

DAMPSKIBS

P O S T E N



M/S "Atløy" på byfjorden i Bergen under siste Nordsteam.

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

Viseformann/sekretær:
Rolf Nordby A 22 92 72 39

Kasserer:
Else Ellila A 22 685252

Veteransklipslaget Fjordabåten

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

Kasserer:
Arne Lyngtun 55 28 07 31

Atløys Venner

Kystmuseet i Sogn og Fjordane,
Postboks 94 – 6901 FLORØ

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

Side Innholdsfortegnelse:

- 4 Redaktøren har ordet har ordet
- 5 Nytt fra Norsk Veteranskibsklub
- 7 Sakte forover – mot full fart
- 10 Fikk endelig dampen opp
- 13 Nytt fra «Stord 1»
- 16 Atløys Venner
- 20 «Oster kommer seg
- 22 "Granvin"-ildsjeler: Jan Hjeltestad og Oddvar Stølsnes
- 26 Der båra bryt!
- 29 Ferge-fredning helt i det blå
- 32 Sommerens største og kjekkeste ... Nordsteam i Bergen 3. – 7. august
- 36 Statsråd fikk se bevaring i praksis
- 38 Mystisk bilde
- 39 Dampskipsmodellene på Nesodden
- 41 På tur med Granvin
- 46 Ny bok

HUSK STOFFRIST 15. SEPTEMBER 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.

Redaktøren har ordet

I den senere tiden har redaksjonen fått flere hyggelige tilbakemeldinger på at Dampskibsposten har blitt et bedre blad, med variert stoff, flere sider og fargebilder. – Det er alltid hyggelig med litt ros,- det er jo inspirerende for oss som har bladet som vår "dugnadsinnsats".

I dette nummeret er mye av spalteplassen viet D/S "Styrbjørn" og D/S "Stord"1 og noen av entusiastene rundt disse fartøyene.

Disse to båtene var i utgangspunktet sjanseløse, men takket være utrolig innsats, tæl og vilje fra mange hold, blir nå disse to klenodiene født på ny og får et nytt liv. De trofaste gjengene rundt disse båtene, - de fortjener virkelig all honnør!

Men for all del, rundt om i vårt langstrakte land er det entusiaster som gjøre en formidabel innsats og bruker mye av sin tid til å ta vare på "sitt" prosjekt.

Noen mener kanskje det er for variert stoff i Dampskibsposten, men det kan vel være greit å få med seg hva som rører seg i andre miljøer?

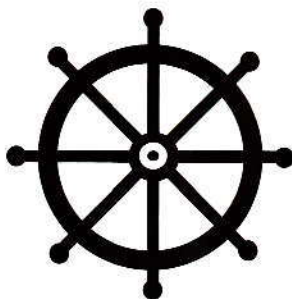
Det kan jo også være greit for en redaktør å ha noe tidløst maritimt stoff på lur.

Det går raskt mot sommer og rundt hele kysten er det lagt opp til tettpakket med arrangementer som omfatter hele det maritime mangfold. Dette gleder mange og også stor ros til alle som drar i gang stevner og festivaler. Dette landet er heldig som fortsatt har så mange ildsjeler!

Jeg gleder meg til å se "Styrbjørn", "Stord 1" og alle de andre fartøyene i Bergen under Nordsteam 2005. Dette blir kjempebra! Lykke til!

Vi i redaksjonen vil få ønske alle våre lesere en strålende sommer!

Thor Hansen.



Nytt fra Norsk Veteranskibsklub

Jørgen A. Bangor

"Styrbjørn"s maskin er startet! 22. februar åpnet maskinsjef Ole Meland pådraget, og etter litt knaking og protester gjenfant den gamle compounden sine gamle krefter – for første gang siden båten gikk i opplag for førti år siden.

Allerede 8. juni forlater "Styrbjørn" Oslo, for å gå til Gøteborg – byen hvor hun ble bygget i 1910, og modernisert i 1950. Det blir første gangen hun er der siden ombyggingen. Og så fortsetter et tett program utover sommeren, med besøk i flere byer og deltagelse i flere arrangementer. Størst blir Forbundet KYSTENs landsstevne i Kalvåg 28. til 31. juli, og Nordsteam 2005 i Bergen 3. til 7. august.

Men før den tid, står ennå en del igjen. Innredningen i styrehuset er den største delen av det som gjenstår, men arbeidet er i god gang. Ankerkjettinger er kommet ombord, og styrekjettingene begynner å komme på plass. Snart blir det prøvetur på Drammensfjorden, og landets eneste fullblods dampselepebåt blir igjen operativ.

Ved siden av dette, er klubben også i full gang med å lage nytt informasjonsmaterieil og en utstilling som skal brukes nå i sommer.

På "Børøysund" er lugarene som ble revet i forbindelse med reparasjon av mellomdekket i ferd med å komme på plass igjen. Mange har møtt opp på dugnad i vår, og gjort en stor innsats med å vaske og pusse. Ennå gjenstår mye utendørs arbeid, men vi har i løpet av de siste par årene klart å få en kjerne av dyktige håndverkere i dugnadsgjengen, som gjør en kjempeflott jobb. Grundige lister over hva som skal gjøres, og hvordan, er laget, så vi oppfordrer alle som har lyst til å bli med og gjøre båten klar for en ny sesong.

Saken med blindlokkene – vi fikk pålegg om å sette blindlokk på alle lysventiler på hoveddekket og værdekket i fjor sommer – er foreløpig utsatt i påvente av et nytt regelverk for verneverdige fartøyer. Diskusjonen om døren i nedgangskappen akterut fortsetter, men vi håper på å få et godt utfall i denne saken. Forholdet vårt til Sjøfartsdirektoratet er godt, og det arbeides på flere plan med et nytt regelverk.

Allerede lenge før sesongstart er "Børøysund" bestilt til mange kveldsturer i indre Oslofjord. Også i sommer arrangerer vi flere åpne turer i samarbeid med Norsk Sjøfartsmuseum, og naturligvis de interne medlemsturene. Som "Styrbjørn", skal også "Børøysund" delta på KYSTENs landsstevne i Kalvåg, og på Nordsteam i Bergen. Og mot slutten av sommeren skal begge delta på Oslo Kystkulturstevne, som arrangeres for første gang i år, av Oslo Maritime Kulturvernssenter.

I mars hadde klubben et vellykket, om enn svært kaldt, medlemsmøte på Sporveismuseet i Oslo.

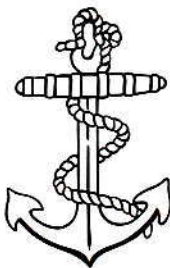
En sak som opptar oss i fartøyvernet for tiden, er fredning av verneverdige fartøyer. Omtrent samtidig med at Dampskibsposten går i trykken, arrangerer Norsk Forening for Fartøyvern et nytt regionsmøte for medlemmene sine på Østlandet, hvor temaet er nettopp fredning. Representanter fra Riksantikvaren og Norsk Sjøfartsmuseum vil være til stede.

En fredning av et veteranskip gir naturligvis en viss status, men før denne statusen blir gitt, vil vi vite akkurat hva den innebærer. Det er mye i dette i tillegg til det prestisjemessige. Vil for eksempel Staten ha et større økonomisk ansvar for de fredede fartøyene? Og hva slags modifikasjoner vil man ha anledning til å gjøre på et fredet fartøy?

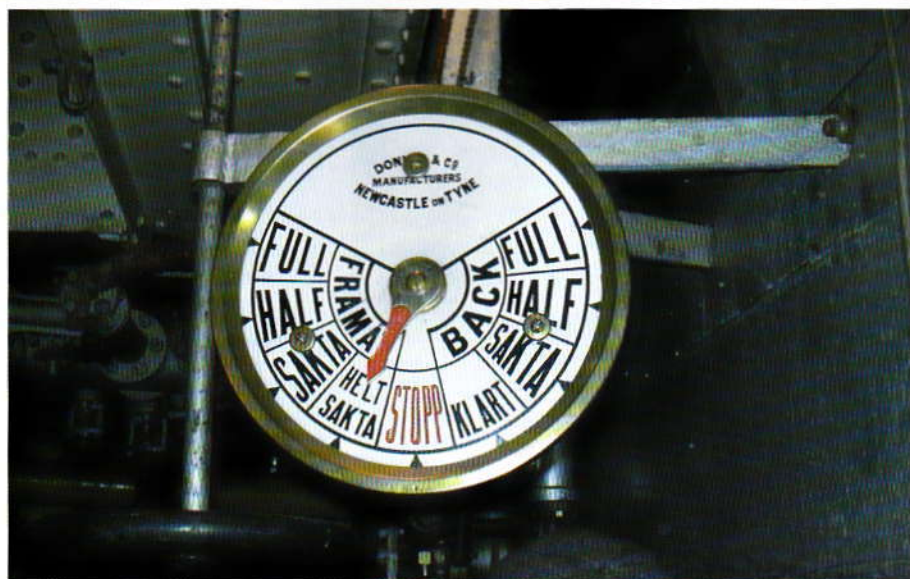
Det er underforstått i fartøyvernet at vi ønsker å bevare båtene våre etter antikvariske retningslinjer, og at vi dermed vil ha dem så originale som mulig. Men likevel, en grundig kikk ombord i et hvilket som helst veteranskip vil avsløre moderne elektriske installasjoner, radar og annet broutstyr, moderne redningsflåter og annet redningsmateriell. Hva vil en fredning innebære for forandring og montering av slikt utstyr? Og dette er bare bagatellene; hva om Sjøfartsdirektoratet krever modifikasjon av dører eller lysventiler? Om fartøyet det gjelder er fredet, vil det bety at forandringer overhodet ikke kan gjøres, med den følge at båten kan bli lagt i permanent opplag?

Man må ikke forstå dette dithen at vi er motstandere av fredning, men vi må vite hva det innebærer før vi kan akseptere noe.

Norsk Veteranskipsklub har gjennom sine nå mer enn førti år, eid fem større fartøyer. Men dette blir den første sesongen den kommer til å ha mer enn ett i drift samtidig. Vi ønsker alle som har lyst til å ta i et tak hjertelig velkommen til en svært levende og aktiv Norsk Veteranskipsklub! Møt opp på kaien, eller ta kontakt på annen måte. Vi trenger alle de krefter som vil stille opp! Vi minner igjen om telefonnumrene til vår mannskapsansvarlige Anne Alm Thorstensen: 66 91 25 84 og 90 50 37 34. På disse numrene kan man også møte Dag Thorstensen, som leder det praktiske arbeidet på "Børøysund". Informasjon om turer og hvordan man kontakter klubben finnes også på klubbens web-sider: www.nvsk.no.



Sakte forover – mot full fart



Helt sakte fart under prøvekjøring.

Foto: Magne Nilsen.

Av Erik Steen

Etter årvisse og håpefulle innlegg, om at NÅ er det rett før vi har maskinen på Styrbjørn i gang, kan vi nå meddele det kjære publikum at 22 februar kjørte vi hovedmaskinen.

Etter 2,5 døgns fyring, slapp vi steam på maskinen for oppvarming kl.10.38 og kl.14.07 begynte vi forsiktig moving.

Dette skjedde ved kai i Drammen og vi lot telegrafene stå på ganske sakte fart i seks timer.

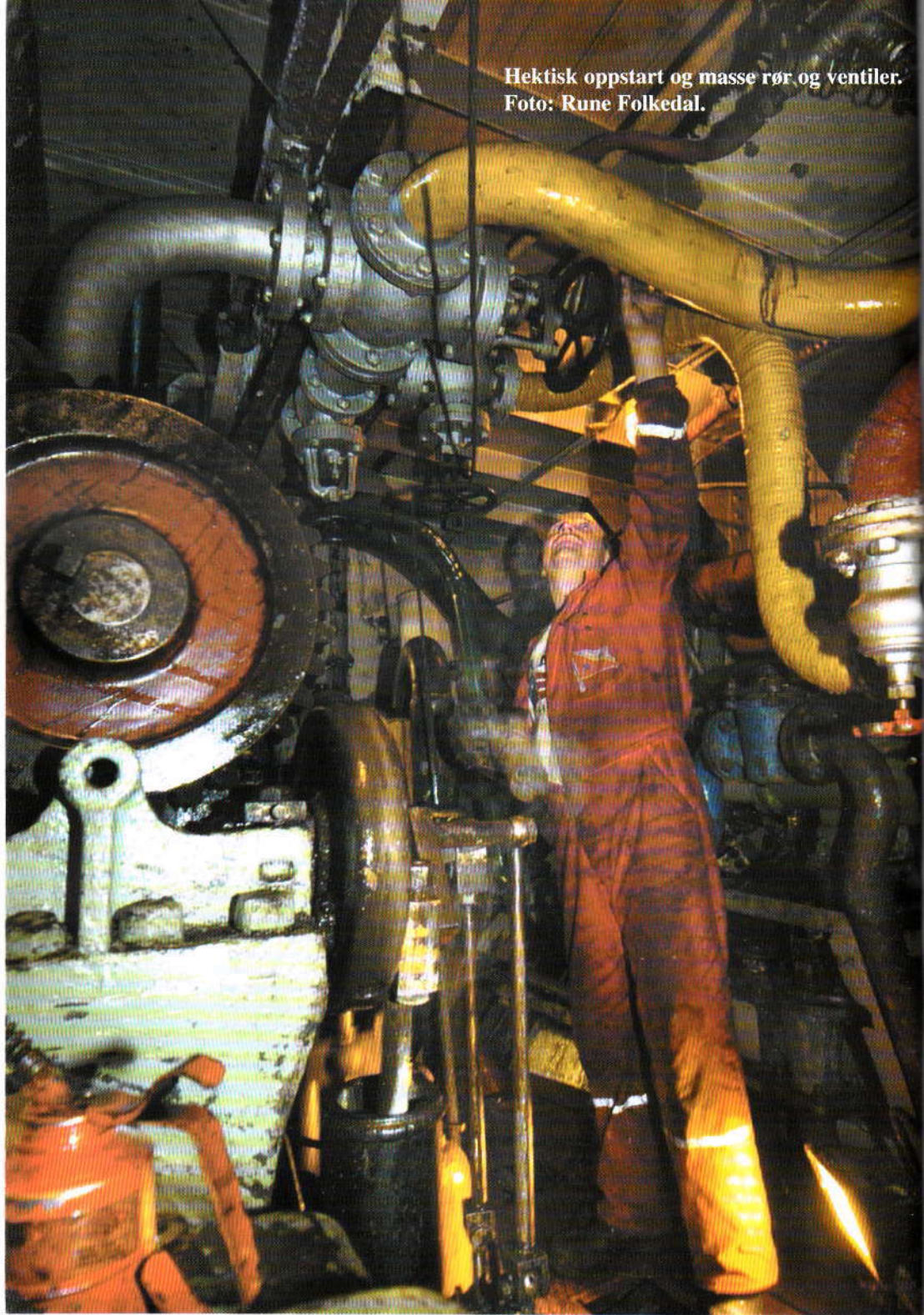
Bortsett fra de "sedvanlige" smålekkasjer, fungerte compound maskinen både forover og akterover og ingen varmgang eller spesielle ulyder ble registrert.

Tatt i betraktning at dette er første gang siden 1965, altså 40 år siden, at maskinen har vært igangsatt, er vi positivt overrasket over at den var så "samarbeidsvillig".

Før vi fikk alt i gang, var det en noe "småamper" og spent stemning blant aktørene, mye kan skje med 9 kp/cm² damptrykk, det er store krefter ved brudd eller lekkasjer!

I vår iver etter å kjøre maskinen, glemte vi at det var ekstrem lav vannstand, noe

Hektisk oppstart og masse rør og ventiler.
Foto: Rune Folkedal.





Ole + Ole + Svein = 3 staute maskinister! Slitne, men fornøyde etter prøvekjøring.
Foto: Magne Nilsen.

som resulterte i at vi kjørte skansekledningen i kaia, under fendrene. Stor bule i stålet og knekte støtter som følge.

Vår eminente stålkunstner Magne Nilsen, reparerte skadene, som maskinistene påførte skroget. Sorry Magne.

Når dette leses bør skipet være på plass i Oslo, bak Børøysund og det er rett før reise i Vesterled.

Rednings og sikkerhets utstyr er bestilt og delvis på plass, deler av mannskapet har tatt brann og sikkerhets kurs for å tilfredstille nye krav. Det er mye som skal på plass og i gjenge, før vi kan si oss ferdig, helt ferdig blir vi aldri.

5 april hadde vi et planleggings og status møte, for de aktive og andre interesserte i klubben. Her skisserte vi den videre framdrift og delegerte ansvar til enkelt personer, for oppfølging av konkrete saker/jobber.

Tur til Gøteborg, sør og vestland, Bergen-Kalvåg-Bergen, Moss og tilbake i Oslo gryta, mye skal skje i løpet av en sommer. Vi håper at dette blir hovedrett og dessert, for mange aktive, som har opplevd med og motgang, gjennom en årrekke.

Det er med litt angstfull spenning vi nå tar oppløpet mot den store turen !

Foran oss ligger mye ukjent (heldigvis), nå går det bare en vei:

full fart forover.....

Fikk endelig dampen opp

Av Oddbjørn Lervik, Drammens Tidene.

Foto: Rune Folkedal.

Champagnen mangle, men det godt voksne mannskapet gliste fornøyd da de for første gang på 40 år fikk start på den 95 år gamle dampmaskinen.

- Vi har fyrt i flere dager for å få opp damptrykket. Trykket må ikke øke for fort. Det er veldig moro at vi nå klarte å starte maskinen. Dette har vi sett fram til i lang tid, sier Magne Nilsen, mens han hiver en ny skuffe med kull inn i den rød-glødende fyren.

Spente. Nilsen er fyrbøter og en av dugnadsgjengen om bord på dampskipet "Styrbjørn". Skipet har i mange år ligget fortøyd på Slip'n.

De siste dagene har det kommet svart røyk ut av den lange skorsteinen som tegn på at man har fyr under dampkjelen. For ikke lenge siden inntraff det som må sies å være en liten historisk begivenhet i den gamle sjøfartsbyen Drammen.

Det ble liv i "Styrbjørn"s kraftige dampmaskin som ikke hadde vært startet på 40 år. I mer enn halvparten av denne tiden har skuta vært under restaurering og noen av dugnadsgjengen har vært med fra starten. Ikke rart at stemningen var god da maskinen endelig rørt på seg.

- Vi har vært spente på om det ville dukke opp lekkasjer eller andre feil når



Det er bare en håndfull dampskip i drift her til lands. Erik Steen var med på å starte "Styrbjørn"s dampmaskin.

Foto: Rune Folkedal.



Fyrbøter Magne Nilsen fyrte i flere dager før "Styrbjørn"s dampmaskin kunne startes.

maskinen ble startet, men det ser bra ut, sier maskinsjef Ole Meland som er påpasselig med oljekanna. Med sine 80 år er han eldst i dugnadsgjengen. Han er også en av dem som har lagt ned mest arbeid på "Styrbjørn". Han har vært med i 20 år, men har ingen planer om å gi seg. Fortsatt gjenstår diverse oppussings-arbeid, og dessuten trenger båten et mannskap når den snart skal på tur.

Jubileumstur. Neste milepæl for det entusiastiske mannskapet på D/S "Styrbjørn", blir å ta skuta ut på en prøvetur. Når det vil skje er usikkert. Nødvendige tillatelser må innhentes og man må være sikker på at maskineriet fungerer som det skal.

Men i løpet av de nærmeste ukene blir trolig dampskipet å se i fart på fjorden for egen maskin. Det begynner for øvrig å haste, til sommeren skal nemlig "Styrbjørn" på tur langs kysten. Båten er leid av selskapet Norge 2005 som styrer feiringen av unionsoppløsningen.

Underveis skal man besøke flere byer, blant annet Kristiansand, Stavanger, Haugesund og Bergen, der skuta skal ligge i tre –fire uker før den fortsetter til Sogn og Fjordane. Deretter vender "Styrbjørn" kursen tilbake til Østlandet og Oslo. På hvert sted blir det omvisning om bord for alle interesserte.

"Styrbjørn" er egentlig en slepebåt som ble bygget i Gøteborg i 1910. Det trengs mye kull for å drive den 550 hestekrefters dampmaskinen. Båten har plass til å ta med ca. 70 tonn kull. Ved vanlig marsjfart er det nok til 250-300 timers kjøring.

Man kommer langt på den tiden selv om farten bare er syv-åtte knop. Men



Fyrbøter Magne Nilsen kommer opp på dekket og ser det kommer røyk ut av skorsteinen.

naturligvis må man ta inn kull på den lange turen langs kysten. Fyrbøter Magne Nilsen forteller at man kommer til å legge opp kull-depoter i flere byer. Fyrkjelen krever kull av høy kvalitet, såkalt lokomotivkull. De fleste av den faste dugnadsgjengen skal bli med på turen.

50 000 dugnadstimer. Det er Norsk Veteranskibsklub som eier "Styrbjørn". Da de kjøpte den av et skipsopphuggingsfirma i 1979, var skuta i heller dårlig stand. Mye er gjort av oppussing og istandsetting. Ulike offentlige instanser har bevilget tilsammen tre millioner kroner til restaureringen. I tillegg kommer dugnadsinnsatsen som er verdt det mangedobbelte. Ingen teller dugnadstimer, men det er snakk om minst 50 000 trolig mer i løpet av tyve år.

- Men vi driver jo med dette fordi vi syntes det er moro. Og etter som årene har gått og vi er blitt godt kjent med hverandre, er den sosiale biten like viktig som selve arbeidet, sier Erik Steen mens han smyer seg rundt den stillegående dampmaskinen.

NYTT FRÅ D/S "STORD 1"

Av Harald Sætre, Veteransklagslaget Fjordabåten.

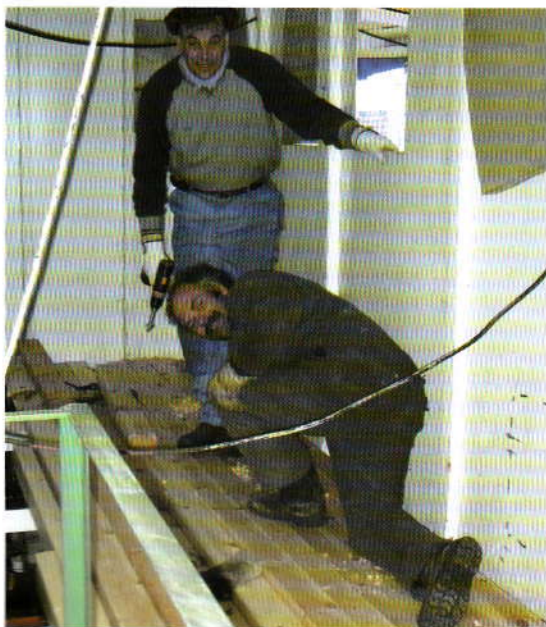
I 10 år har D/S "Stord 1" lege ved verkstaden i Bergen, nærare bestemt hos Mjellum & Karlsen AS, som seinare vart overteke av Bergens Mek. Verksted AS. I desse år har arbeida gått i bølgedalar. Den første tida etter at "Stord 1" kom attende til Bergen, fekk laget utført ein god del arbeid under dokksettinga. Skroget vart sandblåst og konservert, og ei skeivheit i akterskipet retta opp. Etter kvart vart kjelen og den nyoverhalte maskina sett om bord igjen slik at ein kunne gjera ferdig innvendige skott og dekk, og ein fekk "tett båt". Nytt salonghus kom opp på akterdekket.

Men mykje arbeid stod att, og økonomien tillet ikkje noko storarbeid om bord. Det var såleis viktig at laget no tok tak i økonomien og såg på mulighetene for brei, økonomisk støtte. Det store løftet kom i 2003 då "Stord 1" fekk 1.1 million kroner frå Riksantikvaren. Det vart igjen fart i arbeida om bord, og den nyskipa Økonomigruppa sette alt inn på å skaffe meir pengar. Frå næringslivet, reiarlag, fond og legat kom det og etter kvart betydelege midlar.

Fleire nye medlemmer kom etter kvart til og deltek no aktivt i dei ulike arbeidsoppgåvene, både når det gjeld praktisk arbeid om bord, teknisk planlegging



Hardanger Fartøyvernssenter er i ferd med å sette opp styrehuset. April 2005.
Foto: Harald Sætre



Jan Helge Johannessen og Kjell Bakke i ferd med å leggja dørk i dekkshuset akter.

Foto: Harald Sætre

samt på det økonomiske- og administrative plan. Ny optimisme spreidde seg mellom dei mange dampskipsentusiastane i laget. Ei eiga Prosjektgruppe har som oppgåve å følgja arbeida og økonomien nøye, med fortløpande rapportering til styret.

Dei ulike dugnadsgruppene om bord fungerer godt. I maskinrommet er det tekniske utstyret kome på plass. I løpet av våren vert nye brennarar montert og kjel og røyr isolerte. I skrog og overbygning er nær 80 lysventilar reparerte og montert på nytt. Mast og rigg er reist på framdekket. Så snart balustradedekket er ferdig, vil og aktermasta og riggen koma på plass. Davitar og blokker er reparerte og malararbeidet er kome godt i gang. I løpet av mai vert og utvendige dører monterte.

På ettervinteren har folk frå Bergens Mek. Verksted AS slutført stålarbeida, mellom anna er ny kapteinslugar sett opp, nye dekksbærarar og "skjørt" kome på plass slik at arbeida med å leggja tredekk på balustradedekket kunne ta til på nyåret. Dette er arbeid som vert utført av Skipstømmermannen ved Kjell Bakke frå Stord.

Hausten 2004 vart det inngått avtale med Hardanger Fartøyvernssenter i Norheimsund om bygging av styrehuset. Kostnadsoverslag er på om lag 1 million kroner. Styrehuset vart delvis prefabrikkert ved verkstaden i Norheimsund, og på nyåret tok monteringsarbeidet til om bord.

Når dette arbeidet er ferdig, truleg i slutten av april, vil tekniske installasjonar i styrehuset ta til. Dampstyremaskina vart sett på plass før monteringa av styrehuset tok til.

Innvendige skott i midtskipshuset ber tydelege tegn etter brannen. Men

Magnar Lund i ferd med å
pusse opp kompassøylen.
Foto: Harald Sætre



økonomien tillet ikkje at desse vert skifta no, så dette er arbeid som må venta til seinare.

Det er ikkje berre i kroner og ører at "Stord 1" får støtte. Mange verksemdar og yrkesskular sponsar laget med varer og tenester, alt frå ulikt teknisk utstyr til prefabrikkasjon av innvendige trapper og vindauge til salongane.

Etter diverse mislukka undersøkingar i Nederland etter brukte brennarar, vart det bestemt at laget skulle tinga nye brennarar til kjelen frå eit firma i Flekkefjord.

Sjølv om tilgangen på økonomiske midlar har vore god, innsåg laget at skulle ein koma i mål innan rimeleg tid, så måtte ein ta opp banklån. Håpet er at det meste av lånet på 2 millionar kroner skal vera betalt tilbake i løpet av kort tid. I alle høve vil det ikkje bli sett i gang arbeid med innreidnaden, som er det neste store prosjektet om bord i "Stord 1", før lånet er betalt tilbake.

I første omgang tek ein sikte på at "Stord 1" skal vera ferdig eksteriørmessig, og kunna gå for eiga maskin. Sjølv om båten i denne omgangen ikkje vil få passasjersertifikat, i alle høve ikkje på permant basis, vil laget kunne nytta båten i forbindelse med inntektsgjevande arrangement ved kai.

Men før den tid går entusiastane om bord ein travel vår og sommar i møte. Og dersom ikkje noko uventa skulle dukka opp no i innspurten, blir D/S "Stord 1" å sjå under Nordsteam 2005 i Bergen.

Og husk, vi har plass til fleire som vil ta eit tak for gamle dampen, både gjennom praktisk arbeid, påmønstring og ved økonomisk støtte.

Atløys Venner

Av Sander Ødelien

Sjølvs om det er ei stund sidan siste nytt frå M/S "Atløy" er vi i høgste grad aktive og i live. Vi vil derfor få lov til å informere Dampskipsposten sine lesarar litt om historia til M/S "Atløy", drifta og utviklinga i vårt vesle, men livskraftige miljø.

Historie

Då Nordre Bergenhus Amts Dampskibe starta med regulær rutedrift mellom Bergen og Sogn og Fjordane mot slutten av 1858 var dette ein revolusjon vi vanskeleg kan fatte rekkevidda av i dag. I over hundre år vart fjordabåtane det viktigaste framkomstmiddelet for folk i fjordafylket når dei skulle lenger enn næraste granne. Fjordabåtane, om dei no gjekk med damp eller olje, var sjølve pulsåra for svært mange av bygdene i fylket, og alle hadde naturleg nok sterke meiningar om både båtar og rutetider. Kva desse båtar har hatt å seie for utviklinga av Sogn og Fjordane fram til vår tid kan ein enkelt forestille seg.

Den første tida var prega av større dampdrivne fartøy. Selskapet fekk frå 1876 også mindre dampfartøy for lokal trafikk. Frå 1914 vart det også satsa på mindre motorfartøy til denne trafikken. I 1925 kom tredje generasjon med M/S "Atløy" og søsterskip. Atløy vart bygd i 1931, som nummer 3 i serien på 5 båtar. Femte, og hittil siste generasjon kom i 2000. Dette var M/S "Fjordglytt" og M/S "Sylvarnes", som akkurat har starta sin karriere. Desse to fartøya, til liks med dei gamle fjordabåtane, fører både gods og passasjerar. Slik held dei tradisjonane i hevd. Av alle dei gamle fjordabåtane er det berre M/S "Atløy" som i er att i fylket. Ho er dessutan den eldste av Fylkesbaatane sine båtar som framleis er i god og sertifisert stand.

Dei siste 20 åra som veteranbåt har vore prega av motgang og medgang, sorger og ikkje minst gleder. Svært mange har lagt ned svært mykje frivillig og ubetalt tid og krefter i få båten i best mogeleg stand. Berre sidan -95 er det lagt ned nærare 100.000 timar dugnad i drift, vedlikehald og restaurering frå Atløys Venner si side. For mange dyktige fagfolk har det vorte ei livsoppgåve å få båten i stand. I laget har vi fortsatt aktive som starta sitt virke om bord på 30 talet. Verdien av deira kjennskap til båten og deira kunnskap om detaljar kan ikkje overvurderast! Mykje av den kompetansen vi har i laget vil vi om nokre år kanskje ikkje finne lenger. Forutan den frivillige innsatsen har også Kystmuseet i Sogn og Fjordane og Riksantikvaren vore viktige medspelarar. Utan den frivillige innsatsen som har vorte M/S "Atløy" til del frametter hadde vi heilt sikkert ikkje hatt fartyet som ein levande kulturspreiar i dag.

Litt av den nære historia

M/S Atløy har sidan 1981 vore eigd av Andelslaget Atløy som har andelshavarar frå



Atløy til kai i Vågen i Bergen under siste Nordsteam.

heile Sogn og Fjordane fylke. Atløys Venner vart skipa i 1995 for å drive og vedlikehalde fartøyet. I -95 var båten i dårleg forfatning, hadde store banklån og var utan løyve til drift. Sidan den gong er det årleg lagt ned mellom 8 og 10.000 timar dugnad, frå ein aktiv gjeng med fagfolk frå dei fleste naudsynte bransjar. Arbeidet har gått svært bra og vi mottek i dag mellom anna stønad frå Riksantikvaren til restaureringa. Vi har i dag ein båt i topp stand som ikkje har hatt merknad frå Skipskontrollen på 3 år og er i drift kvar sesong. Vi har monaleg god økonomi og ein svært stabil dugnadsgjeng. I 2002 vart M/S Atløy kåra til landets best vedlikehaldne veteranfartøy av Landsstemnet Forbundet Kysten, noko som vi sjølvsagt er svært stolt av.

Året 2004

2004 var nok eit godt år for veteranbåten M/S "Atløy". Første del av året var som vanleg opplagsperiode med vedlikehald av båt og maskineri. Av dei store jobbane som vart utført gjennom siste året kan nemnast:

- Vassblåsing utvendig skrog, gangar, skanseledning og rennestein med til dels dårleg resultat grunna for lite maling og dårleg arbeid. Etter avtale går vi på slipp rett over påske for å rette opp i dette arbeidet.
- Skifting av plater på stilken SB og BB side
- Tømming, reingjering og sveising av naglar og hud på dieseltank.
- Rubbestadneset for kontroll av aksling og hylse. Skifte av pakkboxs innvendig



Kjartan Tverranger forklarar unge håpefulle bruken av kompasset under siste Fjordaferd. Særleg dei yngre har stor glede av denne turen.

- Skifte av stempel på grunn av knekt skjørt og skrapefjører på stempel nummer 1 på Wickmann. Skifta blåsereim på blåsaren. Skifta registerkjede og flens mellom registerhjul og dieselpumpe.
- Ny overhaling og maskinering av toppar og sylinder på Deutz hjelpemotor. Verdas to siste toppakningar til denne type motor er kjøpt, levert, montert og betalt, så dette er siste reis for den gamle slitaren!

På desse større jobbane er det i 2004 brukt om lag ein halv million kroner.

Sesongen vart også i år opna med «Fjordaferd» til Nordfjord, ein kultur-tur der Atløys Venner og Kystmuseet i Sogn og Fjordane i samarbeid lagar eit konsept med «fjordabåten» i sentrum. Kvar vår går Atløy innover Nordfjord, kvar haust inn Sognefjorden. På desse turane tar vi med fisk av ymse slag for sal på turen innover, og frukt og grønt for sal langs kysten på returen. Om bord var det i år ei utstilling om Fiskarbonden sitt liv og virke, samstundes som det vert laga eit eige undervisningsopplegg for ungdomsskulen for turen. Mykje pengar vert det ikkje av ein slik tur, men vi får formidla masse historie til ca 3.000 personar årleg.

Etter ein travel mai månad i Florø-området, vart det i byrjinga av juni ein hektisk periode i Bergen. Nytt i juli var 2 vekesturar som feriebåt for private. Turlaget hadde etter dette 2 "Frå hav til bre"-vekesturar. På desse turane vert båten brukt som base og transportmiddel for varierte fjellturar i distriktet. Desse turane er etterkvart vortne populære. I slutten av august vart det Havnedagar i Haugesund og ONS i Stavanger, før sesongen vart avslutta med 10 dagar Fjordaferd til Sogn. Som vanleg er store delar av drifta basert på blåturar, bryllaup, åremålsdagar og fleire blåturar.

Høgdepunktet i sesongen som kjem vert nok samsegling frå Landsstemnet i Forbundet Kysten i Kalvåg til Nordsteam i Bergen med D/S Southern Actor, D/S Børøysund, M/S Granvin og D/S Styrbjørn



Frå ein av fjorårets vellykka familieturar. Kvar ettermiddag samla gjengen seg til middag på luka.

Arbeid framover

A/L Atløy har bestemt å ta fatt på renovering av akterskipet. Alt skal rivast for å sjekke skrog og plater, for så å bygge opp att. Dette arbeidet startar opp 1. oktober, og er kostnadsrekna til 1,5 million utanom dugnad. Kva den endelege prislappen vert kan ingen sei i dag, men vi går i gang!! Etter dokumentasjon v/Kystmuseet si fartøyavdeling vert det riving på dugnad, før båten går til verkstad i Dåfjorden for skifting og klinking av stål. Etter planen vert det oppatbygging av salongen akter hausten 2006.

Atløys Venner ønskjer at M/S Atløy skal være tilgjengelig for publikum. Atløy har i dag lager på 5 forskjellige stader i kommunen, og verkstad der det måtte høve seg. Bl.a. bruker vi Kleven Verft sine verkstader, men er usikker på om dette vil kunne fortsette. Dette gjer arbeidet tungvint, men ikkje minst går det utover det vi har på lager. Mykje av det lagra har antikvarisk verdi, mykje er det vanskeleg å oppdrive i dag. Bl.a. har vi ein delemotor lagra ute under presenning, med dei følgjer det har. Våre medlemmer legg ned tusenvis av timar dugnad i året, og vi ønskjer derfor å ha ein skikkeleg plass å arbeide, der vi slepp å gå på nåde frå arbeidsgjevarar og vener.

Vi arbeider derfor saman med segljakta Svanhild for å prøve å finne ein fast plassering i sentrum av Florø der vi kan ha plass til lager, maskinverkstad, treverkstad og for Svanhild sin del også rigg og segl-loft. Vi har òg erfaring for at både fastbuande og ikkje minst alle båtturristane set stor pris på at fartøya ligg sentralt plassert i bybildet.

Vi i Atløys Venner ser lyst på framtida, og føler at vi har lukkast bra med arbeidet med båten. Den store utfordringa framover ser ut til å bli på mannskapssida. Med alle nye kurs og sertifikat vert det tyngre og tyngre å få mannskapskabalene til å gå opp!

"Oster" kommer seg!

Sender noen interiørbilder fra "Oster" som viser det fine arbeidet som er utført ved Hardanger Fartøyvernssenter i vinter. Det begynner å komme seg!
Hilsen Jostein Sørensen.



Mye flott
interiørarbeid.



Nærbilde av skuffseksjon.

Fra pentryet.



Lyst og trivelig.

"Granvin"-ildsjeler: Jan Hjellevad og Oddvar Stølsnes

Tekst og foto: Trine Marcussen

Jan Hjellevad og Oddvar Stølsnes er aktive og glødende interesserte i "Granvin". Med sine 500 vedlikeholdstimer hver per år, er de og Odd Jostein Gundersen og hans menn fra stedet Stord, bærebjelkene for det vedlikeholdsarbeidet som utføres på "Granvin", spesielt i Dåfjorden vintertid. I seilingssesongen er de også skipsførere om bord.

Hvorfor meldte du deg inn i Veteransklaget Fjordabåten? Jan: Jeg ble presentert for miljøet og fattet interesse for vedlikehold av veteranbåter og det å ivareta kultur og tradisjon. Sjøen stod min bestefars hjerte nær og allerede som seksåring var jeg med D/S Alversund som rommann og stod på kasse for å nå opp. "Granvin" er en utrolig fin båt med smekre linjer. Den har passelig størrelse og den minner meg om tiden med "Alversund" og "Manger". Oddvar: Jeg meldte meg inn for å være med å seile båten om sommeren samt hjelpe til med vedlikeholdet for å bevare den.

Hvorfor ofrer dere så mye av deres tid på vedlikehold av "Granvin"? Vi føler ansvar for å få båten klar til neste sesong med de midler vi har til rådighet. Miljøet i Dåfjorden er fint og sammenhengende dagers arbeid gir resultater. Det er også en glede å arbeide med dugnad når man får til det man hadde tenkt, slik som vanskelig maskinarbeid uten ekstrasjelp fra verksted eller servicefolk. Det er en god ånd og en fin tone mellom dugnadsfolkene og de verkstedsansatte i Dåfjorden. Når Sjøfartsdirektoratet har vært om bord og godkjent båten for en ny sesong og ny seilingstillatelse gitt, føler jeg å ha fått noe igjen for slitet.

Er vedlikeholdsarbeidet som dere utfører i Dåfjorden mest slit? Nei, hadde det vært det, ville vi nok vært hjemme. Samholdet og kameratskapet oppveier mange ganger slitet. Det gleder å se fornyelsen av gammelt rustet stål og deler av båten bli fornyet og alt som er dårlig bli skiftet bit for bit. Det å få være med på å bygge opp båten, er også inspirasjonskilde. Det kan være litt slitsomt når båten står på slipp og vi ikke kan bruke toalettene. Det er også mye kaldere om bord når den står på slipp enn når den ligger på sjøen. Det verste arbeidet vi utfører, er ute på dekk i vind, regn og kulde.

Hva er deres styrke som vedlikeholdsarbeidere? Vi utfører og er opptatt av at grunnarbeidet og jobben gjøres fagmessig og skikkelig, slik vi lærte. Det er det eneste som duger. Oddvars styrke ligger i det maskintekniske, med over 20 års farstid som maskinsjef i utenriks og innenriks fart. Jan har seilt 4 år i utenriksfart og var fører av Bergen Brannvesens "Sjøsprøyten" i ca. 25 år.

Hvordan mener dere et korrekt vedlikehold av et veteranskip bør utføres? Etter



Skipsførerne Odd Jostein Gundersen, Jan Hjellevad og Oddvar Stølsnes er ansvarsbevisste, samvittighetsfulle og iherdige med å vedlikeholde "Granvin", noe de har gjort i mange år nå.

håndverksmessige tradisjoner vedrørende skifting av plater og klinking, slik båten var. Man må prøve å få ferdig og fornyet seksjon for seksjon og ikke gjøre litt her og der. I "Granvin" sitt tilfelle må alt stå forut i forbindelse med matroslugaren gjøres ferdig slik at man innrede den. Går man akterut og river ned lugarene for å skifte dekkshus uten å være ferdig forut blir båten å betrakte innvendig som et uinnredet skall. Å banke rust og få stålet rent før man maler, er en selvfølge dersom man ønsker å gjøre skikkelig vedlikehold. Blir ikke dette gjort tyter rusten ut igjen etter ganske kort tid og man blir aldri ferdig med jobben. Det verste vedlikeholdsarbeid vi utfører, er å måtte ta igjen dårlig arbeid etter folk som har utført en slett jobb eller folk som overtar en jobb du er begynt på og som "slusker" den ferdig.

Hva betyr det for dere personlig at Riksantikvaren gir forhåndstilsagn til neste års vedlikehold på "Granvin"? Man vet bedre hva midler vi har til rådighet når vedlikeholdsarbeidet begynner til høsten og kan bedre planlegge arbeidet i forkant samt starte med vedlikeholdet rett etter at siste seilingsoppdrag er utført. Forhåndstilsagn gir inspirasjon og pågangsmot til å arbeide videre for å få en velholdt "Granvin".

Hva er drivkraften deres for både å utføre vedlikehold og å være mannskap? Hovedtingen er å ivareta et veteranskip og da er vedlikeholdet det primære. For blir det ikke utført vedlikehold, får vi ikke fornyet de årlige sertifikater og båten seiler ikke neste sesong, så enkelt er det. Seile noen turer om sommeren er premiering for godt arbeid. Det ikke å vite fartøyets tilstand, ville vært en kamp mot egen samvittighet og derfor er vi ikke bare sommerseilere.



Odd Jostein Gundersen, Jan Hjellestad og Oddvar Stølsnes vektlegger mye samholdet og kameratskapet i Dåfjorden som en viktig faktor og inspirasjonskilde til å legge ned så mye vedlikeholdsarbeid på "Granvin".

Hvem fortjener å bli fremhevet av de som gjør en oppofrende jobb på vedlikeholdssiden? Hele gjengen fra stedet Stord, med Odd Jostein Gundersen i spissen. De er dyktige, skikkelige og oppofrende. Gundersen er kunnskapsrik om fartøyet generelt. Han har evne til å skaffe tilveie materialer til rett tid og evne til å skaffe mange ting svært billig til båten. Han legger ned et enormt arbeid i å oppdatere Skipskontrollen og han ordner alt med sertifikater. Han er om bord i "Granvin" mange ganger i uken fra sesongslutt om høsten og til driften begynner året etter.

Hva er deres styrke som skipsførere? Vi er ansvarsbevisste, samvittighetsfulle og ærlige overfor lagets regler og bestemmelser. Vi tar ikke unødvendige sjanser og tenker på at det er mennesker vi fører. "Granvin" er en passasjerbåt og ikke en vanlig lastebåt. Vi oppholder oss stort sett på broen der ansvaret er, for ansvaret tynger, men alle passasjerene er velkomne inn til oss på broen.

Hvordan ser dere på det hele tiden å måtte oppdatere legeattest hvert år, ROC-kurset og det fysiske krevende sikkerhetskurset hvert femte år? Vi er ikke i noen særstilling fordi om båten er et veteranskip. Fører vi passasjerer, må våre regler være som andre passasjerskip i samme fartsområde. Har man ikke helse til å utføre et sikkerhetskurs, eller få legeattesten fornyet, har man ikke noe om bord som sikkerhetsmannskap å gjøre. Et uhell kan hende "Granvin" like lett som andre skip.

Hva krever dere av deres mannskap/medseilere? At de er pliktoppfyllende, til å stole på, at de følger veteranbåtlagets regler, at de setter seg godt inn i sikkerhetsrutinene, brann - og redningsutstyret, at de respekterer og at de følger alkoholloven for passasjerskip. Det er også en nødvendighet for å seile "Granvin"



Stemningsfullt skue når skumringstimen senker seg over "Granvin" som her ligger til kai ved Florvaag Brygge på Askøy utenfor Bergen.

med respekt for en selv og veteranbåtlaget, at det er rent om bord til enhver tid og at båten blir forlatt i en slik stand man ønsker å finne den i.

Hva betrakter dere selv som de viktigste turene "Granvin" går i seilingssesongen? Jan: Det kulturarbeidet vi gjør for skolene er ganske viktig; - det å lære kystkultur, geografi og historie å kjenne. Det er et godt tiltak og langt flere skoler burde gjort som Bjørgvin vgs. Det er ikke bare en reise, men også en reise i historien, med lasting, lossing, orientering om gamle dager og om seilskutetiden. Man får litt ballast og lærdom med i livet. Oddvar: Turer der båten går regelmessig hver uke, som om den var en rutebåt fremdeles, er også viktige. Disse turer gir ikke alltid så god avkastning, så firmaturer innimellom må man ha for inntekten sin del.

Hva skjer med "Granvin" den dagen dere gir dere med vedlikeholdet? Vi håper der er folk i laget som vet å vedlikeholde en båt og at de har kunnskaper nok om det. Man vet ikke hva som bor i en person før han får prøvet seg. Det er over 275 medlemmer i laget å velge i. Vi tar en sesong av gangen og vurderer ut i fra helse og samarbeidspartnere på vedlikeholdssiden om hvor lenge vi orker å stå på fremover. Som seilende mannskap fortsetter vi så lenge vi føler at helsen er ok og at det ikke går ut over noe annet og at laget trenger oss.

Har dere et ønske til slutt? At laget blir delt i to uavhengige lag. Det ser for oss ut til at to skip i samme lag er ett for mye. Sammenligner vi "Granvin" med "Atløy", ser man lett at "Atløy" er i en mye bedre forfatning. Det samme gjelder "Oster". Det står respekt av hva det laget har klart å få gjort med den båten de siste fem årene. Hos oss spriker interessen i to retninger: Et mindre antall medlemmer arbeider for å ta vare på "Granvin", mens andre arbeider for "Stord I". Derfor bør det være ett uavhengig lag for "Granvin" og ett for "Stord I" med hvert sitt styre, rekneskapsførsel og økonomi. Medlemmene våre kunne da valgt hvilket lag de skulle melde seg inn i, eller om de ville støttet begge lag.

Der båra bryt!

Kystlaget Hornelen inviterer siste helga i juli til Landsstemne i Forbundet Kysten i Kalvåg. Venta til stemnet er mellom anna M/S "Granvin", M/S "Atløy", M/S "Børøysund", S/S "Styrbjørn" og "Southern Actor". I tillegg ventar vi at fleire av "dei store" nordfrå stikk nasen innom under stemnet. Kalvåg er ei lita og intim hamn, men her skal bli plass til alle. Etter stemnet vert det i samarbeid med Nordsteam arrangert samsegling til Bergen, med avgang frå Kalvåg søndag. For mange vert denne turen garantert årets høgdepunkt!

Fiskeværet Kalvåg i Bremanger Kommune er det største og best bevarte fiskeværet på Vestlandet. Omkransa av 700 holmar og skjær ligg Kalvåg "Der båra bryt". Om bygda er vakker, er historia endå meir fascinerande. Her budde det over 10.000 menneske på 1860 talet under det store sildefisket. På sildetida var den lune vågen omkransa av ikkje mindre enn 52 sildesalteri i tillegg til skjenkestader, telegraf, handelsmenn og anna næringsverksemd.

Inn frå vest, der havbåra bryt, kom fiskarane i storm og stille og møtte Kalvåg; ein oase av fredfylt harmoni med ryggen mot havet og blikket vendt innover mot fjorden. I generasjonar kom dei frå aust, bønder frå den inste fjordarm, roande i femkeipingane sine for å drive vinterfiske. Frå nord kom jaktene fullasta med klippfisk og sild på veg til Bergen. Frå sør kom handelsreisande fullasta med alskens varer.

I Kalvåg er førebuingane til årets landsstemne no i full gang. Anten de kjem frå vest, aust, nord eller sør, så ligg Kalvåg der og tar imot med opne armar desse seine julidagane - slik Kalvåg alltid har gjort. Under stemnet skal vi gjenskape noko av den fortetta stemninga frå tidlegare tider. Den lune og intime hamna er ein glimrande arena for eit Landsstemne, noko vi vil utnytte til fulle.

Utstillingar og turar

Handverkstradisjonar knytt til kystkulturen er viktige kunnskapsformidlarar av levande tradisjonar innan mellom anna båtbygging, tjærebreining, barking av segl, reipslag, diverse husflidstradisjonar og mattradisjonar. Alle desse tradisjonane vil vi prøve å presentere under stemnet.

Kalvåg har ei lang fiskerihistorie, og det vert naturleg å presentere noko av dette under stemnet. Vamråkbuene representerer ein del av den næringsverksemda som sildefisket skapte, og er i dag ein del av Kystmuseet i Sogn og Fjordane. Her vert det eigne utstillinga med tema fiskeri og du får eit spennande innblikk i korleis fiskeindustrien har utvikla seg frå 1800-talet og fram til i dag. Fredag vil du kunne sjå demonstrasjon av landnotkasting i indre hamn.

Det vert turar til Geitholmen og Vingen. Vingen er eit av dei største



Kalvåg.

helleristningsfeltet i Nord Europa. Dyreartane, fangstfolket og mange andre mystiske symbol er her rissa inn i berget. Dei eldste er datert 4500 år tilbake og totalt er det registrert 1500 teikningar. Geitholmen, vest av Kalvåg, var brukt som base for folk innanfrå fjorden som rodde fisket, og her var på det meste over 70 buer.

Kunstnarane Åge Steinset og Arvid Eikevik vert hovudutsillarar, og stiller ut akvarellar og måleri. I prestegarden vert ei eiga ikonutstilling.

Fagtema

Det faglege tilbodet vil bere preg av to store prosjekt som Forbundet Kysten har under avslutning - prosjektet "kystmat" og prosjektet "havet som kulturformidlar". Begge desse prosjekta vil verte presentert med meir eller mindre kjende gjester frå inn- og utland.

100-års jubileet for unionsoppløysinga med Sverige vil sjølvsagt få ein viktig plass på landsstemnet.

Sosialt program

Vi vil nyttiggjere oss buamiljøet og den intime hamna i Kalvåg, og vi kan garantere eit svært sosialt stemne. Bremanger og Sogn og Fjordane har eit svært aktivt kulturliv som vi ønskjer å by på. Alt frå folkemusikk til rock vil tone fram frå kvar einaste krok, døgnet rundt. Det vil bli rikeleg høve til å ta seg ein svingom same kva dansefot du har. Kvar dag vil det verte ei eiga songløype, der omstreifande trubadurar og spelemenn får med seg folk til allsong og dans.

Fredag vert det konsert med Iver Kleive og Knut Reiersrud, og laurdag samlast vi alle til ein spesiell landsstemnefest på fryselageret til vestlandets største anlegg for bearbeiding av sild, Domstein i Kalvåg.



Kalvåg fra lufta.

Ungdom

Ungdommen vil få ein sentral plass under stemnet, og dei som ønskjer det kan slå seg til i eigen ungdomsleir. Dagleg vert det eige program i samarbeid med 4H, Flora Turlag, Jeger og Fisk og seglforeininga.

Båtar

Landsstemnet i Kalvåg vil samarbeide tett med Nordsteam 2005 i Bergen, som vert arrangert helga etter stemnet. Dette vil føre til at ei rekke dampbåtar vil sette sitt preg på Kalvåg desse dagane. I spissen det nasjonale prosjektet i høve 100-årsmarkeringa for unionsoppløysinga - D/S Styrbjørn. Dei opne trebåtane frå Sogn, Nordfjord og Sunnfjord vil også få ein sentral plass.

Korleis komme til Kalvåg og Bremanger?

Kalvåg ligg midt i leia mellom Florø og Måløy, og du kjem direkte hit med ekspressbåt frå Bergen, Florø, Måløy eller Selje. Hurtigruta kan du ta til Måløy eller Florø. Fly til Florø med DAT frå Oslo eller Bergen. Kjem du med eigen bil kan det lønne seg å parkere på Kjelkenes eller i Florø. Frå begge desse stadane vil det bli direkte rute med veteranbåtar til Kalvåg og landsstemnet. Etterkvart vil det også bli arrangert samsegling både for dei som kjem frå sør og nord.

Landsstemnet 2005 i Kalvåg er eit stort løft for oss i Kystlaget Hornelen og andre gode kystkulturvenner i distriktet. Vi er sikker på å gi deg minnerike dagar, og håpar du finn høve til å ta turen.

Velkommen til Landstemnet i Kalvåg 28-31. juli!!

Er det noko du lurar på, følg med på www.kysten.no eller skriv til mah@bremanger.kommune.no. I løpet av februar vil alle kystlag få tilsendt informasjon om påmelding og liknande.

Ferge-fredning helt i det blå

Av Tore Hvål

De som tror at "Storegut" og "Ammonia" snart blir fredet må tro om igjen. Hos Riksantikvaren blir det opplyst at det er utenkelig å frede skuter som eies av en stiftelse som ikke er aktiv og som til overmål vil nedlegge seg sjøl.

Det er Carl Fredrik Torsager som slår dette bombastisk fast. Torsager har tidligere vært daglig leder ved Rjukanbanen, men jobber nå hos Riksantikvaren med verneverdige fartøy som spesialområde. I år starter Riksantikvaren et prosjekt som tar sikte på å frede verneverdige skuter. I dag er det ingen båter i Norge som er fredet, mens freding av bygninger har foregått siden 1920. Selv ikke den gamle hjulbåten "Skiblander" som går på Mjøsa er fredet. Derfor er det naturlig at Riksantikvaren begynner med den.

I følge lokalavisa Telen skal Tinnsjøfergene "Storegut" og "Ammonia" stå høyt på Riksantikvarens liste over fartøyer som bør fredes. Dette avviser Torsager fullstendig. – "Ammonia" er nok den mest spennende av de to fergene, men ingen av dem står på noen liste over ønsket fredning. Det er riktig å si at fergene er uplasserte. Og det kommer de til å bli så lenge de eies av en stiftelse som er under avvikling.

Men skutene må vel være aktuelle fredningsobjekter?

- Det er de utvilsomt, men er likevel uaktuelle i dag. Vi er avhengig av samarbeide og ha en dialog med en aktiv eier. Dessuten ønsker vi at båtene brukes.

- Tenker du da bruk som båt



Eneste: "Ammonia", "dronningen på Tinnsjøen" ble bygget i Moss og satt sammen på Tinnoset i 1929. "Ammonia" er i dag den siste og eneste gjenlevende dampdrevene jernbaneferge i verden.



Vakre motiver fra "Ammonias indre.



eller bruk som museum?

- Det er flere måter å verne en båt på. De må nødvendigvis ikke være i drift. Av de rundt 180 verneverdige båtene vi har i landet, er det bare 40 av disse som har sertifikat for å kunne seile. De fleste ligger i opplag som "Ammonia" og "Storegut".

Et forhold til skutene

Carl Fredrik Torsager sier videre at om Riksantikvaren skal gå inn på et fredningsarbeide, er det helt avhengig av at det blir forhandlet med en eier som har et forhold til sine båter, og en mulighet for dialog om fredningsbestemmelsene. Altså få greie på hva eieren ønsker med båtene.

- Det kan vi gjøre med eieren av "Skiblander" fordi båten eies av et oppegående selskap som sørger for båten er i drift. Under de rådende forholdene, er det vanskelig med Stiftelsen Rjukanbanen siden stiftelsen ønsker å avvikle seg sjøl. Av den grunn vil ikke "Ammonia" og "Storegut" være de første som blir fredet.

- Du sier altså at om Stiftelsen Rjukanbanen hadde vært like aktiv som supporterjengen til Vålerenga, hadde alt vært mye lettere?

- Ja! Det er vi helt klare på.

Så en fredning er helt i det blå så lenge stiftelsen fungerer som den gjør?

- Når en stiftelse er under avvikling, og når stiftelsen ikke har funnet fram til en ny eier, er fredningen helt i det blå. Men skulle båtene få en ny og aktiv eier, vil saken stille seg helt annerledes, sier Torsager.
- Jeg kan forstå Riksantikvarens syn, men jeg vil nok engang påpeke nødvendigheten å få inn kapital på eiersiden, sier Øystein Haugan. Han er kultursjef i Tinn og sekretær i stiftelsen som eier skutene. Vi har rett og slett bare ikke penger nok til å ha skutene liggende i "møllposer". Notodden kommune har gitt klar beskjed om at kommunen ikke lenger kan bidra med penger til stiftelsen. Tinn og fylkeskommunen klarer ikke dette alene. Jeg mener at staten må på en måte inn på eiersiden. Rjukanbanen og fergene er tross alt en del av vår nasjonale kulturarv, og jeg tror ikke det er noen motforestillinger mellom stiftelsen og Riksantikvaren om nødvendigheten av en framtidig fredning, sier Haugan.



Reidar Svendgård står for tilsynet av fergene og mener at de har stått på "Stopp" for lenge som det er.

Sommerens største og kjekkeste . . .

Nordsteam i Bergen 3. – 7. august

Dagene onsdag 3. august til søndag 7. august skjer det i Bergen. Suksessen fra 2000 gjentaes, forsterkes og utvides. Sist varte Nordsteam fra torsdag til søndag. Denne gangen starter vi onsdag, hvor festivalen åpnes av Bergens ordfører Herman Friele..

I over et år har arrangementskomiteen, bestående av folk de 3 hovedarrangørlagene Norsk Veteranskibsklub, Oslo og vestlandslagene Veteransklaget Fjordabåten og Nordhordland Veteranbåtlag jobbet jevnt og trutt for å skape uforglemmelige dager i Bergen. Vi har fått leie utmerkede og sentralt beliggende kontor og møtelokaler i tidligere Nordenfjeldske Dampskibsselskaps sitt bygg, fram til nylig eid av Bergen Havnevesen, som har solgt det til eiendom og hotellinvestorer. Nordsteam har fått lovnader på å ha lokalene til over stevnet. Og det er vi glad for, for bygget ligger midt i festivalområdet på Bryggen.

Denne gangen merker vi at folk kjenner begrepet Nordsteam. Dette gjenspeiles blant annet i sponsorarbeidet, som vi føler å ha lyktes godt med. Hovedsponsorene vi har fått med er seriøse bedrifter, som alle kan relateres til samferdsel og kommunikasjon: Det er HSD, Hurtigruten, Bergens Tidende, Posten og Sparebanken Vest. I tillegg støtter både Bergen Kommune og Hordaland Fylke arrangementet.

Støttepakker. I tillegg til hovedsponsorer ønsker vi å selge noen pakker til støttespillere, firma eller organisasjoner som kan tenke seg å støtte Nordsteam med kr. 25 000.-. Hvis noen Dampskipspostens lesere kjenner til potensielle støttespillere - ta kontakt.

Fartøyer og kjøretøyer

Vi har passert antallet fartøyer som deltok sist. I tillegg ventes en flåte av tradisjonelle båter, som helgen før har deltatt på Kystens Landsstevne i Kalvåg i Bremanger. Her skal både BØRØYSUND, STYRBJØRN, GRANVIN og ATLØY delta. Som sist Nordsteam blir der også en mengde klenodier å beskue også på land, både motorer og kjøretøyer.

Blant klenodiene må nevnes seks 18 tonns dampdrevne traction-engines, som kommer over fra England. I tillegg inviterer Bergen Brannvesen til nasjonalt veteranbrannbiltreff, så det skal bli litt av hvert å bivåne både på sjø og land.

GAMLE OKSØY vil komme fra Bredalsholmen og demonstrere klinking på kaien.

Underholdning

Under hele festivalen blir det "dampskipskro" om bord i M/F SKÅNEVIK. Her blir det servering og musikk, dans og underholdning.

Åpningsparaden

Sist Nordsteam huskes av mange for åpningsparaden da D/S OSTER som siste fartøy gled inn på Vågen. Denne gangen vil D/S STORD jublende bli mottatt som siste fartøy, etter 24 års restaurering og gjenoppbygging. Mye vil mangle på at STORD vil være klar for passasjersertifikat, men folk vil bli positivt overrasket når de ser hva som er gjort og hvor flott STORD vil ta seg ut. For enkeltpersoner og for Veteranskipslaget vil dette kanskje bli den største dagen man har opplevd.

Også andre fartøyer og folkene rundt disse har lenge sett fram til Nordsteam. Dette gjelder ikke minst for D/S STYRBJØRN, som etter års restaurering denne sommeren er klar for seilas langs Norskekysten. Selv om STYRBJØRN vil ha mange flotte opplevelser forut for Nordsteam, vil nok innseilingen på Vågen og åpning av 1905-utstillingen dagen etter være blant de absolutte høydepunkt. Blant fartøyer må også nevnes Michelsen-familiens lystyacht FAUN, som Hardanger Fartøyvernssenter har restaurert fram mot 1905 arrangement i år, deriblant ikke minst Nordsteam.

Mange vil nok stusse på at D/S STAVENES er påmeldt, for man vet tilstanden og hva som gjenstår. STAVENES fra 1904 er et viktig symbol, da den ble bestilt av Chr. Michelsen som var direktør for Fylkesbaatane, den gang det het Nordre Bergenhus Amts Dampskibe. Båten vil bli ryddet, stelt og malt og slept til Bergen. Sammen med OSTER og STORD vil man se tre stadier når det gjelder restaurering av vestlandske dampskip. Kanskje, bare kanskje, vil også GRANVINs HSD-søsterskip M/S TYSNES fra 1930, bli så pass klar at den for egen maskin kommer til Nordsteam. Der jobbes med saken.

Mye mer kan nevnes, men det vil fylle hele Dampskipsposten. Der er bare å gå inn på internettsidene www.nordsteam.no eller lese i programbrosjyren som trykkes i dette bladet.

Til Nordsteam vil det bli trykket og solgt et fyldig programhefte.

Henvendelser til Nordsteam pr. mail: info@nordsteam.no

Jeg regner med at alle skjønner at å være i Bergen 3.-7.august er å være på rett sted til rett tid. De som trenger hotell i Bergen bør begynne å planlegge dette.

Øyvind Konglevoll
Nordsteam-komiteen



NORDSTEAM 2005

BERGEN

Hovedsponsorer:

Bergens Tidende



HURTIGRUTEN



— oss mennesker imellom



SparebankenVest



folkefest • nostalgi • kultur
nordisk veteranbåt og
samferdselsfestival
3.-7. august 2005
www.nordsteam.no



NORDSTEAM 2005

Box 588 Sentrum, 5806 BERGEN
Tlf. +47 55 52 40 05 Fax +47 55 52 40 06 Mob. +47 994 28 925
E-mail: info@nordsteam.no Internet: www.nordsteam.no

BERGEN

Onsdag 3. august: Åpningsdag

- 17.00-18.00 Innseiling av tradisjonelle bruksbåter / Underholdning.
18.00 - 19.30 Åpningsparade - første fartøy **D/S OSTER** - siste **D/S STORD**.
- Offisiell åpning av festivalen.
20.00-21.00 Velkomstmottagelse for representanter
fra skipene på **M/F SKÅNEVIK**.
21.00 Åpningsfest for arrangører, deltakere og sponsorer på Børs Cafe.

Under hele festivalen:
Åpne skip - publikumsturer.
Dampskipskro om bord i
M/F SKÅNEVIK
- musikk, underholdning,
servering.

Torsdag 4. august: 1905 og Chr. Michelsen

Åpning av 1905 - utstilling om bord i **D/S STYRBJØRN**.
Mottagelse og omvisning på Bergen Sjøfartsmuseum for skipsmannskaper.

- 16.30 Avgang med veteranskip og veterankjøretøyer til Gamlehaugen.
I spissen for båtkortesjen under åpnet Strømme bro og inn
Nordavannet går Michelsenfamiliens nyrestaurerte lystyacht **FAUN**.
Kulturprogram på Gamlehaugen. Bytte av fremkomstinidler - retur i Bergen ca. kl. 21.00.



Fredag 5. august: HSD-dagen



Markering av 125 årsjubileet til HSD, det gamle dampskipsselskapet,
som i dag er et av Norges største og ledende kollektivselskaper.
Utstilling og foredrag om HSDs lange historie.

- 11.00-15.00 Åpent hus på den gamle Hovedbrannstasjon fra 1705/1885.
15.00 Veteranbrannbilparade - publikumsturer.
16.00 - 18.30 HSD - Strandkaishow. Historisk fartøyparade.
Tidsbilder. Kultur og underholdning. Servering / smaksprøver.
19.00 **-Bryggen brenner!** Historiske brannutrykninger til Bryggen
i regi av Bergen Brannvesen og Bergen Brannhistoriske Stiftelse.
Åpne kveldsturer med veteranskip - servering og underholdning.



Lørdag 6. august: Havnefest

Veteranskip i lokalruter fra distriktet inn til Bergen.
Demonstrasjoner av kjøretøyer og maskiner hele dagen. Underholdning.

- 12.30 Stor kjøretøyparade - med hestevogner, veteranbiler og damplokomobiler.
14.15 **-Kvart over to!** Felles avgang for veteranskip i lokalruter til distriktet.
14.30 Hurtigruteskipet **M/S POLARLYS** legger til ved Bryggen.
15.30 Åpent minicruise på Byfjorden med **M/S POLARLYS**.
20.30 Avgang nordgående Hurtigrute **M/S POLARLYS**.
21.00 Fest for arrangører, deltagere, sponsorer og andre
bidragsytere.



HURTIGRUTEN



Søndag 7. august: Avslutningsdag / Utflukter.

- 09.00 **M/S BRUVIK** avgang rundt Osterøy til Modalen-med retur.
10.00 - Rundtur til Garnes med dampbåt, veteranog og buss.
- Rundtur over sjø og land til Salhus. Kulturprogram / Tekstilutstilling.
- Båttur den Indre Farleia til Lyngheiseretret på Lygra.
14.00 Kapprace på Byfjorden.
2 klasser: Dampskip og motorskip.
14.30 Innseiling på Vågen - aktiviteter langs kaiene.
18.00 Avslutning og avreise for deltagende fartøyer.

NORDSTEAM 2005
BERGEN

Statsråd fikk se bevaring i praksis

Av Ivar Nefstad

Nylig var miljøvernminister Knut Arild Hareide på rundreise til industrien i Grenland. Et av høydepunktene under besøket var møte med båtbyggerbedriften Hansen og Arntzen & Co. i Bamble. Der entret han seilskuta "Dyrafjeld" med båtvanter skritt. Han fikk også beskue på nært hold prosjektet D/S "Turisten", den 118 år gamle dampbåten, som i generasjoner fartet på Haldenvassdraget.

-Jeg har vokst opp i en kommune med 1000 øyer, og har hatt båt siden jeg var liten. Det er klart jeg er interessert i båt og fartøyvern. Derfor kan jeg svare helt klart at maritimt kulturminnevern er en vanskjøtet oppgave, i likhet med mange andre kulturminner, sa miljøvernministeren under besøket.

Fartøyvern er nemlig en oppgave som ligger inn under miljøvernministeren. I februar leverte han inn en stortingsmelding som skal behandles av Stortinget senere i år. Hareide tror og håper at Stortinget vil følge opp linjene som er skissert i meldingen. Gjør de det, vil det antakelig komme langt flere midler til bruk i fartøyvern og bevaring av maritime kulturskatter.

D/S "Turisten"

På plass var også eiendominvestor Alf Ulven fra Oslo, som eier halvparten av det gamle dampskipet fra Haldenvassdraget. "Turisten" ble sprengt og senket i 1967 og tatt opp igjen 30 år etter. Siden 2002 har skipet lagt hos Hansen og Arntzen som har startet restaureringa etter hvert som det har kommet penger fra private. De som står bak "Turisten" har sagt at de går inn med penger dersom staten bevilger like mye, det vil si ti millioner på hver. Nå kunne ikke statsråd Hareide love statlige midler til restaureringa, men han var oppriktig interessert i skipet fra 1887 og håndverket slik restaureringsarbeidet representerte.

Restene av den ærverdige passasjerbåten ble i 1997 hevet fra Femsjøen i Haldenvassdraget og lokale entusiaster besluttet å gjennomføre en gjenoppstandelse. Det medtatte skroget ble fraktet til båtbyggeriet som fikk i oppdrag å sette damperen i stand, slik den opprinnelig var.

- Dette er en jobb som koster penger, derfor går det litt i rykk og napp. Så langt er det jobbet for ca. 2 mill. kr. på skroget og prosjektet har ligget nede en periode. Men nå har eierne skaffet tilveie en ny million og vi kan fortsette arbeidet. Samtidig knyttes det nå større spenning til "Turisten". Mens arbeidet rykker fram i etapper er det også håp om en løsning som innebærer "full pakke", sier daglig leder ved Hansen & Arntzen båtbyggeri, Geir Arntzen. Han tipper det vil koste ca. 20 mill. kr. å sette skipet i full stand. Så langt har store deler av restaureringsmidlene vært hentet

Miljøvernminister Knut Arild Hareide i midten, er ansvarlig for kulturminner. Han fikk se modell av "Turisten".

I bakgrunnen fra venstre daglig leder ved Hansen og Arntzen båtbyggeri, Geir Arntzen, Joachim Engan, Bamble KrF og investor Alf Ulven. Foto: Rolf Formo.



fra private kilder. Etter hvert er det håp om å få statlige midler til det kulturhistoriske prosjektet.

Med sild og sirup

"Turisten" ble bygget ved Nyland Mekaniske Verksted i Kristiania i 1887 og fraktet i småbiter på jernbanen fram til Tistedal. Her skjedde montasjen ved Femsjøen og samme år var båten i fart på vassdraget. "Turisten" gikk mellom Skulerud og Tistedal, en strekning på 75 kilometer. Kong Haakon var passasjer i 1909, men "Turisten" skysset ikke bare finere folk. I en veiløs tid ble skuta egentlig litt av en arbeidshest, med frakting av sildetønner, salt og sirup til en lang rekke brygger oppover i vannveien – og med slaktekyr, smør og egg på returen. Den lokale jernbaneutbyggingen ble et gjennombrudd for turisttrafikken, og folk langs vassdraget fikk et kjærlighetsforhold til "elvedronningen".

Ble senket

Men etter den annen verdenskrig snudde tidevannet. Urskog-Hølandbanen ble nedlagt, grunnlaget for rundturene falt bort og "Turisten" tapte i konkurransen.

I 1963 gjorde den siste turen, og fire år senere ble båten senket i Femsjøen.

Så gikk det som det noen ganger avgjør, to lokale ildsjeler møttes og ble enige om å få til en kulturhistorisk berikelse for vassdraget. Et aksjeselskap ble etablert, vraket ble hevet og formålet er nå å få den nye "Turisten" godkjent for passasjertrafikk i hele Haldenvassdraget.

Mystisk bilde



Det mystiske bildet vi viste på side 30 i forrige nr. av Dampskibsposten er nå oppklart. Takket være skarpskodde lesere av bladet varte det ikke lenge før opplysningene strømmet inn. Det er betryggende å vite, at så mange av våre lesere sitter inne med store kunnskaper om fartøyer.

Her bringer vi tre av svarene vi fikk. Mange takk til dere alle!

Hilsen red.

Båten er gamle "Jarlsberg", og stedet er Granvin i Hardanger. Båten er tydeligvis rekvirert av tyskerne til troppetransport- den var iallfall aldri chartret som lokalrutebåt for HSD.

Beste hilsen, Bård Kolltveit.

Sitter med siste nummer av Dampskibsposten, og som vanlig er det et utmerket eksemplar med hyggelig maritim lesning. Redaksjonen skal ha all ære av bladet. På side 30 dukker det opp en liten billedgåte. De fleste har vel gjettest på at båten er Tønsberg og Horten Dampskibsselskaps D/S "Jarlsberg" Det er i hvert fall jeg 100% sikker på. Stedet er kanskje ikke fullt så lett, men jeg er forholdsvis sikker på at det er Granvin i Hardanger.. Skipet er altså langt hjemmefra.

Med Dampskibshilsen fra Pål Ulsteen.

Dette er dampskipet "Jarlsberg". Skipets historie er:

Byggenummer 409 ved Lindholmens Verkstads A/B, Gøteborg.

328 brutto – 129 netto.

Verkstedet leverte også maskinen, en 3-sylindret triple ekspansjons dampmaskin på 112 nominelle hestekrefter, som ga 13 knops fart.

Dimensjoner: 136,1 - 23,7 – 8,7 fot

Lever 7/ 1912 til Tønsberg og Hortens Dampskibsselskab, Tønsberg, for rutefart mellom Tønsberg og Kristiania/Oslo. Kallesignal: MHRK, fra 1/1934 LEEX.

Rekvirert av tyske styrker i Norge 17/6-1942 og anvendt som "Verkehrsfahrzeug" ved Seekommandantur Narvik. 12/5-1943 overført til Die Deutsche Luftwaffe, Bergen.

Som barn husker jeg at "Jarlsberg" var på Bergen havn. Fullastet med mennesker. Enten må det ha vært frigjøringsdagen 8/5-1945, eller kanskje helst litt senere når de første engelske flåtestyrkene besøkte Bergen.

Båten gikk så tilbake til farten i Oslofjorden. Den ble ommålt i 1943 til 342 brutto og 132 netto.

I 1954 ble båten solgt til Brødrene Anda, Stavanger, for å bli nedrigget til lekter.

Her slutter historien, men kanskje noen lesere i Stavanger-området vet noe mer om lekerens skjebne?

Beste hilsener Per Alsaker.

PS! Bildets eier er Erik Rydström. Dukker det opp flere opplysninger om dette bildet har han tlf.nr.: 56 30 09 32. Red.

Dampskipsmodellene på Nesodden

Av Reidar Bakke.

Det er ikke uvanlig å se en modellbåt eller to plassert på en hylle på et gutteværelse, men å finne nesten 40 båter i samme hus, det er uvanlig for å si det mildt!

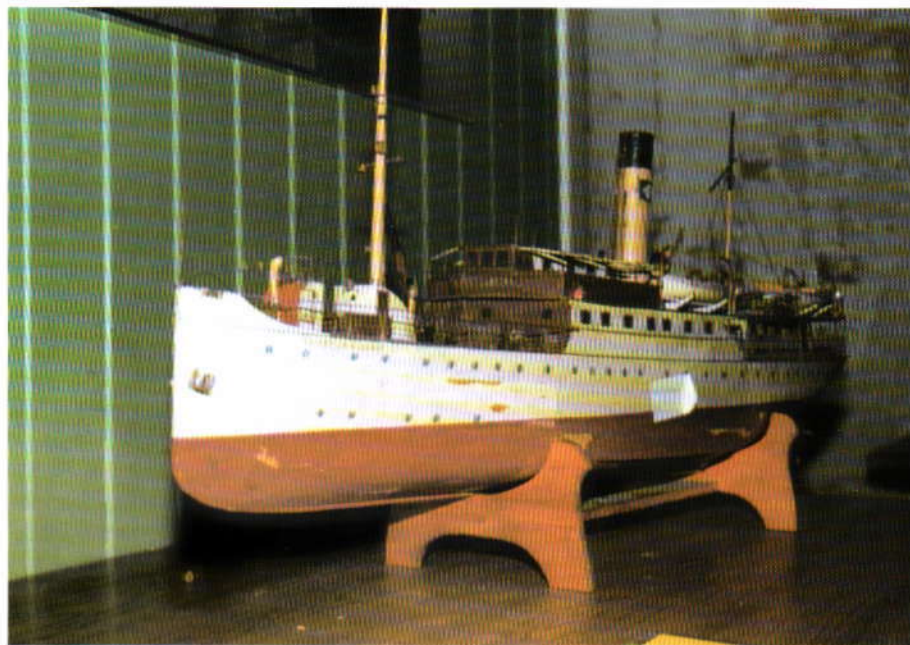
Hos familien Mitchell på Nesodden finner vi det! Det er Ingelill Mitchells avdøde onkel Trond T. Salvesen som er mester for disse flotte båtene. Det var i forbindelse med oppryddingen i leiligheten etter hans død at denne "armadaen" av modellskip i alle størrelser kom for dagen. Det dukket opp båter i skuffer og skap, kriker og kroker. Nærmer 40 dampskipsmodeller klarte han å bygge, og nesten alle er tatt vel hånd om og utstilt hjemme i familiens romslige villa med mange spennende rom.

Det tyder på at de fleste modellene er laget i samme skala, antageligvis 1:50, og alt er laget i hans leilighet. Med liten plass og enkle midler bygget Salvesen gjennom et langt liv disse flotte båtene. Den siste båten han begynte på var visstnok i skala



Dampskipsmodeller så langt øye kan se, men Trond T. Salvesen hadde også sans for landbaserte ting, og bygget derfor en del modellhus. Han bygget blant annet en flott modell av bryggeanlegget i Mandal. En modell av bygningen Tivoli fra gamle Christiania, som nå står på Oslo Bymuseum, er også hans verk.

Foto: Ivar Berntsen



D/S «Kristiansand».

Foto: John Østby

1:10! Den var så stor at den måtte demonteres for å få den ut av leiligheten. Antageligvis begynte han på denne kjempemodellen for å kunne få fram de alle minste detaljene.

Opprinnelig var Trond T. Salvesen utdannet som maler fra Statens Kunstakademi, men på grunn av dårlige nerver skulle malingen etter hvert bare bli en bigesjeft. I samråd med familien bestemte en lege at han skulle ta seg utendørs arbeide, som visstnok skulle fungere som god nervemedisin. Han ble først plassert på Landbruksskolen på Ås som kullkjører. Det var et hardt slag for han som var en følsom og svært begavet kunstner. Etter to år følte han at han fremdeles ikke dugde til noe og fortsatte å ta tilfeldige jobber. Det skulle vise seg at i tillegg til sitt kunstnertalent hadde han et godt håndlag og god teknisk innsikt, noe som gjorde at han begynte å bygge modellbåter, og senere modell-lokomotiver.

I svært mange år jobbet han som bybud, og på alle sine turer gjennom Oslo samlet han alt mulig rart som kunne brukes som bygningsmaterialer til båtene. Han har antageligvis vært innom flere skraphandlerforretninger og brakt med seg hjem et utall av bæreposer med alt mulig som messing- og blikkdelene, tomme malingbokser (til skorsteiner), gamle cigaresker, etc. Det er også åpenbart en del smådetaljer som han har kjøpt ferdig i modellbutikker.

Denne artikkelen har tidligere stått i bladet Norsk Motor Veteran.

På tur med Granvin

En reise med M/s "Granvin" i Lokalruter i indre Hardanger. Lørdag 14. Mai 1977
Med fotnoter fra ruteheftet i klammer

(P = Postkontor eller postopneri, B = Brevhus, T = Telegraf eller telefonstasjon.)

I Dampskibsposten Nr.72 1/2005 skrev jeg om en reise med M/s "Eidfjord" i 1966. Mine turer med denne båten vekket nok interessen for det som i dag kalles veteranskip. Årsaken var at "Eidfjord" var en perfekt båt å reise med for en ung nysgjerrig passasjer. Her var det lett å få innpass både i styrehus og maskinrom. Alt var mer åpent og mer tilgjengelig enn på "Midthordland" som var den båten jeg reiste mest med. Denne var jo forholdsvis "ny" når den ble tatt ut av rutefart 23 år gammel mens "Eidfjord" allerede da var veteran og skulle vert tatt vare på. Etter at Midthordlandsruten innstilte i Juni 1970 ble "Midthordland" solgt til England i 1971 og "Eidfjord" til Kypros i 1973. Da begynte interessen for å ta vare på minnene om det som var igjen å dukke opp. Jeg hadde filmet turen med "Midthordland" fra Bergen til Skår på Reksteren i 1968/69 med "super 8" i farger, men når "Eidfjord" gikk hadde jeg ikke opptaksutstyr. Det fikk jeg først i 1968 (kjøpt for konfirmasjonspengene). Etter å ha sett bilde av "Granvin" i HSD sin jubileumsbok fra 1955 som jeg kom over i en brukthandel i 1972 kom jeg til at denne var ganske lik "Eidfjord". Jeg hadde sett i ruteheftet at båten fremdeles gikk i rute i Hardanger



Kart over ruten.

- 1 Ulvik -
- 2 Bagnstond -
- 3 Nesheim -
- 4 Vallavik -
- 5 Ringøy -
- 6 Djonno -
- 7 Vikane -
- 8 Uglenes -
- 9 Tjoflot -
- 10 Utne -
- 11 Granvin -
- 12 Folkedal.

Lokalruter i indre Hardanger

Granvin—Ulvik og Granvin—Odda

M.S «Granvin» frå og med 1. mai til og med 30. september 1976.

	Måndag	Tysdag	Onsdag	Torsdag	Fredag	Laurdag
Frå Granvin	6.00	6.00	5.30	6.00	5.15	6.00
- Hamre	—	*	—	*	—	*
- Tjøflet	—	*	—	*	—	*
- Utne	—	7.00 3	—	7.00 3	—	7.00 3
- Ulgenes	—	*	—	*	—	*
- Vikane	—	*	—	*	—	*
- Åkre	—	*	—	*	—	*
- Djenno	7.50	7.50	—	7.50	—	7.50
- Ringøy	8.05 1	8.05 1	—	8.05 1	—	8.05 1
- Vallavik	7.30	8.30	—	8.30	—	8.30
- Nesheim	—	—	—	—	—	*
- Bagnstrond	—	9.15	—	9.15	—	9.15
til Ulvik	—	9.30	—	9.30	—	9.30
frå Grimo	8.45	—	—	—	6.15	—
- Jåstad	—	—	—	—	*	—
- Lofthus	9.10	—	6.45	—	6.45	—
- Nå	9.45	—	7.15	—	7.15	—
- Hovland	—	—	7.35 7	—	7.35 7	—
- Tyssedal	10.30	—	8.30	—	8.30	—
til Odda	11.00	—	9.00	—	9.00	—
frå Odda	13.00	—	13.00	—	13.00	—
- Tyssedal	13.40	—	13.40	—	13.40	—
- Espe	14.15	—	14.10	—	14.10	—
- Hovland	14.30 2	—	14.30 2	—	14.30 2	—
- Nå	15.00	—	15.00	—	15.00	—
- Åga	—	—	—	—	15.15	—
- Lofthus	15.35	—	15.35	—	15.45	—
- Jåstad	15.50	—	*	—	*	—
til Grimo	16.05	—	*	—	16.15	—
frå Ulvik	—	13.00 4	—	13.00 4	—	13.00 4
- Bagnstrond	—	13.20	—	13.20	—	13.20
- Nesheim	—	*	—	*	—	*
- Vallavik	—	14.00	—	14.00	—	14.00
- Ringøy	—	14.20 5	—	14.20 5	—	14.20 5
- Djenno	16.35	14.50	16.35	14.50	—	14.40
- Åkre	—	*	—	*	—	*
- Vikane	—	15.05	—	15.05	—	*
- Ulgenes	—	15.15	—	15.15	—	*
- Kinsarvik	—	15.50	—	15.50	—	—
- Tjøflet	17.20	16.35	—	16.35	—	15.40
- Utne	—	17.05 6	17.20	17.05 6	16.45	16.00 6
- Hamre	17.35	*	—	*	—	*
til Granvin	18.05	17.50	18.05	17.50	17.30	16.45

* Stopp etter avtale.

1 Bil til Kinsarvik/Odda/Haugesund.

2 Bil frå Kinsarvik.

3 Tek imot frå Oddarute.

4 Bil frå Granvin/Voss.

5 Bil frå Haugesund/Odda/Kinsarvik.

6 Leverer til Oddarute.

7 Bil til Kinsarvik.

og tur innover ble planlagt mange ganger. "Granvin" var bygget på samme verft som "Eidfjord" men var 47.brt mindre. I mai 1977 gikk jeg til innkjøp av nytt super 8 kamera. Nå tok jeg bestemmelsen, jeg tar turen med "Granvin" aleine og tester apparatet. Jeg hadde aldri vært i indre Hardanger. Vegutbyggingen på Oksenhalvøyen var godt i gang og det var vel bare et tidsspørsmål før "Granvin" hadde gått sin siste tur og dessuten var det vedtatt å legge ned Hardangerbanen så her kunne man få to forskjellige opplevelser på samme tur.

Turen startet fra Bergen jernbanestasjon kl 8.30 ankomst Voss kl 10.00. Allerede her begynte nostalgien, vognsettet var fra 50-tallet. Fra Voss gikk det buss kl 11.00, ankomst Ulvik kl 12.15. Jeg gikk av bussen og så etter båt og kai, og der så jeg en mindre utgave av "Eidfjord". Det var en fin vårdag litt kaldt men med blå himmel. Da jeg kom bort til skutesiden så jeg snart at båten hadde endret utseende fra det bildet jeg hadde sett fra 50-tallet. Masten var flyttet frem og dekkshuset og salongen fremme var vekk. Skorsteinen var lik den som er på M/F "Skånevik", men litt mindre. Men når jeg kom om bord og fikk sett resten av "Granvin" var alt dette glemt. Dette var som å komme om bord i "Eidfjord". Nå var klokken 13.00 og vi var klar til avgang fra Ulvik. (P T . 4 Bil fra Granvin/Voss). På dekk besto lasten av nye engangspaller, tomme melkespann, små frukttrær og ellers forskjellig smålast. Jeg hadde rikelig med film med og meter for meter ble eksponert. Etter en stund åpnet billettkontoret. Passasjerene var tre engelske og to amerikanske turister, en del norske barn og voksne som ble spredd utover de forskjellige stoppestedene under reisen pluss undertegnede. Da det var min tur til å betale kom spørsmålet "ticket"? Jeg snakker norsk, norsk ?, ja vel , vi er ikke vant til at de med filmkamera snakker norsk her ombord. Dermed var praten i gang. Billetten ble skrevet ut for hånd med blåpapir imellom. Rød original til passasjeren og hvit kopi igjen i billettblokken, pris, kr. 13,00. Resten av turen ble jeg tatt godt vare på av billettselgeren og kaptein og eier av båten Olav Linga. De fortalte om alle stoppestedene og alt det andre som var verd å se. Mesteparten av turen var jeg i styrehuset. De gjorde turen til en opplevelse, jeg filmet og de fortalte. Først stopp var Bagnstrond kl 13.20(P.) Kaien var av tre og det var tydelig å se at stedet hadde hatt sin storhetstid. Her sto et eldre ektepar å ventet. Hun hadde en postsekk som hun leverte om bord. Matrosen satt i land et tomt melkespann og overleverte en bærepose med kolonialvarer. Det ble sagt god helg før vi bakket ut. En amerikansk turist stilte meg spørsmålet : Hva gjør folk på her inne ? , hva lever de av ? , hva gjør de når fjorden fryser til ? . Før jeg fikk sagt noe fant hun svaret selv. Nei det må være mye bedre å bare hoppe inn i bilen å kjøre av gårde der du vil, jeg var ikke helt enig. Neste stopp var Nesheim, dette var * stopp. (* Stopp etter avtale.) Her var en trekai som hadde sett sine beste dager , resten av de tomme melkespannene ble satt på land og det var tydelig å se at det ikke var lenge igjen før de hadde veg frem . Anleggsmaskinene sto innimellom frukttrærne og mye stein var utsprengt. Så var det ut igjen med kurs mot Vallavik. Ankomst kl 14.00.(P) Her passerte vi fergen på veg fra Bruravik til Brimnes. Dette var 1 år etter at dette



Slik så "Granvin" ut 14. Mai 1977 Våge/Tysnes St. Hans 1988. Foto A.Tvedt

sambandet åpnet så man kan trygt si at dette varslet starten for den ene og slutten for den andre. Men ennå var det 10 år til ruten til "Granvin" skulle nedlegges og båten bli veteranskip. (30. April 1987). I Vallavik var det liv på kaien, mange var møtt frem, både store og små. Det ble heist i land paller med frukttrær. Huset på kaien hadde posthorn og navnet Vallavik i postens farger. Så var vi i fart igjen. Mellom hvert stopp byttet mannskapet på om å være på dekk å stå i styrehuset. På overfarten mellom Vallavik og Ringøy gikk matrosen frem på dekk med en kasettopptaker. Kapteinen fløyte flere ganger mens matrosen tok opp fløyteleyen. Jeg ble forklart at ungdomslaget i Ulvik skulle fremføre et skuespill og de måtte ha en fjordabåtfløyte med i oppsettingen. Hva stykke het glemte jeg å spørre om. Nå skulle vi til Ringøy eller Ringøy som de sa om bord. Vi la til kai klokken 14.20. (P. 5 Bil frå Haugesund/Odda/Kinsarvik). Her kom en passasjer om bord. Så var det rett over fjorden til Djonno (P.) ankomst kl.14.40. Dette var et velholdt sted med betongkai og pakkhus. Her gikk forresten passasjeren fra Ringøy i land. 15 minutter seinere anløp vi Vikane dette var også * stjernestopp (* Stopp etter avtale.) Her stakk det en smal steinkai ut, akkurat brei nok til ilandstigning. Kun en enslig passasjer gikk i land. Han sto lenge å så etter oss når vi seg ut fra kaien. Ti minutter seinere et nytt *stopp (*Stopp etter avtale) Uglenes. På kaien sto både store og små å tok imot. Kaien stakk ut mellom store stabler med tømmer. Her så det ut for at de produserte gjerdepåler. Bunt etter bunt ble heist om bord og en kasse ble heist i land. Vi bakket ut og de fremmøtte tok "bussen" hjem igjen. Alle sto bak i traktorskuffen inkludert kassen og en sykkel. De forsvant oppover på en smal gårdsvei. (dette var før alt ble farlig). Nå var det tid til en matbit og kaffe i salongen. Det var 35 minutter til neste

stopp som var Tjoflot, (P. Utne) den siste vegløse bygden vi skulle til på Oksenhalvøya. Vi la til kai kl. 15.40. Her også så det ut som skipsanløpet var dagens høydepunkt. Det var en passasjer som kom om bord han skulle til Bergen. Problemet var at han ventet på post som kom båten. Men hvor enkelt man løste problemet. Postsekken ble åpnet på dekk og sortert, han fikk brevene sine, ble glad og fornøyd og sekken ble tatt i land. (Det var kanskje forløperen til post i butikk). Nå satt vi kursen over fjorden til Utne. Midtfjords møtte vi M/F "Jondal" som var på veg fra Utne til Kvanndal. Da så jeg hvor liten "Granvin" var. Vi ankom Utne kl 16.00 til (P. 6 Leverer til M/s "Hardangerfjord" i Oddarute.) Noen varer ble heist i land, om bord kom en palle med kraftfor og to kartonger med smørrolje. Det ble kastet loss og vi skulle krysse fjorden en gang til for så å ta fatt på Granvinfjorden. Nå var vi bare 5 turister han fra Tjoflot og undertegnede igjen om bord. Neste stopp var Hamre enda et * stopp. (Stopp etter avtale) . Men ingen hadde avtalt noe så her bare seilte vi forbi. Nå nærmet vi oss Granvin, reisen endepunkt med ankomst kl 16.45.(P T)

Og der dukket kaien opp. Det første jeg så var to gamle godsvogner og et langt kaiskur. Etter å ha sagt takk for en minnerik tur gikk jeg opp landgangen som siste mann med en spesiell følelse og tenkte. Nå har du vært med på en reise mange år tilbake i tiden, noe du sikkert aldri får være med på igjen. Jeg ble stående å se båten vel av gårde . De reiste "hjem" til Folkedal for å ta helg. Neste tur var mandags morgen fra Granvin kl 06.00.

Toget hadde avgang fra Granvin stasjon kl 18.05 (HØGD OVER HAVET 2,5 METER), så jeg hadde god tid å se meg om på Granvin stasjon og ellers rundt omkring.

Vognsette hadde innstøpt i understellet "Strømmens Værksted 1934" jeg var snart tilbake til 1977. Når jeg gjorde opp status på toget tilbake til Bergen så tenkte jeg på hva jeg hadde sett og opplevd denne dagen kom jeg frem til at vi var i ferd med å miste noe som jeg ikke kunne sette ord på. På hele båtturen hadde jeg ikke sett en som så på klokken, alt virket så rolig og den fantastiske måten å reise på. Under Nordsteam 2000 i Bergen ble jeg klar over at vi er flere som savner denne tiden. Og heldigvis noen våknet fem på tolv og reddet både "Oster" "Stord I" "Granvin" "Atløy" "Midthordland" og "Bruvik" så vi kan vise nye generasjoner hvordan vi reiste på landet før ferger, nye veier, broer, busser og privatbiler overtok transporten. Under åpningen av Nordsteam 2000 var jeg så heldig at jeg fikk være billettør om bord i "Midthordland" sammen med Kaptein Landa og hans mannskap i gammeldags torsdagsrute fra Tysnes via Fusa og Os til "byndn".

Jeg ser frem til Nordsteam 2005.....!

Til hjelp å skrive historien har jeg hatt filmen som jeg tok opp på turen. Den er her overført i skriftlig utgave. Har også hatt hjelp av Sommarruter for H S D 1976. Ruten til "Granvin" i 1977 var identisk til denne.

Hilsen Arne Tvedt - 5680 TYSNES Tlf 958 13 857

Ny bok

Anmeldt av Thor Hansen.

Nordsjøseileren Johannes Andersen.

Forfatter Rune Fredrik Andersen.

Nylig fikk jeg tilsendt en bok om en helt spesiell sjømann, nordsjøseileren Johannes Andersen fra Kråkerøy ved Fredrikstad.

La det være sagt med en gang,- dette er fengslende lesning for alle som er opptatt av vår sjøfartshistorie. Mangt og mye har denne karen opplevd i det våte elementet i krig og fred fra 1909 til 1953.

Johannes Andersen ble født i 1891 og hans barndom var preget av stor forsiktighet. Det gjaldt å holde unna sult og fattigdom i en stor søskenflokk med et trangt familiebudsjett. Vi kan lese om de sosiale forholdene som rådet rundt århundreskiftet og for en ungdom var det helt naturlig å dra til sjøs så tidlig som mulig.

Johannes Andersen fikk hyre som førstereisgutt om bord i dampskipet "San Miguel" som kullempet i 1909. For et tøfft liv både fysisk og psykisk! Vi får beskrevet disse havets sjauere, fyrbøtere og kullempernes arbeidsituasjon på denne tiden. Disse "sotenglene" var nok langt unna nåtidens krav til arbeidsmiljøet. Mørkt, støvete, trille den tunge trillebørre i høy sjøgang, mens svetten silte i kanskje 40-50 graders varme.

Han seilte også i maskinen under begge verdenskrigene. Med maskinrommet som arbeidsplass var man særlig utsatt ved torpedering. At lasten besto av ammunisjon, bensin eller olje, gjorde naturligvis ikke redselen mindre.

Selv om han var med på det meste opp gjennom årene var nok opplevelsen med D-dagen og invasjonen i Normandie i 1944 helt spesielt. I forsyningskonvoiene opplevde han ombord på D/S "Sollund" hundrevis av allierte skip underveis,- skip så langt øye kunne se. Dette å være med på noe stort, spenningen om bord og ta del i å frigjøre Europa for nazityranniet.

Kanskje den aller største spenningen opplevde han alene i en liten åpen båt, noe som skulle gi han tilnavnet Nordsjøseileren.

I 1926 krysset han Nordsjøen i en gammel åpen båt fram og tilbake. Kanskje som den første i norgeshistorien? Mange mente at dette var galskap, mens andre hevdet at dette var en seilerbragd og en pionerprestasjon av de helt store på sjøen. Til sine tider gikk det på livet løst, men alene kunne han betrakte naturens storhet og få testet sitt mot og sin ukuelige vilje.

Året 1931 ville han gi seg ikast med Atlanterhavet. Målet var Amerika, også nå i åpen båt alene.

I Grimsby i England måtte han oppgi håpet om å fortsette turen. Sterke magesmerter hadde slått ham ut og legene beordret han til fullstendig ro og streng diett. Han forsøkte å selge båten, men han syntes budene var for dårlig.

Så bråbestemte han seg og seilte likegodt snekka alene tilbake til Norge!

Ingen kunne anklage han for å være lettskremt!

Hans sjømannsliv avsluttes med hvalfangsten. Han fikk ta del i gullalderen i norsk hvalfangst som regnes i perioden 1948-1958.

I 1953 mønstret han av og tok et endelig farvel med havet.- Et langt sjømannsliv ble avsluttet i Sandefjord.

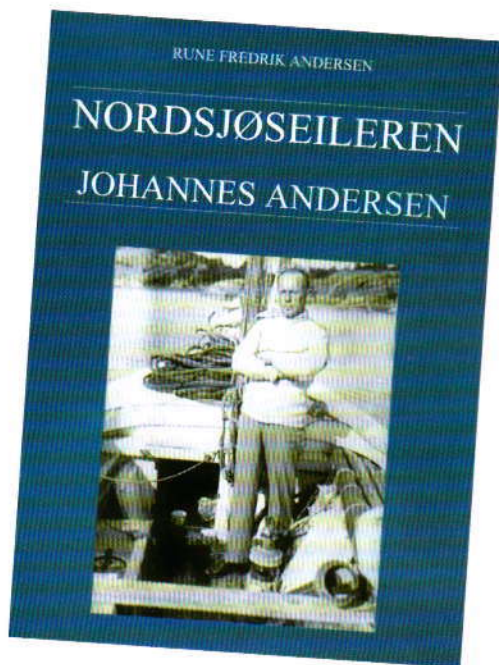
Slik jeg ser det, må han ha vært et lysende eksempel på den sagnomsuste norske sjømann.- En kategori arbeidstakere det ikke er mange igjen av...

En stor takk til forfatteren som har letet fram mange bilder og kanskje reddet denne historien fra glemselen.

Boka kan bestilles direkte fra forfatteren,

Rune Fredrik Andersen, Mettesvei 6, 1673 Kråkerøy. Tlf. 69 34 24 28.

Salgsinntektene av boka tilfaller i sin helhet Kråkerøy Idrettslag.



Redaksjonen i Damskibsposten ønsker
alle sine lesere en god sommer!

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



To fartøyer blir født på nytt. Øverst, "Styrbjørn" entusiaster har fått dampen opp på den 95 år gamle dampmaskinen.

Foto: Rune Folkedal.



Hausten 2004 kom "Stord 1" igjen på sjøen etter eit lengre opphald i dokk. I løpet av vinteren vart båten dekt av presenninger, slik at arbeidet med styrehuset og balustradedekket kunne ta til.

Foto: Harald Sætre.