til å "slippe" damp på systemet.

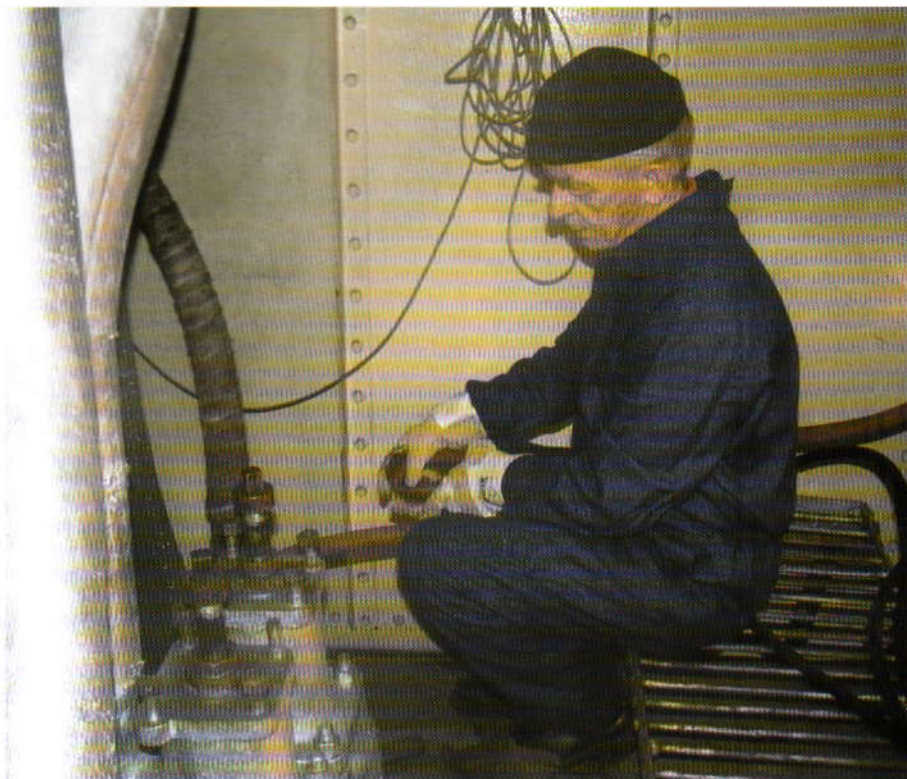
Vi testet i første rekke ut hjelpedamp-systemet, kjølevannspumpe med rør og ventiler.

Dette var for å konstatere tingenes tilstand. En del lekkasjer og små reparasjoner måtte til, men ikke mer enn vi måtte regne med, etter første full trykk test siden 1965!

Neste punkt blir nå å teste ut hovedmaskin med sin utrustning, samt turbingenerator.

Arbeidsledige etter dette? Tvilomt!

I romjula var vi så heldige å få besøk av en gjeng, som sikkert kjedet seg etter all julematen og hadde godt med energi. De testet ut et pulverapparat (6kg) og prøvde virkningen av blå tusj på nymalt panel, på broa!! Alltid hyggelig med besøk, men kom gjerne i åpningstiden og bidra med oppbyggende arbeid. Opprydding, nedvasking og ny runde med maling, deilig å ha noe å gjøre!!



Ole Meland fyller vann på kjelen til "Styrbjørn".

Foto: Magne Nilsen.

Vi avholdt årsmøte på isbryteren Thor 3 i Drammen, velvillig utlånt av Bukser og Berging, hvor avtroppende formann Magne Hansen også var invitert.

Styrbjørn fikk av formannen, overrakt en god sjøkikkert, som blir bra å bruke for våre navigatører, når vi skal på sjøreise mot ukjente farvann.

Vi føler at vi nå etter hvert navigerer i kjent og trygt farvann, et lite men, vi har ikke den endelige sertifisering fra Sjøf.dir. klar, den bør være rundt neste "sving".

TIL ALLE som ønsker å være mannskap til sommeren: kom ombord for å bli kjent med skibet! Rent teknisk, er Styrbjørn mer komplekst enn Børøysund, så det er en del å sette seg inn i for de som vil være mannskap. Velkommen om bord.

Begge skip ligger pr. 6 januar i Drammen.

Rust, råte og kjærlighet II



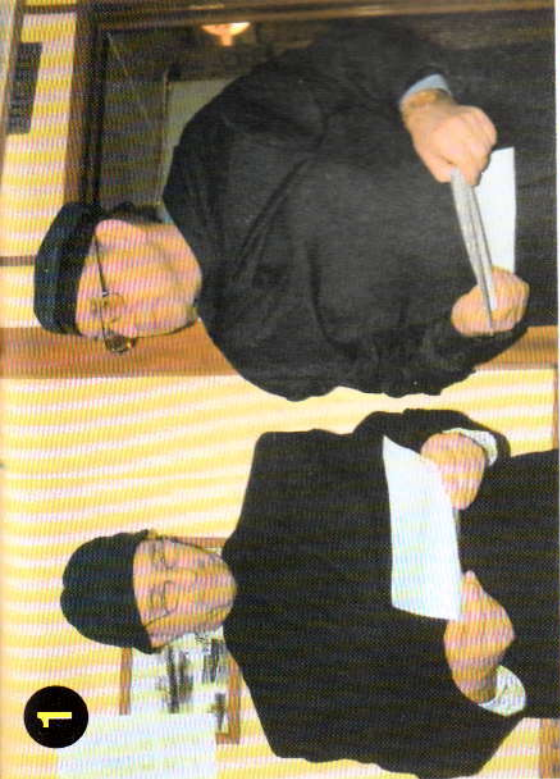
Kan dette bli det kommende objektet for Drammensavdelingen av Norsk Veteranskibsklub?
Foto: S. Gulli.

Bildetekster til bildene på høyre side.

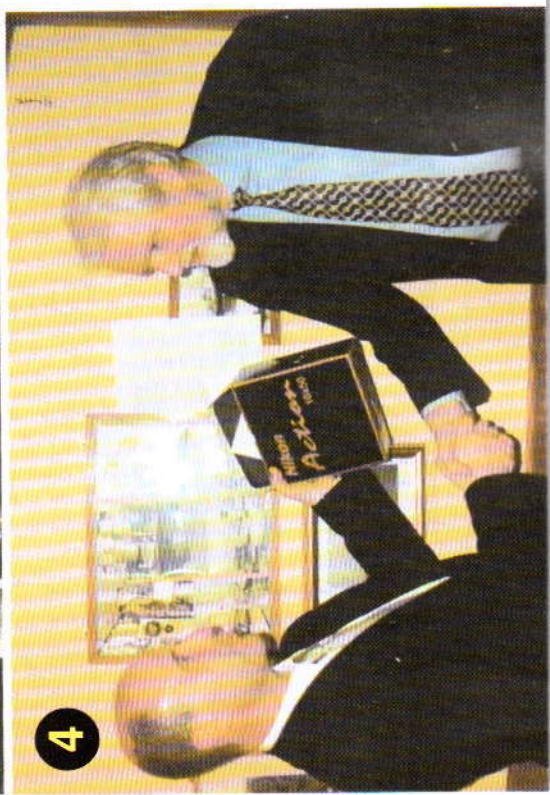
1. Tom Gundersen og Erik Steen i en liten sketsj.
2. Sensur.
3. Fra salongen på Thor 3. (Plass til 16 mann.)
4. Magne Hansen overrekker en flott kikkert til Erik Steen.



3



1



4



2

Gammel kjærlighet øyner nytt håp

Av Oddvar Stølsnes og Trine Marcussen

I mars 2004 møttes representanter fra Veteransklipslaget Fjordabåten, Hardanger Fartøyvern Senter og Andersen & Sønner i Dåfjorden, hvor "Granvin" lå på slipp. Målet var å legge rammer for en planmessig istandsetting av "Granvin". I november 2004 ble nytt møte holdt i Dåfjorden og vikarierende fartøyvernkonsulent Carl Frederik Thorsager fra Riksantikvaren deltok også. Der var enighet om at "Granvin" er et svært intakt, men nokså nedslitt fartøy og at det er viktig å videreføre båten sitt brukspreg og at en må gå forsiktig fram når større tiltak settes i gang om bord. Det er tiltenkt at arbeidsfordelingen videre blir slik at Andersen & Sønner tar



Gjenoppbygning av bauen på "Granvin" viser klinking av nye stålplater og spant.

Foto: Odd Jostein Gundersen

hovedansvar for stålarbeid, mens fartøyvernssenteret tar hovedansvar for trearbeid og for dokumentasjon av utført arbeid. Konklusjonen etter møtet ble at der lages en istandsettingsplan der arbeidet tilpasses "Granvin" sitt driftsopplegg.

Odd Jostein Gundersen foretok i fjor ca 500 tykkelsesmålinger av platene, slik at den totale tilstanden er meget godt dokumentert. En god del plater i skroget ble skiftet ut. Nye plater ble klinket, mens sveising ble benyttet der kun små felt ble skiftet.

Skipskontrollen ga pålegg om å skifte dårlige plater i bauen før neste seilingssesong. Nederste plater i baugen er nå skiftet og båten ble sjøsatt den 4. januar 2005. Resten av stålarbeidet på baugen vil bli utført mens båten ligger ved kai, slik at slippleie kan

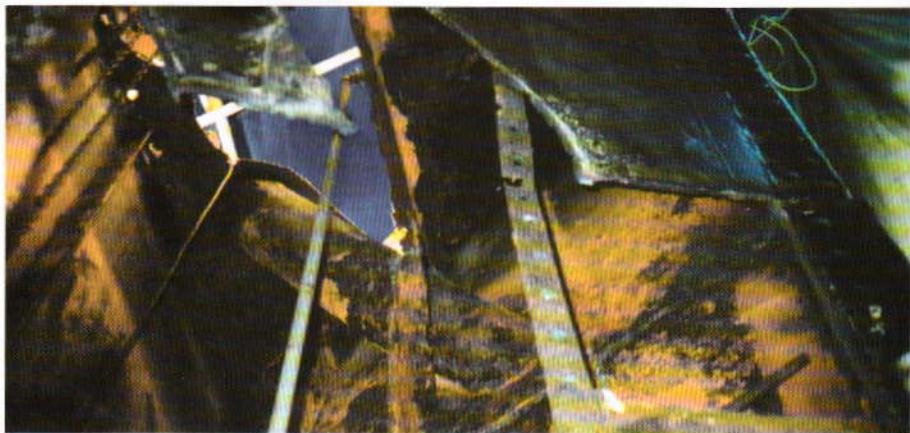


Andersen & Sønner fra Dalfjorden er sentrale i restaureringen av bl.a. "Granvin", "Vartun" og "Midthordland", som vi ser på bildet fra 2004.

unngåes. Noen dager før sjøsetting ble en gammel dobling brent vekk på styrbord side i matroslugar nede ved vannlinjen. Slike doblinger er alltid midlertidige reparasjoner og skulle vært fjernet for mange år siden. Under doblingen var platen i så dårlig stand at denne må skiftes før båten blir satt i drift igjen.

Det andre pålegget fra Skipskontrollen, som vi tidligere har fått utsettelse på, er salonghuset. Omfanget er vanskelig å fastslå før dekk og innredning er fjernet. Det kan være aktuelt å rive en av randplankene rundt salonghuset for å inspisere nærmere, men av tidsmessige og økonomiske grunner håpes det på ny utsettelse til etter at kommende seilingssesong er over. Verkstedet i Dalfjorden har nok ikke kapasitet til å klare dette arbeid i vinter og Veteranskipslaget har heller ikke penger til å få utført dette arbeidet.

Under arbeid i maskinrom er der foretatt stempelsjau på hovedmotor på sylinder to. Stempel og sylinder er som nytt og resten av delene er også i god forfatning. Sjøvannspumpen til hovedmotor er overhaldt, kulelagre, pakkboks, diverse pakninger og skruer er skiftet. Propell aksel har vært løs og blitt trukket litt akterover og glider mot hylseboks er flyttet fremover ved å legge inn mer pakning. Alt er montert igjen. Tunnel og maskinrom ble spylt og rengjort under dørken før reparasjon av skaden etter grunnberøringen i sommer tok til: Der er ny tykk plate sveist på under kjølen

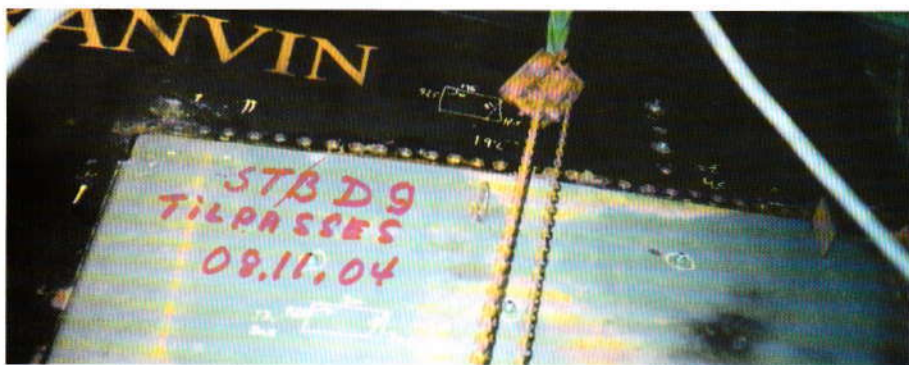


Sett fra styrbord før utbrenning.

samt skiftet 9 nagler gjennom kjølen.

Det arbeidet som gjenstår på skroget, er utskifting av: flere plater i øvre del av baug, ståldekk fra spissen av baug og til der tredekket begynner, begge ankerklyss, baugskap, flatrekken over styrbord skanseledning og skifting eventuelt reparasjon av diverse rekkestøtter. Ankerspillet ble renbanket for rust og det viste seg at en del stål må skiftes. Kjetting saks må overhales med nye bolter og bøyle. Dessuten må resten av tanktopp i bunntank nr.2 (vanntank) skiftes, da vi ikke kan innrede matroslugar før alt dårlig stål i forbindelse med denne lugar er skiftet.

Det ble søkt om forhåndstilsagn til Riksantikvaren om tilskudd på kr. 1.500.000 til istandsetting av M/S Granvin av tildelingen på statsbudsjettet for 2005. Nå er det bekreftet at "Granvin" får 1/3 av søkte midler. Gammel kjærlighet begynner å øyne nytt håp for fremtiden.



Gjenoppbygging av bauen på "Granvin" viser klinking av nye stålplater og spant.
Foto: Odd Jostein Gundersen.

Oslo Havn før og nå

Av John Østby



Amerikabåten "Oscar II" ved Fæstningsbryggen rundt 1904.

Akershus Festning og slott. Cruiseskip og gamle hurtigruteskipet "Håkon Jarl", som restaurantskip ved kai.



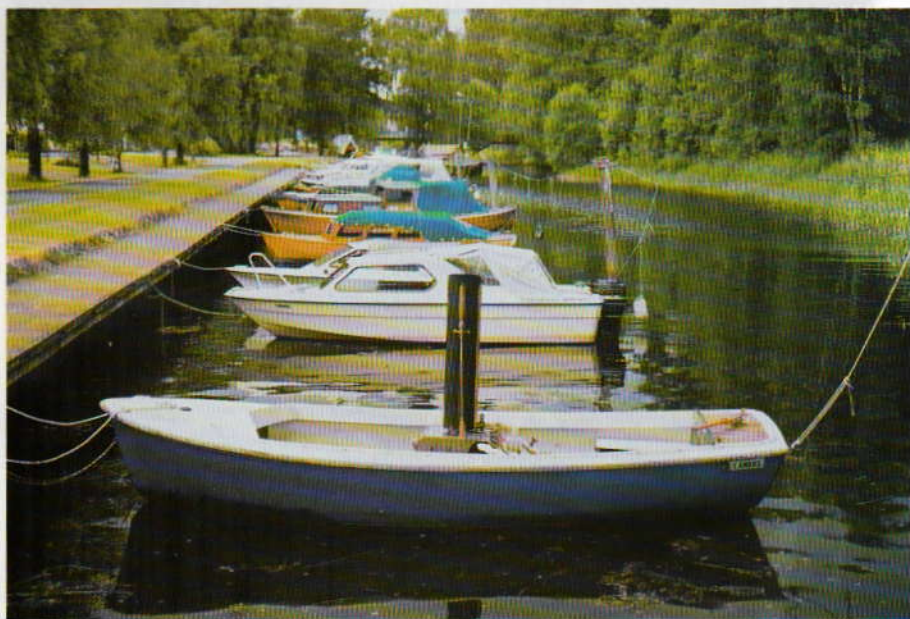
MISSISEIPI

Av Edvind Wold

SS Missiseipi er vel ikke det man kan kalle Porsgrunns elvens svane. Men det er min drøm om egen dampbåt. Hvorfor det ble slik er vel mer eller mindre et sammenfall av tilfeldigheter. Det hele startet for ca 4 år siden. Jeg hadde laget noen små dampmaskiner, og ville så lage en som var av en slik størrelse at den kunne brukes i en liten båt.

Jeg fikk tak i en liten fin 16 fots båt, bygget av Jørgensen og Vik i Grimstad, en gang på 70- tallet. Båten er av glassfiber. Jeg ønsket en båt i glassfiber fordi jeg ikke ville ha mye arbeid med selve båten. Jeg tegnet og bygget en dampmaskin på ca 5 Hk. Noe av det som er så fascinerende med damp maskiner er at de alle går. Og de går enda bedre om man gjør det riktig. Det finnes mye teknisk litteratur om damp. Men særlig var ”lommebok for mekanikere av Peder Lobben” til stor hjelp. Den jeg har brukt, er fra 1938. I denne boken finnes enkle formler og tips om dampmaskinens konstruksjon. Men da også i et slikt omfang at man enkelt kan konstruere egne maskiner.

En større utfordring er dampkjelen. Selve kjele konstruksjonen og byggingen bør overlates til de som virkelig kan det. En liten kjele med vann innhold på 10-20liter



En skjeldenhet blant moderne lystbåter,- en liten dampbåt i Porsgrunn.

Stor stas på Porsgrunnselva sommeren 2004.
Seilskutene "Endeavour" og "Shtandart" blir
møtt av dampbåten "Missisipi",
Foto: Per-Eirik Hekkelstrand.





Nesten som et "smykke" denne lille dampmaskinen.

sylindret, men ikke compound. Altså 2 høytrykkssylindrer og dobbelt virkende. Fordelen da er at maskinen blir selvstartende og man slipper alle de utfordringer som følger kondensering.

Sommeren 2004 ble en fin dampsesong. Etter mange år med bygging, prøving og feiling har vi fått en båt som gir mange fine opplevelser sammen med familie og venner. Min kone, Birgitte Seip, som båten er oppkalt etter, er fornøyd med at den mest arbeidsintense delen av prosjektet er over, men en blir vel aldri helt ferdig med et slik båt. Nå som det er vinter bygges det videre og når sommerkveldene kommer kan vi dampe stille oppover Porsgrunnselva og se byen fra vannet, igjen.

og 10 bars trykk, inneholder en utrolig mengde energi. Så etter litt prøving og feiling med en "monocoil" dampgenerator og en liten vannrørs kjele, valgte jeg å kjøpe en profesjonelt bygd vannrørs kjele fra England. Denne har et vanninnhold på ca 20 liter og et arbeids trykk på 10 bar. Fyrt med ved eller kull vil den være egnet for en dampmaskin på 2.5 Hk. Jeg har prøvd mange forskjellige typer brensel. Det tradisjonelle dampkullet er ikke lett å få tak i. Tørr bøkeved har hittil vært det som har gitt best resultat.

Denne kjelen i kombinasjon med maskinen var ikke helt heldig. Jeg laget da en mindre dampmaskin på ca 2 Hk, og fikk tak i en ny propell. Nå har jeg vel nådd 4 knop som er den hastighet man kan forvente av en 16 fots båt.

Så nå er jeg fornøyd med båt, kjele og propell. Jeg har startet med bygging av enda en ny maskin. Denne er 2

MISSISEIPI

Del II



Forfatteren av
denne artikkelen
ombord i sin
"kjæledegge" .

Edvind Wold er til daglig kirurg ved Sentralsykehuset i Skien, der han til daglig reparerer tette årer, utposninger og "røyke-ben".

Den store hobbyen er SS "Missiseipi" – oppkalt etter kona. Det er for å gjøre stas på henne, som har en "gubbe" som tilbringer så mange timer i kjelleren, at båten har fått dette spesielle navnet.

Konas navn er Birgitte Seip = "Missiseipi".

Artikkelforfatteren vil gjerne komme i kontakt med likesinnede dampentusiaster.

Ta kontakt med:

Edvind Wold, Sundjordgt. 12B, 3933 Porsgrunn. Tlf: 35 57 07 37

Red.

OSTER-VIRUS

Claus Ehlers
Beim Hügel 8e
D-21509 Glinde
Tyskland
Tel.:+49-40-7103844 - Faks:+49-40-71404526

Til
Redaksjonen Dampskibsposten

Min første Norges-ferie tilbragte jeg på Mjømna i 1971. Jeg besøker venn Kåre Ness. I mellomtiden har jeg vært i Norge mange ganger- fra Lindesnes fyr og opp til Honningsvåg-og på besøk hos Kåre.

Jeg bygget en modell av MF Oster i målestokk 1:50, den er desverre vrak. Den nye modellen har målestokk 1:43 og er blitt ferdig i 2003. Tegningene fikk jeg fra Vågland-verftet.

I min ferie reiste min MF Oster sammen med meg pr. bil til Kåre i Lindås. Vi dro til Vikanes, besøkte HSD Sjø AS og NHVL. Fjernstyrt seilte MF Oster på fjorder og innsjøer.

Tor J. Bjørngaas inviterte meg til to turer med DS Oster. Det var fantastiske turer til Frehaug og Bergen. I forbindelse med 110 års jubileumet for Hurtigruten i 2003 ble det arrangert "Hurtigrutens dag" i Bergen 31.8. DS Oster lå bak POLARLYS ved Bryggen. Det er en imponerende kulisse.

Og nå har jeg en Oster-virus-infeksjon som ingen lege kann helbrede. Jeg vil bygge en modell av DS Oster, men jeg har ingen tegninger, bare noen fotografier, syv stykker som jeg tok selv, NHVL-kalenderen og ett i "Bergenske fjordabåtene" 118.6 ft / 21.7ft, tegninger av DS Schaarhörn(Hamburger Veteranbåt)- det er det hele. Bildene jeg er tok av DS Oster er hvite. Jeg kunne sprekke av sinne, men det blir jo ikke bildene noe bedre av.

Materialet jeg bruker er: Epoxyd, messing-profiler, balsatre, polystrol-platter 0,5 mm Teak-furner, stål-lister 0,36mm - dette får jeg i en fiskeredskap. I en fagforretning for modellbygging kjøper jeg ventilatorer (ved siden av skorsteinene), reling og propeller.

Verktøyet jeg bruker er: Løvsag, mini-boremaskin, sløykniv og nøkkelfiler. En dreiebank har jeg ikke.

På julekortet skrev Tor "Auf Wiedersehen" (på gjensyn). Men det blir ikke meg, det blir DS Oster som kommer- det vil jeg overraske ham med.

I mai legger DS Oster ut på en drømme-ferd: Den seiler nedover Elben til



Modell av
D/S "Oster".

Nordsjøen og setter kurs for Bergen og så til Ostereidet (trygt og godt innpakket som postpakke). Jeg håper at hun vil råke ut for noe haveri og hun vil komme vel frem. Det ville gelde meg å høre at hun er trygt i havn.

Det er min drøm å bygge en modell av DS Oster i 1:50 med fjernstyring.

Jeg skriver artikler i "Modellwerft".

Und noch ein Bullauge utkommer 6/03

Ladekran Hiab 550 utkommer 10/03

MF Oster utkommer i juli/august.

DS Oster håper jeg vil utkomme senere, jeg venter på svar.

Hvis dere interessert, sender jeg dere gjerne artiklene, de er da dessverre på tysk.



Modell av
M/F "Oster".

Mystisk bilde

Jeg har just lest Dampskibsposten. Her kommer ett litet bidrag, et foto jeg fannt på et nettsted for tyske flygerveteraner. Det påstods være tatt i Norge, men det var ingen mere detaljer.

Kan redaksjonen eller noen av leserne muligens si noe om bildet?

Takk / Erik Rydström, Lysekloster



Klassisk lettbåt/gigg selges

Bygget i Sverige i 1936/37.
I brukbar stand, men bør
byttes et par bordganger
og noen spanter/bånd.
Må sees! Pris kr. 4.000.-.
Skien, tlf. 35 53 35 53.



Av Jostein Sørensen

AMERIKABÅTEN

Hvor mange av Dampskibspostens lesere får ikke en egen fornemmelse av "vår ære og vår makt" når en tenker på ærverdige *Den Norske Amerikalinje* (NAL) og de stolte skipene som for 40-50 år siden krysset Atlanteren? Navn som "BERGENSFJORD", "STAVANGERFJORD", "OSLOFJORD", "SAGAFJORD" og "VISTAFJORD" vil for alltid ha en spesiell klang hos oslofolk, siddiser og bergensere. Amerikabåten (og særlig "julebåten" med grantre i mastetoppen) avgang og ankomst var for store folkefester å regne i de nevnte byer.

STAVANGERFJORD

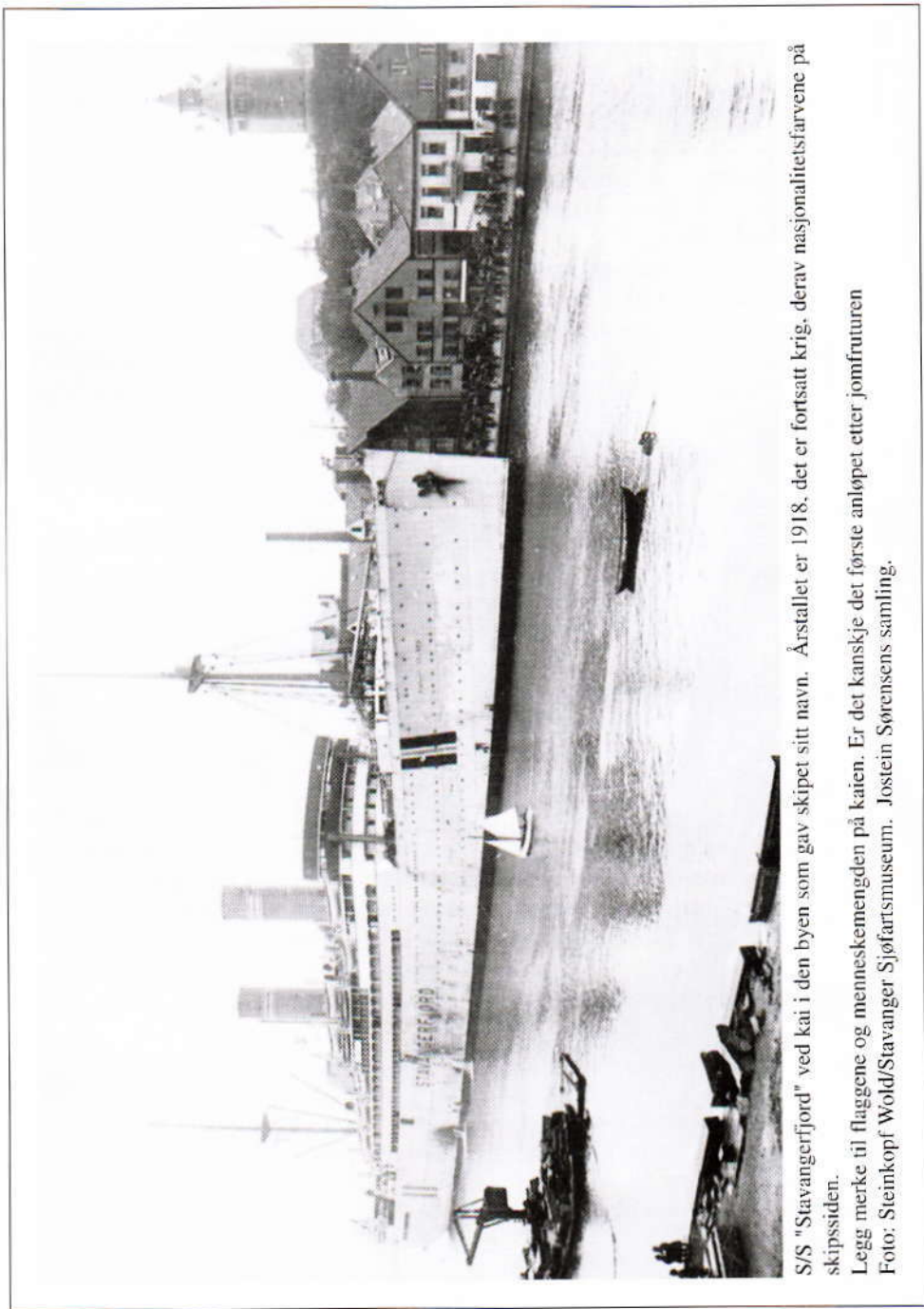
Kanskje er det gode, gamle S/S "Stavangerfjord" som best personifiserer Amerikabåten. Nye, linjevake båter kom i tur og orden, men det var alltid noe eget, traust og kjært med den litt kantete profilen til "Stavangerfjord". Med de to høye skorsteinene og de buldrende Stevens & Struthers dampfløytene ble båten en anakronistisk storhet til godt inn på 1960-tallet!

Gjennom båtens nesten 50-årige liv ble det selvsagt produsert en lang rekke postkort, både av eksteriør og interiør. Fra min NAL-samling har jeg valgt ut to representative postkort fra hver sin iøynefallende periode; "as-built" med høye, tynne skorsteiner, og fra "post-1937" med lavere og rundere skorsteiner.

S/S "Stavangerfjord" ble kontrahert i januar 1915 ved Cammell Laird & Co, Birkenhead i England, og fikk verftets byggenr. 821. Dette var midt under 1. verdenskrig og tonnasjebehovet i England økte etter hvert som krigen utviklet seg. Engelske myndigheter kastet sine øyne på alle skip som var under bygging ved britiske verft, bl.a. ble de to nye norske panserskipene "Björgvin" og "Nidaros" som var på beddingen, rekvirert av engelskmennene. Også S/S "Stavangerfjord" ønsket britene å slå kloen i, men etter endeløse forhandlinger på ministernivå, lyktes det å komme til en ordning.

I mellomtiden var "Stavangerfjord" blitt sjøsatt, nærmere bestemt 21. mai 1917, men uten den tradisjonelle dåpsseremonien. Og endelig, 25. april 1918, ble S/S "Stavangerfjord" formelt overlevert NAL. Det var på alle måter et prektig skip kaptein K.S. Irgens omsider den 29. april kunne ta ut på jomfruturen til New York. Amerikalinjens flaggskip – det fremste i flåten som nå tellet 11 skip, deriblandt en 4-mastet bark (!), begynte på den seilas som skulle gjøre skipet til en institusjon for generasjoner av nordmenn.

Ved leveringen fra verftet var "Stavangerfjord" oppgitt med en tonnasje på 12



S/S "Stavangerfjord" ved kai i den byen som gav skipet sitt navn. Årstallet er 1918, det er fortsatt krig, derav nasjonalitetsfargene på skipssiden.

Legg merke til flaggene og menneskemengden på kaien. Er det kanskje det første anløpet etter jomfruturen

Foto: Steinkopf Wold/Stavanger Sjøfartsmuseum. Jostein Sørensens samling.

977 bruttotonn. Dimensjonene var 532,5/64,2/29,3'. Maskineriet bestod av to kvadruplekspansjon (4-syl.) dampmaskiner av verkstedets fabrikat. Dette gav skipet en gjennomsnittshastighet på 15,7 knop. Innredningen var tilrettelagt for 88 passasjerer på 1. plass, 318 på 2. plass og 820 passasjerer på 3. plass.

"THE OLD RELIABLE"

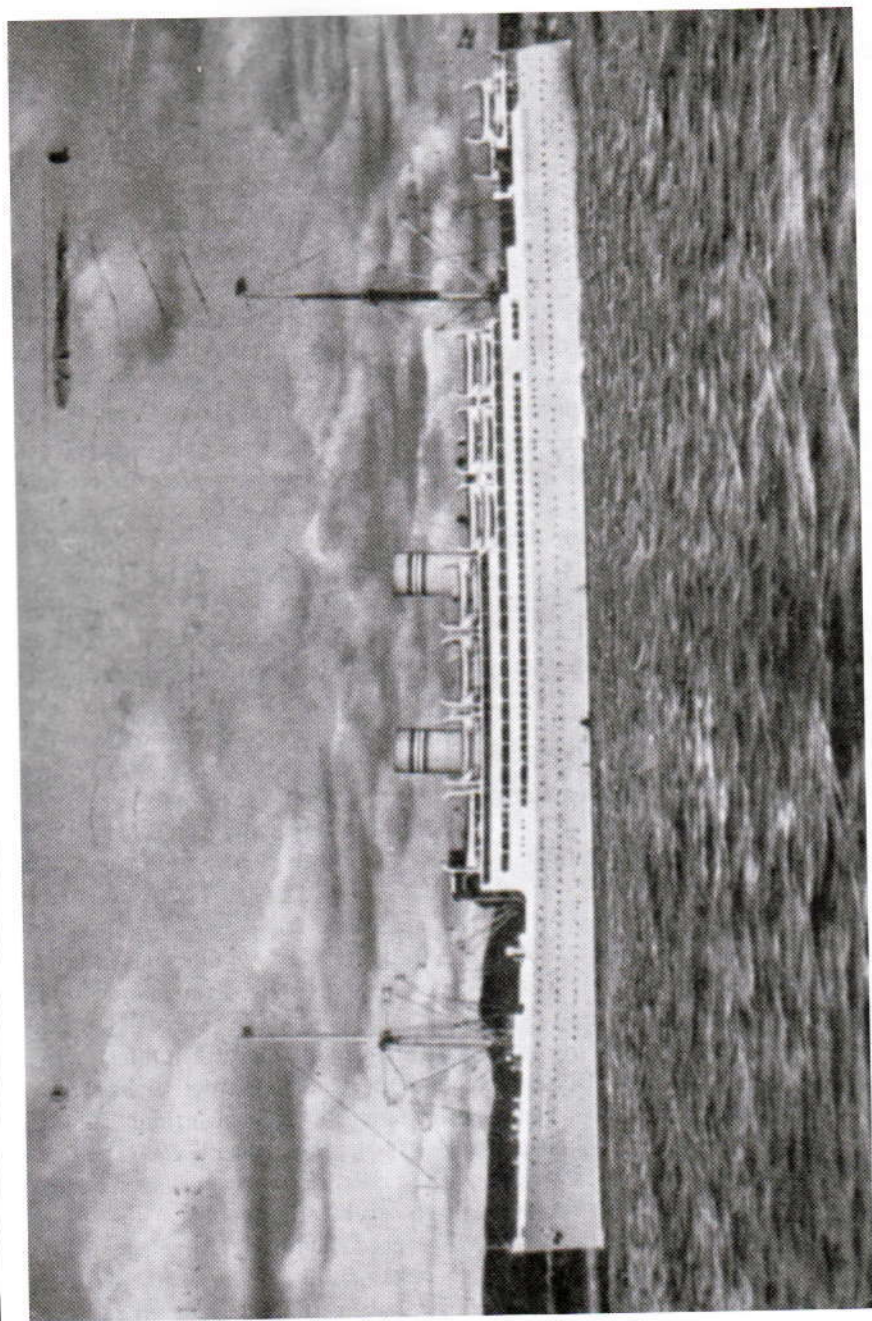
White Star Lines RMS "Olympic", søsterskipet til "Titanic", fikk med årene tilnavnet "Old Reliable". Begrepet passer så avgjort også på S/S "Stavangerfjord". Den var påliteligheten selv, og det er få – om noen – dramatiske episoder knyttet til skipets seilas. Jeg har kun kommet over én hendelse som det kanskje var en smule dramatisk over. På tur fra USA til Norge 9. desember 1953 mistet "Stavangerfjord" plutselig roret midt ute i Atlanteren. Det var storm og grov sjø og situasjonen var ikke å spøke med. Amerikalinjens lasteskip "Lyngenfjord" kom i første omgang til assistanse, men måtte gi opp. Etter hvert kom den engelske slepebåten "Turmoil" til, og eskorterte "Stavangerfjord" til Bergen. Skipet klarte imidlertid å manøvrere selv ved å bruke propellene og øke og redusere maskinkraften vekselvis. Imponerende!

Jomfruturen i 1918 endte imidlertid i opplagsbøylene i New York. Tyskernes uinnskrenkede ubåtkrig gjorde Atlanterhavet til et altfor farlig farvann. Men 11. september våget man likevel å sette kursen mot Kristiania. Og så - 5. oktober startet S/S "Stavangerfjord" på den ruten hvor den skulle bli så kjent og kjær: Kristiania (Oslo) – Kristiansand – Stavanger – Bergen – New York. Senere ble også Halifax innlemmet i ruteopplegget, mens Kristiansand falt ut.

Utover på 1920-tallet gjorde flere forhold, bl.a. øket konkurranse fra andre "amerikalinjer", at NAL måtte se seg om etter alternativ beskjeftigelse for sine to atlantehavsdampere S/S "Bergensfjord" (1913) og S/S "Stavangerfjord". Fra 1925 av ble det således arrangert svært så vellykkede cruise til Nordkapp, de norske fjordene, Skottland, Island og Baltikum. Senere skulle slike cruise bli noen av NALS mest prestisjefylte aktiviteter.

I 1924 ble kjelene til "Stavangerfjord" omlagt til oljefyring, og i 1926 ble skipet ommålt til 13 156 bruttotonn. I 1930 ble det ominnredet og fikk plass til 147 passasjerer på cabin class og 207 på tourist class. Antall 3. plass passasjerer forble uforandret. For ytterligere å redusere bunkersforbruket, ble både "Bergensfjord" og "Stavangerfjord" i 1932/33 utstyrt med såkalte Bauer-Wach lavtrykksturbiner levert av AG Weser i Tyskland. Disse turbinene ble koblet til det eksisterende dampmaskineriet og økte derved gjennomsnittsfarten til "Stavangerfjord" til 17,5 knop. ("Bergensfjord", som var noe mindre og smekrere, oppnådde 19,4 knop). I 1937 fikk "Stavangerfjord" en eksteriørmessig "modernisering" ved at skorsteinene ble byttet ut med noen kortere og fyldigere (se prospektkortet).

Ved krigsutbruddet i 1939 ble S/S "Stavangerfjord" lagt opp i Oslo etter sin siste tur til New York i desember. Etter Tysklands okkupasjon av Norge gikk det ikke lenge før die Kriegsmarine kastet sine øyne på "Stavangerfjord". Dette ville være et



I 1937 fikk "Stavangerfjord" nye, lave skorsteiner, og det er vel slik de fleste i dag husker henne.
Foto: Wilse. Jostein S' rensens samling

utmerket skip til bruk som hospitalskip, mente man i de høye staber. Planene kokte imidlertid bort i kålen, og "Stavangerfjord" ble liggende i bøyene, og i stedet brukt som losjiskip for tyske soldater. I oktober 1942 ble det under tysk flagg og med tysk mannskap sendt til Trondheim, men kom kort tid etter tilbake til Oslo igjen.

21. februar 1945 (andre kilder sier i juni) ble "Stavangerfjord" tilbakelevert rederiet. Det var et mistrøstig syn som møtte NALs representanter da de kom om bord. I Amerikalinjens jubileumsbok heter det: "Denne siste vinter (1945, JoS anm) lot det ikke til å finnes noen grenser for deres (tyskernes, JoS anm) ødeleggelseslyst. Utstyr og innredning var grundig maltraktert....." Men i motsetning til gamle "Bergensfjord" som ble solgt, ble "Stavangerfjord" påkostet grundig renovering og reparasjon, og kunne 31. mai 1946 gjenoppta sin tradisjonsrike rute på Amerika. Den nye innredningen var nå beregnet på 122 1st class-passasjerer, 222 cabin class-passasjerer og 335 tourist class-passasjerer. I 1948, 1951 og 1959 fant nye ommålinger sted, etter den siste var skipet på 14 015 bruttotonn.

Enda en ominnredning fikk "Stavangerfjord" på sine gamle dager. I 1956 ble inndelingen 66 1st class-passasjerer, 184 på cabin class og 402 på tourist class.

ET LITE SAMFUNN

Amerikabåtene var som små samfunn å regne. I den filmen som ble laget i forbindelse med S/S "Stavangerfjord"s siste reise, får vi et godt innblikk i livet om bord slik det hadde fortonet seg i årtier. Her fantes egen baker, konditor, slakter, pølsemaker, hospital med både lege og kirurg (!), tannlege, dame- og herrefrisør, kino, bar og restauranter, egen skipsavis, butikk osv. Det var nesten som en liten landsby. Og i motsetning til på dagens passasjer- og cruiseskip, var det på "Stavangerfjord" fint lite av hel- og halvfabrikata som ble brukt i matveien. Det aller meste ble laget fra grunnen av i god, gammeldags håndverkskvalitet.

"SIC TRANSIT GLORIA MUNDI

Allting har en ende, og i 1963 hadde tiden definitivt løpt fra gamle "Stavangerfjord". Nye, moderne passasjerskip hadde heist NAL-flagget; M/S "Oslofjord" i 1949 og M/S "Bergensfjord" i 1956. 18. november 1963 la S/S "Stavangerfjord" ut på sin siste tur Oslo – København – Stavanger – New York. Overalt ble skipet hilst med ovasjoner – men også med vemod. Mange hadde bestilt plass på denne helt spesielle turen. I New York ble den gamle damen eskortert til NAL-pier'en av brannbåter som sendte kaskader av vann til værs med vannkanonene. 3. desember forlot "Stavangerfjord" New York for siste gang mens dampfløytene ulte, og etter anløp av Bergen kom skipet til Oslo 14. desember 1963 hvor det fikk en tilsvarende mottagelse som i New York.

En epoke var definitivt over, da S/S "Stavangerfjord" på nyåret 1964 for siste gang hilste Oslo farvel. Kursen ble satt for Hong Kong, hvor skipet ankom 4. februar etter sin lengste sammenhengende seilas. Måneden etter var opphuggingen i full gang hos firmaet Patt, Manfield & Co. Ltd.

”Søgne” - Norges eldste rutebåt i daglig drift

Av Trine Marcussen

Som tenåring reiste jeg tidlig på 1980-tallet på familietur med rutebåten ”Søgne” fra Arendal, Lyngør og til Gjeving. Vi hadde med oss brødmat, vafler, kaffe og mommo hadde med hjemmelaget rips/solbærsaft fra haven. På denne strekningen gikk ”Søgne” innom 13 forskjellige stoppesteder i løpet av de 3 1/2 timene turen tok. Der var av/påstigende passasjerer og lasting & lossing med vinsj. Vel fremme i Gjeving, ventet rutebilen på oss på kaien før den kjørte oss til Tvedestrand, hvor vi gikk på korresponderende rutebil til Arendal. Denne familieutfukten var således en heldagstur.

M/S Søgne ble bygget i 1935 ved Høllen Skipsverft i Søgne og registrert i nærmeste by Kristiansand. Den første turen var 3.mai 1936. Båten er 57 fot, veier 36 tonn, er bygget i eik og har isforsterket skrog. Hun ble bygget som et spesialfartøy for last og passasjerer for å gå i rutefart på strekningen Kristiansand - Søgne - Mandal, en rute som ”Søgne” gikk frem til krigens begynnelse. I 1941 ble båten konfiskert av tyskerne og seilte som frakteskute på sørvest landet. I 1945 overtok brødrene Salomon, Jacob og Kåre Salomonsen båten fra sin far og flyttet til Tvedestrand. De var fast mannskap om bord. Fra starten ble ”Søgne” satt i rute fra Risør til Tvedestrand og Arendal. Etter hvert ble Gjeving hjemmehavn. Mandag, onsdag og fredag gikk ruten til Arendal der den la til på Langbrygga og tirsdag, torsdag og lørdag til Tvedestrand. På disse to rutene var ”Søgne” innom både Lyngør og Sandøya og en rekke andre steder i leia.

I 1948 ble ”Søgne” først ombygd, deretter på ny i 1960 årene. Da ble passasjerplassene under dekk og den karakteristiske kappen fjernet, den gamle tremasten ble byttet ut med en ny av stål, ny hydraulisk vinsj ble installert og ”Søgne” gjorde seg klar til å møte nye tider med mindre passasjerer og mer gods. De første årene var båten sertifisert for 108 passasjerer, mot 73 i dag. Godset som ble fraktet langs ruten, var alt fra levende dyr til is for fiskeindustrien. Selv bensin ble fraktet og oppbevart i fat i lastrommet vegg i vegg med passasjersalongen... Øyfolket var helt avhengig av sjøveis transport for både post, dagligvarer, materialer og passasjertrafikk. Tidligere utgjorde skolebarna en viktig del av passasjertrafikken, og dermed kunne elevene bli boende hjemme på øyene hele året, takket være ”Søgne”. Aldri har den vært utenlands, men seilt distanse utgjør likevel mer enn 30 ganger rundt ekvator! Maskinene om bord har vært skiftet ut fire ganger: Fra 1936-1951 hadde den 1 sylindret Laval 80 hk. Fram til 1964 hadde den 2 sylindret Heimdal - 100/130 hk. Fram til 1975 hadde den 6 sylindret Caterpillar 180 hk. Fram til 1991 General Motors V8 180 hk og per dags dato har den General Motors V8 193 hk, slik



"Søgne" gikk åpne skjærgårdsturer i anledning Kystkulturuken i Tvedestrand i 2001. Foto: Trine Marcussen.

at den gjør litt over 8 knop. Den gikk i all slags vær året rundt. Kompasset var eneste navigasjonshjelpemiddel fram til 1970, da "Søgne" fikk radar. Frem til midten av 1980-tallet fortsatte "Søgne" den samme ruten Gjeving - Tvedestrand - Arendal, alltid med en Salomonsen ombord. Eldstebror Salomon døde i 1986 og i 1987 sluttet Jacob av helsemessige årsaker. Yngstemann Kåre fortsatte, men den 16.oktober 1990 ble en merkedag i "Søgne" sin historie. Det var Kåres siste dag på sin arbeidsplass gjennom 45 år og "Søgne" måtte for første gang klare seg uten en av brødrene ombord.

I 1988 solgte brødrene Salomonsen "Søgne" til Aust Agder Trafikkselskap (ATS) som innstilte trafikken til Arendal og Tvedestrand. I 1990 var "Søgne" igjen for salg da ATS valgte å konsentrere seg om landveistransport. Rutetrafikken har aldri vært noen gullgrube, snarere hardt arbeid, lange dager og avhengighet av økonomisk støtte fra kommune og fylkeskommune. I Agderpostens klipparkiv fra 1990 finnes en stor mengde nyhetssaker med "Søgne" som stikkord. Det ble en masse bråk om hva

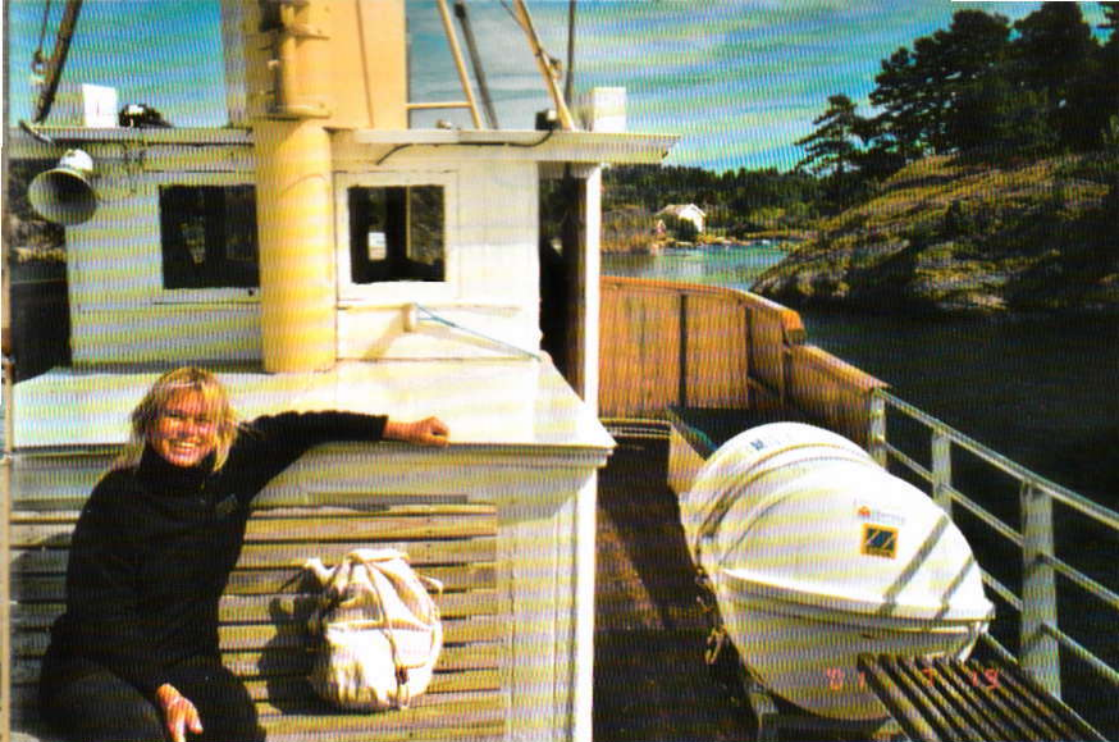


Skipper Martin Siljedal på "Søgne" brukte vinsjen daglig for å få vareleveransene i land. Matrosene hjelper til. Bildet er tatt i 2001. Foto: Trine Marcussen.

som skulle skje med landets eldste drevne rutebåt, hvem som egentlig hadde ansvaret for båtforbindelsen til Sandøya og Lyngør og størrelsen på offentlige tilskudd. Det endte med en folkeaksjon og Søgnes Venner ble etablert i 1989. Stiftelsen kjøpte "Søgne" og drev den som rutebåt gjennom driftsselskapet A/S Søgne. Argumentene for å beholde båten var mange: Hvilke andre båter kunne brøyte 7 tommer tykk is, håndtere tungt gods, legge til ved de minste brygger, etc. Lyngør Båtselskap, som stod for all transport på øyene, ble i 2001 neste eier av "Søgne" og de benyttet den til å betjene rutesambandet på Sandøya. Dermed er de foreløpig den siste eieren som drev "Søgne" i fast rutetrafikk.

Sommeren 2001 oppsøkte Richard Riim og jeg "Søgne" som lå til kai ved Gjeving. Vi fikk kjøpt oss dagstur med dem. "Søgne" gikk i rute fra Gjeving via Lyngør, Askerøya og Sandøya til Hagefjordbrygga og retur til Gjeving. Fortsatt lastet og losset de på gamlemåten, og således ga et godt rutetilbud mellom øyene og fastlandet. Den sommeren fikk vi også oppleve charterturer fra Tvedestrand og ut i skjærgården, med både "Søgne" og "Lyngholmen", i anledning Kystkulturuken.

I 2003 ble "Søgne" kjøpt av noen ildsjeler på Lyngør og Gjeving som skal sette den i stand for å bevare den i distriktet. Kystlaget Søgnes Venner ble stiftet og de har for tiden ca. 450 medlemmer. I dag ligger "Søgne" innendørs på Moen Båtbyggeri



"Søgne" er her på vei inn smale Sandøykilen med passasjerer og gods, hvor den snur inne i bukta med knappst mulig margin. Foto: Richard Riim.

ved Sørlandsporten, hvor bl.a. overbygning, fordekk og spant fornyes. Hardanger Fartøyvernssenter anslo i 2003 at restaureringen av overbygningen ville koste 1.65 millioner kroner. Målet til venneforeningen er å få "Søgne" driftsklar til sommeren for charterturer, men det er tilskuddsavhengig om målet nås. Riksantikvaren blir regnet som en viktig støttespiller, i tillegg til Tvedestrand kommune og Aust-Agder fylkeskommune. Riksantikvaren har hittil ikke bidratt med klingende mynt til "Søgne".

"Søgne" er en gammel tradisjonsbærer som har gått i ordinær rutetrafikk fra 1936 og frem til 2003 og var således landets eldste rutebåt i daglig drift. Mitt personlige håp for "Søgne" sin fremtid, er at båten blir beholdt i distriktet rundt Tvedestrand. Det vil også kunne ha positive ringvirkninger for reiselivet i distriktet. For folk som bodde langs kysten, var "Søgne" mer enn en fraktesbåt og den har fått en varig plass i folks hjerter. Måtte vi få oppleve enda flere autentiske og håndfaste kystkulturopplevelser med brødrene Salomonsens gamle rutebåt, og måtte rutene til Tvedestrand og Arendal bli gjenopptatt!

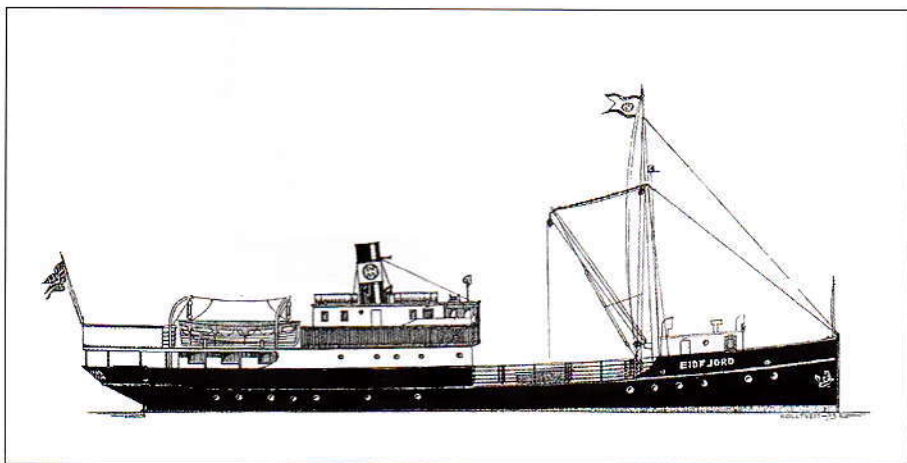
M/S "EIDFJORD" torsdag 23. juni 1966

Fra Bergen til Skår på Reksteren med M/S "EIDFJORD"

På veg til "Byen". En passering av Nordnespynten en torsdag

Mine barndoms somre tilbrakte jeg på øya Reksteren i Tysnes kommune. Det var to måter å komme der til på femti og sekstitalet. Det ene var "bilførende båt" som ble opprettet i 1957 fra Os via Våge på Tysnes til Bruntveit på Reksteren og videre til Fitjar (i 1963 ble det ferge Halhjem/Tysnes/Sandvikvåg). Det andre var rutebåten fra Os til Skår. Dette passet best for de som skulle til Nord-Reksteren. Reisen med buss fra Bergen til Os og båten videre til Skår eller andre vegen tok 1 time og 50 femti minutter (i dag tar det 3 timer). Tirsdag og Torsdag gikk båten fra Bergen og sløyfet Os men hadde isteden flere stopp i Fana og Os kommuner. Ideen til denne historien fikk jeg etter å ha ryddet et loft i Bergen, der fant jeg en del gamle trykksaker. Bl.a. annet SOMMARRUTER 1966 for Hardanger Sunnhordlandske Dampskipsselskap. Etter å ha bladd litt kom jeg til side 11, Midthordlandruter M/S "EIDFJORD" med fotnote, Merk: Båten går til stoppestadane i den rekkefylja som klokkesletta syner. Og plutselig dukket det opp minner om den tiden da sommeren var lang og årets høydepunkt var å reise med båt på landet i sommerferien. Fra 1.juni 1966 og til 31.Mai 1968 satt HSD "Midthordland" inn i Kvinnheradsruten og "Eidfjord" kom isteden. Årsaken til dette var at HSD startet fergerute fra Hjellesstad til Austevoll. Dermed ble "Halsnøy" som tok 8 biler og 250 passasjerer flyttet fra Kvinnheradsruten til Austevoll. "Midthordland" som tok 270 passasjerer erstattet "Halsnøy", "Eidfjord" ble flyttet fra Sunnhordland lokaleruter til Midthordlandruten og reservebåten "Bjoa" erstattet "Eidfjord". Året etter ble "Bjoa" solgt og M/s "Onarøy" ble innleid isteden. I Juni 1968 ble Austevollruten flyttet til Halhjem, det ble satt inn 30-bilers ferge og båtene kunne komme tilbake i "sine" ruter.

M/s "Eidfjord" var 162 brt. 32,8 m lang og 6,3 m bred. Bygget i 1935, så ut som et dampskip med høy skorstein og hadde en 4-sylindret Wichmann råoljemotor og holdt en fart på ca. 10 mil. Den var en større utgave av M/s "Granvin" og hadde plass til 208 passasjerer. Første gang jeg reiste med båten var tidlig på 60-tallet, den gikk som avløser for "Midthordland" når denne var på verksted. Dette må ha vært på den tiden den båten gikk i turistrute for jeg husker der var spent opp solseil mellom livbåtdekkene. Juni 1966 var første gang jeg tok "Eidfjord" fra Bergen. Båten som til å begynne med var en skuffelse er senere blitt et flott barndomsminne (HSD hadde jo tatt vekk "Midthordland" og det vår jo "VÅR" båt). Torsdag var den beste dagen å reise. Da hadde båten flest stoppesteder. Tenk deg å begynne med en tur på Torget i strålende solskinn og 20 grader + for å handle inn reker og frukt til niste på båtturen, rusle utover langs standkaiaen passere "Lygra", "Seimstrand", "Melanddrott" og de andre båtene som skulle til Nordhordland og fortsette ut C. Sundtsgt. Til HSD kaien.



"Eidfjord" i opphavelig utsjånad 1935–1953.

Tegning: Bård Kolltveit.

Der myldret det av folk, biler og allslags last. Og der lå båten i den første hopen v/ Munkekaien, snart klar til å starte sjøreisen på nesten fire timer. I dag er det helt stille på kaiene. Alt livet og båtene er vekke. Man var alltid ute i god tid, minst en time før avgang. Alle luktene på Nordnes, nybrent kaffe fra kaffebrenneriene, lukten av kolonialvarer levende dyr, trelast, maling, bensin, olje, frukt, salt sjø og eksosen av alle bilene som var å leverte last på de forskjellige skipene som skulle til Sunnhordland, Hardanger, Stord og Austevoll. Etter å ha bladd i ruteheftet dukket alle båtnavnene opp. Om torsdagen lå de klar til avgang: kl 14.45 M/s "Midthordland" i Kvinnheradruter, kl.14.30 M/s "Eidfjord" i Midthordlandruter, kl.14.30 M/s "Sunnhordland" i Sunnhordland Snøggruter, kl 16.00 M/s "Bjoa" i Sunnhordlandruter og kl.15.30 M/s "Bremnes" i Fitjarruter. Jeg hadde reist turen med "Midthordland" mange ganger men aldri med "Eidfjord".

Klar til avgang

Klokken 14.30 var "Eidfjord" klar til avgang fullastet av alt fra kolonialvarer og bensinfat til stålbjelker trelast, øl, brus, kuforblanding A eller var det B, rør, kasser, grisinger, og sekkegoods. På side 59 i ruteheftet står der å lese "NORM FOR EKSPEDISJONGEBYR". Her står der å lese hva det kostet å sette ting om bord og i land. Et par eksempler, 1/1 fat sirup kr.085, svin i kassar (vaksne) pr.stk kr.1.00, grisingar i kassar pr. stk kr 0.20, flyttegoods 10% av frakta og færingsbåtar kr. 1.50. Det ble ringt med skipsklokken, landgangen tatt om bord og så kom tre hese støt i fløyten. En lyd som kunne få alle hårene på hodet til å reise seg mens ørene vibrerte. Jeg har aldri hørt en så hes skipsfløyte. Så var vi i gang. Vi ble liggende bak "Sunnhordland" en liten stund før den ga full fart utenfor Skolten og gikk i fra oss. Fjordabåtene som skulle sørover, nordover og ut i Øygarden seg ut fra Vågen på



M/S "Etne" etter forlenging i 1972.

Tegning Bård Kolltveit.

rekke og rad. Etter en stund passerte vi Kvarven og tiden var inne til å undersøke "Eidfjord" grundig. Oppe langs rekken av teak ved styrehuset sto livbeltekassene, de var fin å sitte på. Styrehuset som også var bygd av teak, var slik at man kunne stå på siden å se rett inn. Det var ingen problem å få innpass og en ung nyskjerrig passasjer fikk svar på alle spørsmål om kompass, radar og maskintelgraf. Kaptein Gunnvald Hjartåker demonstrerte blåserøret som de ropte på maskinisten i. Han påsto at de vekket maskinisten med det når han var sovnet i maskinrommet. En utrolig oppfinnelse. (Snakket med Hjartåker i Juli 2004 og vi gjennomlevde turen).

Sildolje og kongebauta

Det var aldri vanskelig å kjenne at man nærmet seg Knarrevik på Sotra, der var der sildoljefabrikk i full drift og lukten hang i nesen lenge etter passering. Dette var før Sotrabroen sin tid og vi passerte fergene som gikk mellom Alvøen og Brattholmen. Her taff vi også minifergen "Leif" I som gikk fra Alvøen til Bjørøy, den hadde sikkert ikke plass til mer enn fire biler. I dag kjører de i undersjøisk tunnel. Gjennom Vatlestraumen kjente man godt på båten om det var mot eller medstøm. Ved passering av Håkonshella dukket bautaen til minne om Håkon den gode opp. Kongen som fikk banesåret sitt på Fitjar, døde på Håkonshella og ble begravd på Seim i Nordhordland. Nå passerte vi Grimstadfjorden og kom inn i Raunefjorden og passerte Flesland flyplass. Fra livbåtdekk var det panoramautsikt til fly som lettet og landet. En fin anledning til å sitte på livbeltekassen å spise reker og drikke brus. Så var det inn og forbi Hjellestad hvor M/f "Sundbussen" var på vei ut til Bjelkarøy, Lerøy og Sotra. Så en krapp sving rundt øyen Storekinna. Der dukket første stopp opp som var Bjelkarøy, ankomst kl 15.45. En liten kai og et par store nøst og et lastebilvrak. Her pleide det bare være en mann på kaien, lenge trodde jeg at han bodde aleine der. Det ble satt i land litt blandet last, så ble slått på skipsklokken og vi bakket ut og fortsatte mellom holmer og skjær og ut mot Fanafjorden og mot Korsneset. Korsfjorden ble passert for så å vente på neste stopp, Skorpen. Feriehjemmet til postfunksjonærene i Bergen. Det å passere skjæret Blia ved

Korsneset var litt spennende for i den tiden var det mange som kunne fortelle historien om D/s "Fusa" til Midthordlandske som lå rett under oss. Den ble senket av allierte fly 8. Januar 1945. Ni omkom.

Når du kom ombord i "Eidfjord" var det første som møtte deg en stor lasteluke, nede i lasterommet sto alt du kunne tenke av forskjellig last og det luktet av alt mulig. Så var det inn gjennom en dobbel teakdør med en dørstokk som føltes som om den var en halv meter høy. Inne var der en stor gang med tredekk som et stykke inne ble delt i to av et innebygd dekkshus, i fronten på det hang et stort kart over ruteområdet til HSD og byggenummerplaten fra Mjellem & Karlsen. Her pleide passasjerene sette fra seg bagasjen. Det var mannskapsmesse på babord side, så kom byssen hvor du kunne få kjøpt kaffi, brus og mat. I følge ruteheftet side 68 kostet kaffi med fløyte, 1 kopp (20 cl) kr.0.95, Brus og Solo 1/2 flaske kr.1.25, Brus og Solo 1/2 flaske kr. 1.50 og et 1/2 rundstykke med geitost eller gaudaost kr.1.30, med skinke kr. 1.60. Dette var inkludert serveringspengar.

Os av kokt kaffe og dagens middag

Neste dør var inn til oppvaskbenken. Så kom en skyvedør ut til trappen opp på dekk. Denne trappen tok vekk halve taket over oppvaskbenken. Rett frem var der en dør med glassfelt som førte inn til salongen. Denne var bygd inn i 1953 så her var lange lysegrønne benker med bord ved hvert salongvindu, samtidig ble dekkshuset fremme gjort litt større og det ble montert nye livbåtdaviter.

På 60-tallet ble styrehuset gjort bredere i forbindelse med installering av radar. På styrbord side var der billettkontor, her ble billetten skrevet ut for hånd med blåpapir imellom til en pris av kr. 6.10 for born og kroner 11,55 for vaksne, venteromsavgift medrekna. Neste dør var postkontoret og så tre dører etter hverandre med tekst : LADIES, TOILET og GENTLEMAN. Hadde du ikke fulgt med i engelsktimene så var det ikke bare å gå på do om bord der. Til slutt var der et åpent rom hvor alle de sammenleggbare dekkstolene var stablet. Midtskips var der nedgang til maskinrommet på styrbord side. På andre siden sto der en oljefyrt komfyr som de kokte mat og kaffe på. Der inne må det ha vært minst 50 grader +. Der var der en herlig os av kokt kaffe, dagens middag og olje. Bakenfor var der en gang som gikk tvers over og her gikk det en trapp ned til passasjerlugarene. I følge en som var mannskap på denne tiden ble ikke lugarene brukt når båten gikk i Midthordlandsruten.

Vi ankom Skorpen (post funksjonærene i Bergen sitt feriehjem) klokken 16.15, dette var * stopp. (Dersom passasjerer eller last). Her sto det to flotte støpejernsfigurer med hvert sitt fat fullt av blomster opp på hodet. De som bodde her måtte være veldig tørste for det ble satt i land litt matvarer og mange paller med øl og brus. Det var taubane fra kaien og opp til feriehjemmet. Så var det av gårde igjen. Nordstrøno neste. Ankomst kl 16.30 Her var det butikk og mye last som skulle i land. Det var aldri overfylt med passasjerer på disse turene. Folk som skulle til Fusa kunne



KART OVER TORSDAGSRUTEN
(Stoppene i Fusa varierte etter ukedagene)

1. Bergen 2. Bjelkarøy 3. Skorpen
4. Nordstrøno 5. Askvik
6. Øyernes/Vedholmen 7. Skår
8. Våge 9. Godøysund 10. Lundegrend
11. Sundvord 12. Lygrenes
13. Baldersheim/Revnestrand
14. Strandvik
15. Engjavik.

reise med buss/ferge fra Bergen kl 16.25 via Halhjem til Våge på Tysnes. Der korresponderte M/f "Bjørnefjord" med "Eidfjord" Tirsdag og Torsdag kl 18.20 og reisen til Fusa ble to timer kortere. De andre dagene gikk "Eidfjord" fra Os. Etter Nordstrøno fortsatte vi langs øyen Strøno og inn i sundet mellom Strøno og fastlandet. Askvik var neste stopp. Ankomst kl: 17.00. Her ble det ofte lastet ombord båter fra det som i dag heter Askvik Maritim. Det ble ringt med skipsklokken og vi bakket ut igjen for å fortsette gjennom Krokaneleio, en lei som bærer navnet med rette. Etter 15 minutter mellom smale sund og skjær dukker Vedholmen og Øyernes opp. Torsdagen gikk båten til begge butikkene på Søre øyane. Først Øyernes Handelsforening, deretter seg båten frem til neste kai hvor Vedholmen Landhandel lå. Der var mye bygdet som skulle i land her. Vi bakket ut fra Vedholmen og nå var klokken blitt 17.25 og 50 minutter igjen til neste stopp Skår på Reksteren, målet for reisen. I dekkshuset fremme var "stutalugaren" på babord side. Her sto dyrene som skulle på siste reis til slaktehuset, eller var på vei til en ny eier. De ble heist om bord og på land med en seilduk med fire stropper i som ble plassert under buken. Det ble en del sprelling når de hang i bommen. På styrbord side var der nedgang til mannskapslugarene og en liten salong med skinnbenker som kunne lages om til køyer. Der var også porselensvask med innlagt vann innfelt i en benk. Denne salongen var det ikke alle som viste om så her kunne unge smugrøykere få seg en blås i fred.

Spytting forbudt

I alle salongene hang det oppslag om at det var ulovlig å ligge med skotøy på benker og spytting var forbudt.

Trusselen om å bli satt i land på første stopp gjorde at spyttklysene ble holdt i munnen. Oppslaget kunne sikkert gjort nytte for seg i fergesalongene i dag også.

Oppe på livbåtdekket bak skorsteinen var der en lignende salong som også kunne lages om til firemannslugar ved å løfte opp ryggen på benkene. Mellom skorsteinen og styrehuset var kapteinslugaren. "Eidfjord" hadde noe som het omkastbar motor, d.v.s. at motoren ikke hadde vridbar propell og måtte isteden stoppes og startes baklengs når de skulle bakke.

Etter å ha gått mellom småøyene ved Vernøy som ligger på innsiden av Reksteren var det bare å gjøre seg klar, klokken nærmet seg 17.45 og reisen var snart slutt. Vi seg forbi nord-spissen av Vernøy og der dukket Skår opp, Dett ble dradd i fløyten, deretter rasling i kjettingen til maskintelegrafren og det plinget i styrehus og maskinrom. Det var alltid spenning om motoren startet i det rette øyeblikk slik at man traff kaien. Jeg minnes en gang de hadde tre forsøk. Når motoren startet igjen kom der ofte en stor røykring opp av skorsteinen og så ristet hele båten før den begynte å bakke. På varme sommerdager luktet det alltid av skipsmaling og tredekk, en lukt som alltid vil minne meg om sommer. Vi seg sakte inn mot kaien, hivelinen ble kastet i land, wiren dradd opp på kaien og lagt rundt pålerten. Vi var fremme. Lukten av sjø, gummifendre og vått sagerusk fra sagbruket på Skår slo imot når vi la inntil. Det knaket og knirket i fenderverket, det og så ble landgangen satt i land.

Butikk på kaien

På kaien var der butikk og handelsmannen Irgen Sellevåg tok imot båten. Han fikk varene til butikken med båten. Der var alltid noen som ventet på et eller annet fra "bydn" folk eller varer. Vinsjen ble startet og etter en liten stund var kaien full av varer og båten klar til avgang. Det var alltid en helt egen stemning å reise på denne måten, for så å fortsette siste delen av reisen i robåt. Og der rodde vi vekk mens det ble ringt med skipsklokken og "Eidfjord" bakket ut og fortsatte til Våge kl 18.20 og Godøysund kl 18.30 for så å passere øyen til Kong Olav Solstråleøen og videre til Lundegrend på Tysnes kl 18.50. De neste stoppestedene lå i Fusa kommune og var Sundvor kl 19.25, Nordtveitgrend kl 20.10, Baldersheim kl 20.35 og her bakket bare båten ut fra kaien og gikk sakte rett over til Revnestrand med ankomst kl 20.45. Bygdene var delt av en elv. Så var det over til Strandvik kl 21.00 Siste stopp var Engjavik med ankomst kl 21.25 og her lå båten til neste dag.

Fredag 31. Mai 1968 gikk "Eidfjord" siste tur i Midthordlandsruten. I følge boken "Fjordabåten" av Dag Bakke Jr. overtok "Eidfjord" etter "Skjærgård" i Austevoll Lokalrute og gikk der til våren 1973. I Desember samme år ble båten solgt til Tartan Arrow Marine i London. Den fikk da navnet "Tartan Arrow II", ble så solgt til Garry Lake Shipping, Limmasol Kypros i 1980. "Eidfjord" har i seiner tid blitt etterlyst i Bergens Tidene om noen har sett den i Middelhavet men så langt er der ingen meldinger. 1.Juni 1968 kom "Midthordland" tilbake og fortsatte til ruten ble nedlagt 12 juli 1970. Rutene i Fusa ble overtatt av buss. Fra 1. Juni overtok M/s "Onarøy" i Sunnhordland Lokalrute anløpene av Skorpen, Nordstrøno og Askvik. M/s "Etne" i Sunnhordlandruter overok til Øyernes, Skår og Godøysund med rute også til



D/S "Fusa" ved Skår Kai 1929.

Foto: ukjent. Egen samling.

Kolbeinshavn i Austevoll. Dermed var vi mange som trodde at båttur på gamlemåten var fra Bergen var borte for alltid.

Siste runde

I 1972 ble M/s "Etne" forlenget og ble for stor til å gå til Kolbeinshavn og fra våren samme år ble alle de gamle stoppestedene overtatt av M/s "Etne". Dermed kunne man nå reise fra Bergen igjen om fredags ettermiddagen samme ruten som i "gamle" dager med den siste båten som minnet om fjordabåt. Nå tok turen 2 1/2 time. Helt til 1983 kunne man ta denne turen fra Bergen til Reksteren på en rute med over 30 stoppesteder i Sunnhordland (fire av disse var på Reksteren. Skår, Bruntveit, Åsvågen og Gjøvåg). En flott start på helgen. "Etne" hadde plass til 100 passasjerer og en liten salong oppe med sittegrupper med plass til 16 hvis de kjente hverandre veldig godt. (Kommentar fra en av mannskapet). Vi var en del faste passasjerer som nøyte disse fredagsturene, der satt du på dekk og følte deg som turist på 1. Klasse mens du reiste av gårde mellom holmer og skjær til en god helg på hytten. Fikk også reise med et par turer med

M/s "Ullensvang" siste gangene den gikk i rutefart i 79/80 i samme rute når "Etne" måtte hjelpe til som ferge, dette var rene passasjeskipet i forhold til "Etne" med stor salong oppe med utsyn i alle retninger.

Dette var et lite sommerminne fra en reisemåte som forsvant på 80-tallet og aldri kommer tilbake, i en tid der det tok lengre tid å reise på "landet" en det tar å reise til Kanariøyene i dag. I en tid der små nyskjerrige passasjerer kunne få komme i både maskinrom og styrehus som gjorde turene til en opplevelse. M/s "Etne" sin rute ble nedlagt i 1983 og båten solgt, seiler i dag i karibien under navnet "Bequia Ekspress" du finner ruten og bilde av x "Etne" på internett. Bequia Net- Ferry Services and Schedule.

Hilsen Arne Tvedt,
Stølsvegen 13 – 5680 TYSNES
Tlf.: 958 13 857 / 53 43 15 76

NORDSTEAM 2005

BERGEN



folkefest • nostalgi • kultur
**nordisk veteranbåt og
samferdselsfestival
3.-7. august 2005**



Modell av Slagskipet "Tirpitz"

Fra en av våre lesere på Skarnes har Dampskibsposten fått et hyggelig brev med mange bilder, som forteller om et helt spesielt modellprosjekt.

Vanligvis bygges skipsmodeller til minste detalj sett fra utsiden. For Odd Fossmellem skal også hele det indre bygges så detaljert det lar seg gjøre. Det hele avhengig av hvilken dokumentasjon han klarer å få tak i.

Hei!

Jeg sender redaksjonen noen bilder og ord om modellprosjektet til min venn Odd Fossmellem på Skarnes i Sør-Odalene. Odd har forøvrig sitt daglig virke hos NSB i Oslo, men trives med å bygge modellbåter på fritiden. Hans siste prosjekt er en modell av det tyske slagskipet "Tirpitz" fra andre verdenskrig, i skala 1:100. Modellen blir litt over 2,5 meter lang. Materialvalget er finere i skrog og overbygg.

Odd har valgt å konstruere modellen sin så lik originalen som overhode mulig. Det vil si at alle rom og skott innvendig i skipet skal være med. Ikke nok med det, de skal innredes også. Ja tenk dere alle de detaljene som skal lages og settes på plass. Noe av dette er allerede laget ferdig, som leserne kan se av vedlagte bilder.

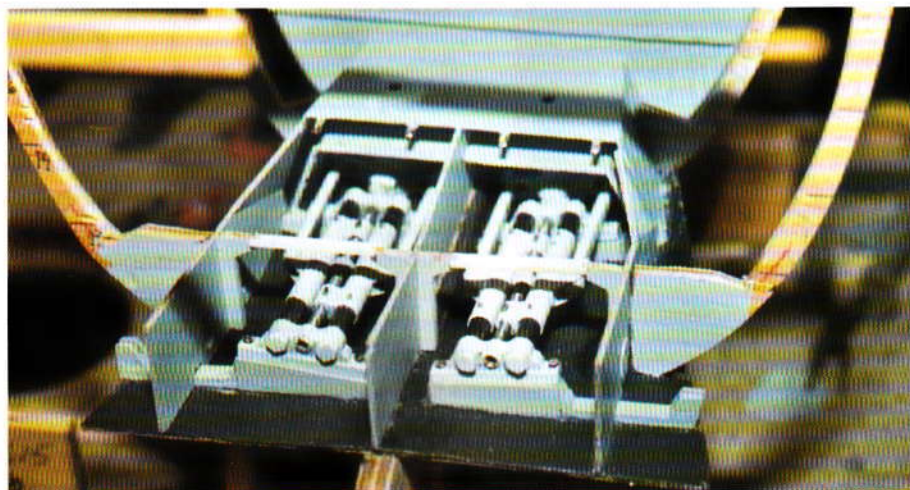
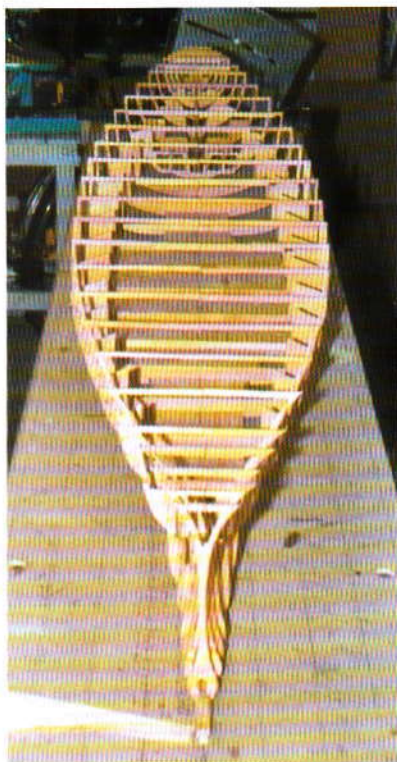
Dette er et prosjekt som Odd regner med å bruke en del tid på. Tenk all "research" som må til, men det er jo en del av hobbyen. Det er veldig lærerikt og interessant å bygge direkte fra originaltegninger. Tegninger som kan oppdrives er som regel utenbords generalarrangement, men informasjon om det indre i skipet er det vanskelig å få tak i.



Slagskipet "Tirpitz".

Her vil jeg på vegne av Odd ta meg friheten å spørre leserne av Dampskibsposten om noen kan sitte på bøker, bilder eller tegningsmaterialer, som viser innvendige detaljer fra "Tirpitz". Kanskje noen ikke har dette, men innehar kunnskap om hvordan det skal ha sett ut der inne. Jeg vet at Odd ville sette stor pris på slik informasjon. Undertegnende syntes det er interessant å følge et slik prosjekt på nært hold, samtidig å ha en kollega å dele erfaringer med. Odd startet på modellen i 2002 og dokumenterer alt han gjør i form av tekst og bilder. Jeg håper derfor vi skal komme tilbake med mer informasjon etter hvert som arbeidet går fremover. De som har informasjon å gi til Odd, ta kontakt på; Tlf.: 62 96 19 26. Mange hilsen fra, Trond Melby, Skarnes.

Modell av "Tirpitz".
Et stort modellarbeid er i gang med alle byggespantene montert.



Rormaskinanleggene med drivakslinger fram til motor

NYE BØKER

ved Thor Hansen

Mange av oss båtfolk fikk harde pakker i form av bøker til jul. Julen er for mange ikke helt den samme uten bokgaver. –

Og det er vel ingenting som er hyggligere enn gode leseopplevelser i godstolen, når det hviner snøkrystaller rundt hushjørnene.

Denne gang vil vi presentere et utvalg av noen av vinterens bøker, som passer for båtentusiaster og folk som er opptatt av vår nære historie.

Bok om seilende skjønnheter, Amerikabåtene

Edvarden forlag har sendt oss en vakker bok om vakre skip. – *Den store boken om Amerikabåtene- nasjonens maritime stolthet.*

For mange nordmenn banker hjertet fortsatt for de nasjonale symbolene, de åtte skipene som er omtalt i boka.

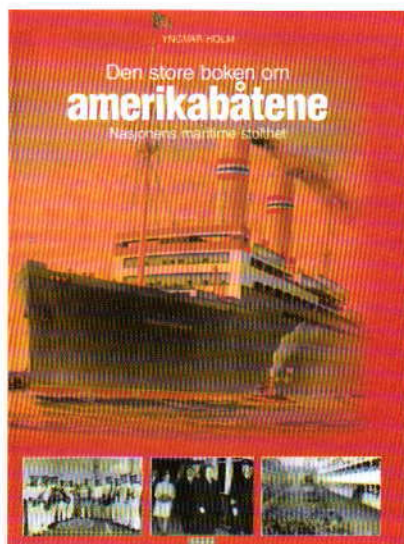
Jeg trenger ikke å gå lenger enn til min egen bror som seilte en periode på "Sagafjord" på slutten av 60-tallet. Det var den tiden da en skoletrøtt ungdom kunne gå på hyrekontoret å få jobb på dagen,- tjene egne penger og få oppfylt lengsler og drømmer om fremmede havner. Jeg husker han fikk far til å undertegne mønstringspapirene i full fart og så bar det rett til New York.

Han minnes tiden om bord, først i mannskapsbyssa og siden i vaskeriet som en fin tid. Han har fortsatt "Sagafjord" godt bevart i sitt hjerte.

Forfatteren av boka har selv seilt i DNA, så han kjenner godt til livet om bord.

Han forteller oss om disse vakre skipene og om de som dro til sjøss i perioden fra "Kristianiafjord" i 1913 til "Vistafjord" i 1983. Vi kan lese om denne storhetstiden i norsk passasjer-trafikk, både når det gjelder fattig og rik av reisende. – Fra fine fruer på 1. klasse omgitt av de edleste tresorter og sofaer kledd i skinn av beste kvalitet, – til emigrantklassen med improviserte kjøplasser og egne spytebakker.

Mannskapet får stor omtale i boka og det er interessant å lese om livet til



forfrosne matroser, svette fyrbøtere, kølalempere eller alle de andre som gjorde sitt til, at de reisende fikk en trygg og behagelig overfart.

Skip var lenge den eneste reisemåten mellom "gamlelandet" og den nye verden.

En reise med Amerikabåten var gjerne en stor opplevelse, en fest med underholdning, dans, god mat og late dager.

Den virkelige store begivenheten var julebåtens avgang og ankomst.

Da var det serpentinere, glede, forventning og stappfulle brygger.

I 70 år seilte Amerikabåtene under norsk eierskap. Etter hvert stjal flyene passasjerene og Amerikalinjen måtte satse på cruiseturer. Den gang så stolte norske maritime gullalder og dens fall på 70-80 tallet får vi skildret.- En epoke var slutt og den norske sjømann var ikke lenger noen gjennombarket folkeferd.

En stor takk til forfatteren Yngvar Holm, som gir oss et interessant innblikk i Amerikabåtenes liv og historie – en viktig del av vår kulturarv.

Jeg syntes boka er en fulltreffer.

Yngvar Holm

Den store boken om Amerikabåtene

Edvardèn forlag.

Bok om Murmanskkonvoiene

"Barentshavet er en gravplass for flere tusen sjøfolk fra mange nasjoner, som deltok i kampene om konvoiene til og fra Sovjetunionen under den annen verdenskrig." – Slik starter forfatteren Harald Henriksen sitt forord i boka

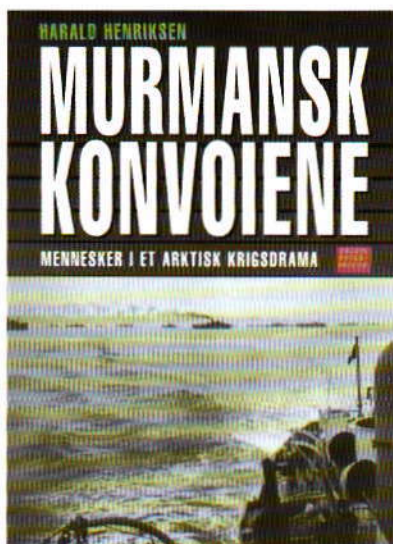
Murmanskkonvoiene, mennesker i arktisk krigsdrama.

Innsatsen på begge sider var enorm. De forferdelige lidelsene som sjøfolkene måtte gjennomgå både fysisk og psykisk, har knapt sitt sidestykke i krigshistorien.

Hitlers store mål var å knuse Sovjetunionen ved et raskt felttog. I starten på offensiven rykket tyskerne hurtig fram, men takket være de alliertes hjelp med store mengder krigsmateriell og forsyninger, stoppet angrepet opp og påførte Hitler nederlaget som forkortet krigen i Europa.

Men det kostet. – For sjøfolkene i denne iskalde farten var det rene dødsreisen.

En konstant trussel fra tyske fly,



ubåter og overflatefartøyer, ble dette ofte et rent helvete. Når et skip ble senket, hadde de som overlevde liten sjanse til å overleve i det kalde havet.

Norge ble sterkt involvert. Ikke bare med å delta med skip i konvoiene, men også ved at den tyske Krigsmarine overførte store overflateskip, bygde marinebaser og flyplasser på kysten vår.

Boka er en sterk bok av høy klasse som gir et velskrevet bidrag om hvilket drama som utspilte seg langt der oppe i nord.

Man blir også imponert av et gigantisk kildearbeid som ligger bak denne boka.

Verdifulle inntrykk av det hele får man ved å lese intervjuene med øyenvitner fra begge sider, faktaopplysninger som f.eks. den tyske ubåtflåte, Libertyskipene, de forskjellige flytypene og mye mer. De mange sort/hvittbildene har også mye å fortelle.

Den 2. verdenskrig er det største dramaet i menneskets historie, - den krigen hvor flere mennesker ble drept, såret eller hjemløse enn i noen tidligere krig.

Det grusomste man kunne delta i som sjømann var kanskje Murmanskkonvoiene. Vær forberet på barske timer i lag med denne boka.

Harald Henriksen.

Murmanskkonvoiene – mennesker i et arktisk krigsdrama

Orion forlag

D-dagen og norsk innsats

I Dampskibsposten nr. 71 skrev jeg en artikkel, om en reise jeg hadde med M/S "Nordstjernen" til Caen, for å bli med på markeringen 60 år etter D-dagen 6. juni 1944. På denne turen traff jeg forfatteren Max Hermansen, som fortalte han arbeidet med en bok om D-dagen og spesiell vekt på norsk innsats.

Nå er den kommet og det første som jeg merker meg, med boka er en fin lay-out og de mange flotte og tiltalende illustrasjonene fra krigen og nåtiden.

Boka er fengslende skrevet og bærer preg av forfatterens interesse og engasjement om et emne som opptar mange. Her kan også unge mennesker lese om hva deres bestefargenerasjon var istand til å holde ut og til å prestere med livet som innsats i den mest brutale krig i vår historie.

Hvis det noen gang har vært et helvete på jord, så var det 6. juni 1944. - Da begynte det, - verdens mest gigantiske militæroperasjon som lenge hadde vært under planlegging.

Det var lite med nordmenn i kampene på land. De gjorde sin innsats om bord i skipene, handelsflåten og marinen og de bar noen av de tyngste byrdene.

Den innsatsen som ble gjort hadde stor betydning for utfallet av D-dagen.

I måneder i forveien hadde norske skip vært med på å bringe fram alt som trengtes for å gjennomføre invasjonen – hovedsakelig fra USA til Storbritannia.

Boka er inndelt i 5 hovedkapitler. Et kapittel som beskriver selve invasjonen.

Det neste beskriver den norske innsatsen. Så kommer et kapittel om de som var med og nettopp dette kapittelet syntes jeg var spesielt interessant. – Historien om enkeltmenneskenes skjebner midt oppe i det hele. Videre kommer en del om 2. verdenskrig, for ikke å løsrive selve D-dagen fra resten av krigen.

Til slutt er det et kapittel om alt det andre fra Normandie, krigskirkegårdene, museene, alt det som står igjen av Atlanterhavsvollen mm.

Norsk skipsfart sikret Norge ære og makt i krigsårene og sjøfolkene kom ofte opp i et rent helvete. Det var disse som ofte sto fremst da en krig skulle vinnes, men som sjelden har stått fremst når medaljene ble delt ut.

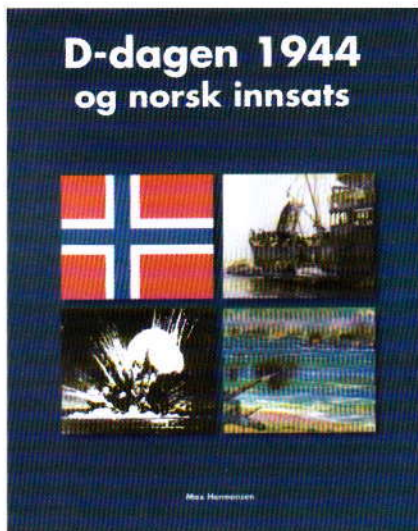
Forfatteren nevner i boka at det norske flagget vaier flere steder i Normandie, ofte sammen med 5 andre, Union Jack, Stars and strips, Trikoloren, det Canadiske og det Polske flagget. Hvorfor er det slik? - Er det tilfeldig?

Les boka! Dette er en verdifull bok og en bok til ettertanke. Enda et verdifullt bidrag om vår historie.

Max Hermansen

D-dagen 1944 og norsk innsats

Eget forlag



Ei jakt, to navn, mange liv. -

"Dyrafjeld" – "Anna Kristina"

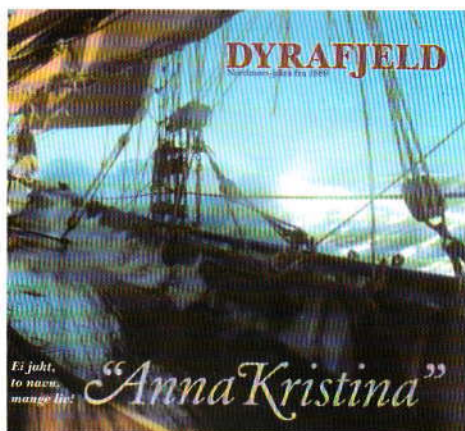
Norske veteranskip utgjør viktige kapitler i vår kulturelle arv.

Et av våre aller vakreste flytende kulturminner er jakta "Anna Kristina", som har en lang og spennende historie i flere faser.

Nylig er det utgitt en solid, fargerik og vakker bok om praktskuta.

Det er interessant å lese om skutas levnetssløp, fra hun ble bygget i 1889 ved Stangvik på Nordmøre og døpt "Dyrafjeld", til nylig hun startet en ny æra i sitt lange livsløp. Nå er skuta nyrestaurert fra den ærverdige familiebedriften Hansen & Arntzen båtbyggeri på Stathelle. Hun er Oslos kommunes seilende stolthet, som skoleskip for Skollerud skole og er påny klar for tokter med vanskeligstilt ungdom langs norskekysten og i Skagerak.

Det måtte bli en bok om skuta som har opplevd så mye opp gjennom årene.



Friske seilaser langs vår kyst, men også i fjerne farvann. Det har vært oppturer og nedturer, krevende bevaringsinnsats i med og motbør.

Mitt først møte med "Anna Kristina" var i 1985. Da var hun "stjerne" i filmen Hud til Vibeke Løkkeberg. Selv var jeg om bord på fullriggeren "Sørlandet", men jeg husker jeg ble svært betatt av den grønnmalte skjønnheten. – Jeg syntes det var en av de flotteste skutene jeg hadde sett.

Mange år senere skulle jeg få møte henne igjen, nærmest som ei "ribba høne" på beddingen hos Hansen & Arntzen.

Slitasje, råteskader og tidens tann hadde satt sine spor og skuta måtte gjennomgå en betydelig renovering i samarbeid med Riksantikvaren under gjennombyggingen. Det var et av de mest omfattende jobbene båtbyggeriet har hatt. Ca. 12 millioner kostet det hele. Men så har også det unike fartøyet blitt virkelig flott. Hun har fått tilbake sitt gamle navn "Dyrafjeld" og kan seile som et flytende nasjonalt kulturminne til glede og nytte for folk i nye 100 år.

Boka er også blitt virkelig flott, - fargerik og praktfullt illustrert. – Et stykke solid arbeid fra forfatternes hånd.

Toril Grande, Anders Slembe m.fl.

Dyrafjeld – "Anna Kristina".

Norske fyr

En bok om våre "livreddere".

Norske fyr – en reise langs kysten.

Norge fikk sitt første fyr i 1655 på Lindesnes. En stadig økende trafikk av skip langs kysten førte til mange ulykker og forlis. Fra 1840 tok en gigantisk fyrbygging til, som varte fram til 1932.

Våre fyr ble "livreddere", som viste veien for de sjøfarende. Mang en navigator pustet nok lettet ut ved å se kjente blink i en mørk og stormfull uværsmatt.

I denne rikt illustrerte boka blir 30 fyrstasjoner presentert med ord, bilder og kart. Vi får ta del i livet til de som betjente fyrene med ensomhet, slitsomme hverdager, forlis, krigstid og fram til den moderne teknisk utviklingen. I dag har satelittnavigering og moderne elektronikk overtatt for mange av de betjente fyrene.

En rekke av de avfolka fyrstasjonene er nå tilrettelagt for omvisning, servering og

overnatting. Slik som det er med så mye annet verneverdig,- det er viktig at fyrstasjonene sikres gjennom bruk.

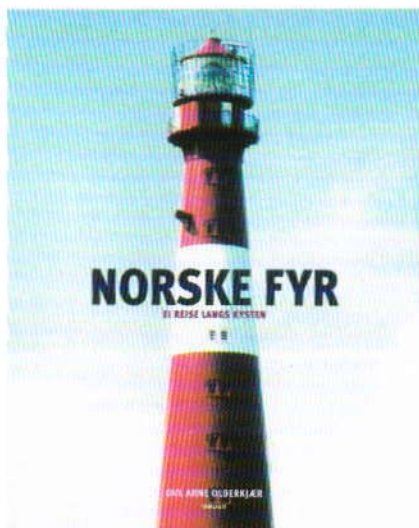
Boka skal ha pluss for kart som gir boka større informasjonsverdi. Riktignok et minus å se at Grimstad er plassert i Kragerø-skjærgården, tett ved Jomfruland fyr.

I boka er det også gode beskrivelser om hvordan man kommer til de ulike reisemålene og konkrete tips til bo- og spisestedene. Nyttige tips for romantiske og reiselystne lesere.

Ove Arne Olderkjær

Norske fyr

Det norske samlag.



Slepebåtaksjonen i Østfold 1945

Krigsdokumentaren *Operasjon Polar Bear 6 East* omhandler en av krigens dristigste motstandsaksjoner på norsk jord. Den såkalte *Slepebåtaksjonen* fant sted i Østfold vinteren og våren 1945. Aksjonen skulle forhindre tysk ødeleggelse av norske havneanlegg i krigens slutfase.

Denne spennende historien er hittil lite kjent, men nå kan vi lese om fenrik

Steenland, som sammen med ca. 50 milorg folk, greide i løpet av en natt å kapre og bortføre 11 taubåter rett foran nesen til tyske soldater.

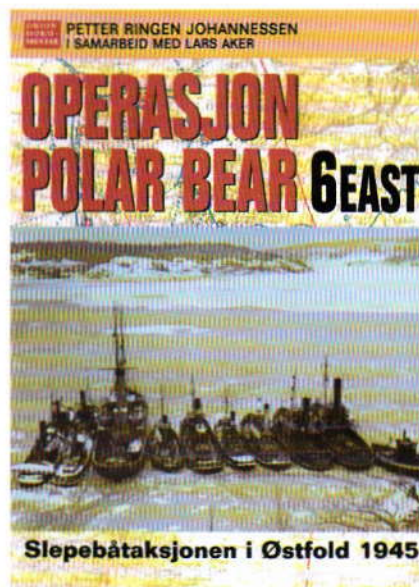
Dette er en spennende og virkelig historie om unge mennesker, som satte kjepper i hjulet for den tyske okkupasjonsmakten med livet sitt som innsats.

Petter Ringen Johannessen

I samarbeid med Lars Aker

Operasjon Polar Bear 6 East

Orion forlag.



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



Deler av vår maritime kulturarv samlet i Drammen. D/S "Styrbjørn",
D/S "Børøysund" og fullriggeren "Cristian Radich".
Foto: Magne Nilsen