

DAMPSKIBS

P O S T E N



Et folkehav i Bergen sentrum under Nordsteam 2005. Rundt Vågen var det til tider så trangt, at det var umulig å ta seg fram.

Foto: Harald Sætre.

Dampskibsposten

Dampskibsposten er medlemsblad for Norsk Veteranskibsklub, Veteransklaget Fjordabåten, Bergen, Nordhordland Veteranbåtlag, Atløys Venner og Nordenfjeldske Staalskibsunion. Dampskibsposten er et bindeledd mellom foreningenes medlemmer og miljøer som arbeider med kyst- og fartøybevaring. Opplag 2.210

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

Veteransklaget 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:
Hjørdis Lillejord 56 39 52 45

Sekretær
Ragnar Berg-Hansen 55 29 60 00

Effektforvalter:
Vigdis Markussen 56 35 01 21

Nordenfjeldske Staalskibsunion

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

Side Innholdsfortegnelse:

- 4 Redaktøren har ordet
- 5 Formannen i Norsk Veteranskibsklub
- 8 D/S «Stord I»
- 11 Nordstem 2005 Bergen
- 19 D/S «Styrbjørn»
- 21 Bredalsholmen
- 25 Prospektkortet – del 14
- 30 Nytt fra Nordenfjeldske
- 32 På tur med M/S Sørhavn
- 34 Full fart forover!
- 38 "Hindholmen" på Nordsteam 2005
- 40 To kjærligheter – en besettelse
- 44 M/F "Skånevik" – ferje i særklasse
- 49 Oslo Havn før og nå
- 50 Dampskipet "Oster" er ferdig restaurert
- 52 Dronning Sonja på tur med "Granvin"
- 53 Ny bok
- 55 Tyske ubåter i norske farvann

HUSK STOFFRIST 15. JANUAR 2006

Redaksjonen – Dampskibsposten

Redaktør:

THOR HANSEN

Friisebrygga 2

3921 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

Synningavegen 23

5259 Hjellevad

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 veteranklubbens 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

Denne gangen fikk redaktøren et virkelig luksusproblem. Rett før stoffristen gikk ut, strømmet det på med bilder og stoff i mengder. I hovedsaken fra Nordsteam 2005.- Mange flotte bilder, som jeg dessverre kun benytter en liten del av i denne omgang. Jeg håper også på forståelse for, at en del stoff må stå over til neste nr. av Dampskibsposten.

Så noen ord om Nordsteam 2005. For en folkefest!! – Fra fjern og nær strømmet det på med folk for å bivåne den store begivenheten. Store menneske-masser gav de over 40 fartøyene fra Norden og England en gripende og varm velkomst, da de kom glidende inn på Vågen.

Mange fikk gjenoppfrisket gamle minner, men fikk også se hva fartøyvern er i praksis. Det ligger en enorm innsats bak det hele... Nordsteam-komiteen har gjort en kjempejobb og skal ha stor ros for et strålende arrangement. Man må heller ikke glemme alle de andre tapre sjelene som på forskjellige hold, gjorde sitt til at Bergen beholder sin elitedivisjonstatus innenfor maritim kultur.

Mine tanker går også til de entusiastene som nesten jobbet livet av seg med å få båter ferdig til rett tid og presentert disse på en best mulig måte.

Jeg vet jo ikke hvem som var tilstede under disse dagene, men her burde det iallfall vært en miljøvernminister, en kulturminister, folk fra Riksantikvaren og fra Sjøfartsdirektoratet, for å få en bekreftelse på at det vel neppe er noen andre arrangementer på sommertid som trekker slike folkemasser som båtfestivaler.

Fredrikstad hadde sin skutefestival samtidig. Folk strømmet til under disse festlige dagene i august, nyttet atmosfæren og knyttet ny og gammel tid sammen.

Mange skjønner at dette er mer enn drømmefager nostalgi, men også en påminnelse om at våre sjøfartstradisjoner må holdes i hevd.

Nordsteam 2005 ble et flott og viktig kulturelt innslag!

VEL BLÅST!

Thor Hansen



Formannen i Norsk Veternskibsklub

SOMMERENS STORE OPPLEVELSER

Som veteranbåt entusiast, formann i Norsk Veteranskibsklub og nestleder i NORDSTEAM 2005 komiteen, har sommeren 2005 vært en stor opplevelse.

Opplevelsene har stått i kø. Først og fremst må jeg nevne at det var en helt spesiell opplevelse å være med på D/S Styrbjørns andre jomfrutur i juni, denne gangen fra Drammen Skipsreparasjon AS og tilbake til Oslo til sin tildelte faste plass på Rådhusbrygga rett aktenfor Børøysund.



Etter 25 års arbeid med å restaurere båten og gjøre den seilingsklar, fikk den entusiastiske dugnadsgjengen sine drømmer oppfylt. Styrbjørn kunne igjen gå for egen maskin. Det ligger utrolig mye arbeid bak denne prestasjonen, og gjengen som har utført dette har lagt ned tusenvis av dugnadstimer. Det er flere som har vært med, men uten forkleinselse for noen vil jeg likevel fremheve en spesiell, Erik Steen. Han har gjennom alle disse årene stått på for å få det til og har aldri gitt opp.

Året 2005 markeringen av 100 års oppløsning av unionen med Sverige har vært utgangspunktet for å få båten ferdig, da vi anså det som et viktig mål.

Styrbjørn har jo som kjent gått under svensk flagg i norsk havn nærmere bestemt Narvik i hele sin aktive periode fra 1910 og frem til 1963. Ved hjelp av midler fra bl.a. Riksantikvaren, Norsk Kulturminnifond og NORGE 2005 fikk vi de nødvendige økonomiske midler til å fullføre prosjektet slik at Styrbjørn kunne delta på årets store sommer tur til NORDSTEAM 2005.

Hele sommerturen 2005 var en stor opplevelse. Turen gikk fra Oslo og helt til Kalvåg hvor båtene deltok i Forbundet Kystens landsstevne for deretter å seile til Bergen for å delta i Nordsteam 2005 3.- 7. august. Helt fra de to båtene Børøysund og Styrbjørn forlot Oslo havn 22. juli sammen for aller første gang og til de kom tilbake til Oslo Havn 14. august sto opplevelsene i kø. Det var et sjelden syn for de fleste å møte to kullfyrte båter i skipsleia med herlig svart røyk fra skorsteinene og lyden fra dampfløytene, som ble flittig benyttet langs kysten til glede for mange.

Å ta i mot den fantastiske veteranbåtparaden på Shetlands Larsens Brygge onsdag 3. august klokken 18, for anledningen i fint vær med ordfører Friele i spissen, var bare utrolig stort. Den ene vakre veteranbåten etter den andre seilte inn til Bryggen og fylte til slutt hele Vågen som var omkranset av titusenvise mennesker. Ett spesielt stort øyeblikk var det da D/S Stord I kom inn på Vågen for egen maskin som siste båt i paraden. Fra NVSK sin side er det bare å ta av seg hatten for den gjengen



DS "Børøysund", Nordsteam 2005. Foto Harald Sætre.

som har klart å få STORD I i stand til å gå inn på Vågen. Det er virkelig en stor prestasjon. Det har vært nedlagt tusenvis av timer også her for å få maskineriet i stand til å seile samt til å få restaurert båten utvendig slik at den var mest mulig slik hun var før hun brant i 1987. Tilsvarende som for STYRBJØRN har NORDSTEAM 2005 vært det store målet for dugnadsgjengene som har holdt på jevnt og trutt. Det sier noe om hvor viktig det er å sette seg mål og ikke minst ha noe positivt å strekke seg etter.

Det var med skrekkblandet fryd jeg nok en gang sa ja til å være med som NVSKs representant i NORDSTEAM komiteen. NORDSTEAM 2000 var som alle husker en meget stor suksess og det å gjenta suksesser er ikke alltid like enkelt. Det var nødvendig å jobbe stein hardt i ca 2 år for at vi skulle få det til. Når vi nå ser tilbake på Nordsteam 2005 er det vel beskjedent nok sagt at det klarte vi. Det har vært en komité bestående av 10 personer, alle frivillige, som ble utvidet med 6 til når det nærmet seg. Vi har i samarbeid med andre frivillige organisasjoner fått det til noe vi er stolte over. Men det aller viktigste for suksessen var at så mange som ca 40 fartøyer deltok og satte sitt preg på dagene. Takk til de deltagende fartøyer!

Markedsføringen av Nordsteam la vi stor vekt på og det kan i etterkant sies at det lyktes vi med. Det var en fantastisk publikumsoppslutning ca 100000 sies det, og alle turer og arrangementer under dagene var mer eller mindre utsolgte. Det må også

nevnes at komiteen hadde klart å få gode samarbeidspartnere som bidro sterkt både økonomisk og på annen måte til at det ble et vellykket arrangement. For oss som kommer fra Oslo og NVSK er det nok en gang en stor opplevelse å møte den entusiasmen som finnes i Bergens distriktet og på Vestlandet totalt sett. Det er bare utrolig gøy å møte så mange interesserte som setter pris på hva vi holder på med og ikke minst skjønner betydningen av å ta vare på vår maritime kystkultur. Det blir en skikkelig vitamininnsprøytning for oss. En slik oppslutning hadde vi dessverre aldri klart å få til der vi holder til! Det er mange ting som kan sies om et slikt arrangement, men jeg håper på vegne av oss som har jobbet med arrangementet at vi oppnådde de to store målene vi hadde satt oss:

At det skulle bli en stor folkefest hvor vi skulle fortelle om og vise fram vår hobby til et stort publikum ved hjelp av et variert program på sjø og land.

At vi som tar vare på maritim kulturhistorie/ veteranskip skulle få treffe andre med samme interesse til felles glede og nytte, skape relasjoner og utveksling av ideer/ tanker og nyttig kunnskapsutveksling. Kort og godt sette fartøyvern på agendaen.

At Nordsteam 2005 også var med på å fremskynde restaureringsprosjektene til D/S Styrbjørn, D/S Stord og M/S Faun, og i tillegg fikk D/ S Stavenes fram i lyset har også vært en viktig bi effekt av arrangementet. Jeg håper inderlig at arrangementet har vært med på å gi alle som holder på med fartøyvern en ytterligere inspirasjon til å stå på videre.

Helt til slutt har jeg til tross for et flott arrangement, et lite tankekors framover, og det er vårt forhold til Sjøfartsdirektoratet, og de utfordringene vi har og kommer til å få i forbindelse med opprettholdelse av sertifikater og fartstillatelser. Regelverket blir mer og mer innskjerpet, og det vil bli en betydelig utfordring å tilfredsstille disse kravene både teknisk/antikvarisk og økonomisk. Det viktigste er i forhold til antikvariske prinsipper og hensynet til bevaring. Her har NFF en stor oppgave å gjøre, og det må bli et godt samarbeid mellom Riksantikvaren, Sjøfartsdirektoratet og NFF hvis dette skal få en brukbar løsning. Det er dessverre ikke noe nytt i dette, men det er ytterligere aktualisert etter sommeren 2005. Noen av båtene som hadde planlagt å komme til Bergen måtte dessverre hive inn håndkleet i siste liten pga problemer med diverse pålegg gitt av Sjøfartsdirektoratet for å oppnå fartstillatelser. Pålegg som for oss virker helt urimelige. Dette gjaldt blant annet D/S Southern Actor og M/ F Bilfergen. Flere båter hadde i tillegg jobbet utrolig lenge og hardt for å få det til. Dette må bli bedre ellers ender det med at flere av båtene ikke lenger klarer kravene og gir opp. Da har vi mistet den viktigste inspirasjonskilden for mange av de frivillige fartøyvernerne – nemlig å ta vare på skip og medvirke til å bevare og utbre interessen for og kjennskap til maritim kystkultur. Det er levende fartøyvern som bidrar best til det!

Laila Andresen

D/S "Stord I"

SISTE INNSPURT FØR NORDSTEAM 2005

Tekst og foto: Harald Sætre

De siste 3-4 årene har arbeidet med å gjenoppbygge D/S "Stord I" gått jevnt og trutt fremover. Vinteren 2004/05 økte aktiviteten betraktelig om bord; målet var å få "Stord I" under damp til Nordsteam 2005. Under presenningen reiste etter hvert det nye styrehuset seg og de siste plankene ble lagt i det nye promenadedekket. I maskinrommet kom nye brennere på plass, kjelen og metervis med rør ble isolert. Så snart presenningene var fjernet ble aktermasten reist, tidsriktige livbåter kom på plass og de siste rekkesepterene ble klinket på plass.

Utover våren kunne en ved selvsyn se resultatet av mange års arbeid. Ved Marincholmen i Bergen steg en Fugl Fønix frem. Gamle "Stord" fra 1913 som ble flammens rov en mainatt i 1987, gjorde mange pessimistiske ord til skamme. "Glem hele båten, senk den i Nedstrandfjorden" var omkvedet etter brannen. Men mange år i dokk med arbeid på maskin, skifting av hudplater, nye dekkbærere, skott, dekkshus og ventiler hadde endelig gitt resultat og ny optimisme.

I slutten av juni var arbeidene kommet så langt at laget kunne invitere om bord



Endelig kan D/S "Stord I" igjen forlate kaien for egen dampmaskin. Et stort øyeblikk for de mange medlemmene i veteranskipslaget Fjordabåten, som år etter år har hatt tro på prosjektet og stått på for å få båten i fart igjen.



Tirsdag 2 august la "Stord 1" ut på teknisk prøvetur. Her er skipper John Rebnord og styrmann John Olav Andreassen i aksjon på brua.



Det var mange meter dampprør som skulle isoleres og for dugnadsgjengen ble det mange sene sommerkvelder om bord. Her er Arne Sundal i ferd med å slutføre isoleringen av de mange dampprørene.



En liten pause i arbeidet. Fra venstre; Øyvin Konglevoll, Harald Kvinge og John Rebnord.

representanter for de mange sponsorene og støttespillerene til en enkel markering i forbindelse med at styrehuset var ferdig. Skipsreder Wollert Hvide fikk æren av å avduke båten navn på styrehuset. Og på broene var et gammelt skipsratt fra HSD kommet på plass. Trolig er dette det gamle dampskipsrattet som i sin tid stod om bord i "Stord".

Men ennå var det mange detaljer som skulle på plass før en eksteriørmessig ferdig båt kunne legges fra kai for egen dampmaskin. Dører og vinduer i salonghuset manglet, generatoren skulle testes, navigasjonsutstyr monteres, noen meter til med elektriske kabler skulle strekkes og rednings- og sikkerhetsutstyr skulle på plass. Så her var det mer enn nok å henge fingrene i.

Utover sommeren økte aktivitetene med å få båten klar. Den teknisk prøveturen som skulle vært holdt i juni, ble utsatt. Også juli gikk med uten noen prøvetur, og enkelte begynte å lure på om "Stord 1" ville bli ferdig til den magiske datoen – 3. august. Men endelig, søndag den 31. juli var arbeidene kommet så langt at steamen kunne slippes på maskinen. Igjen var det liv i gamle "Stord 1".

Etter noen dagers befaring av representanter for Sjøfartsdirektoratet i Bergen, og med skalkete lasteluker og MOB-båten behørig på plass, kunne endelig "Stord 1" den 2. august legges ut på teknisk prøvetur på Byfjorden. Etter at nødvendige tester var foretatt, kunne både skipper og maskinistene konstantere at alt fungerte slik det skulle. D/S "Stord 1" var klar for Nordsteam 2005 og hedersplassen under innseilingen.

Nordsteam 2005 Bergen

Tale ved opning av festivalen v/Harald Kvinge

Ordførar, havnedirektør, godtfolk!

Dette er ein festdag for Veteranskipslaget Fjordabåten: D/S Stord I er istandssett slik at båten kan gå for eiga dampmaskin og båten kan visa seg fram! Om litt er alle velkomne om bord!

De som kjenner til D/S Stord I sin tilstand etter brannen i 1987, skjønar kva enormt arbeid som ligg bak istandsetjinga. Frå å vera eit vrak, som dei fleste meinte burde setjast på djupt vatn, til å vera D/S Stord I - eksteriørmessig og teknisk gjenoppbygd, ligg eit hav med dugnadstimar, millionar i verkstadsarbeid og eit fjell med optimisme!

Det er ein dugnadsgjeng på 7,8,10 mann som har bore det tyngste lasset. Med ukueleig pågangsmot og draumen om igjen å oppleve D/S Stord I på fjorden, har dei stått på – seint og tidleg, i medgang og motgang! Dei er heltar for fartøyvernet, og for den lokale maritime kulturarven, som fjordabåtane representerar. Me er djupt takksame for at me har slike entusiastar.

Me er og takksame for at byens rederivirksomhet og at fonds og legat har funne prosjektet D/S Stord I interessant og støtta arbeidet økonomisk. Bedrifter, lokale og meir fjerntliggjande, har støtta prosjektet med naturalia og gode rabattar.

Frå det offentlege har D/S Stord I fått støtte frå Riksantikvaren, Hordaland fylkeskommune og Bergen kommune.

Yrkesskular/vidaregåande skular i kommunane Askøy, Arna og Stord har utført arbeid for D/S Stord I. Private handverkarar har og laga utrustning av ulikt slag.

Utan alle desse støttespelarane hadde ikkje D/S Stord I lege her ved kaien i dag. Takk til alle bidragsytarar/sponsorar!

Veteranskipslaget Fjordabåten sitt formål er å ta vare på og halda i drift fjordabåtar. I laget si 25-årige historie har aktiviteten vore konsentrert om D/S Stord I og M/S Granvin. I tillegg har laget teke initiativ for å bevare M/F Skånevik som veteranferje. Alle desse fartøya er HSD- fartøy.

Me er derfor audmjuke og glade for at HSD vil gi oss sitt rederiflagg, slik at det igjen kan vaia i toppen på masta på D/S Stord I. Me er og svært glade for at HSD ville gi oss det opphawelege rattet til D/S Stord frå 1913.

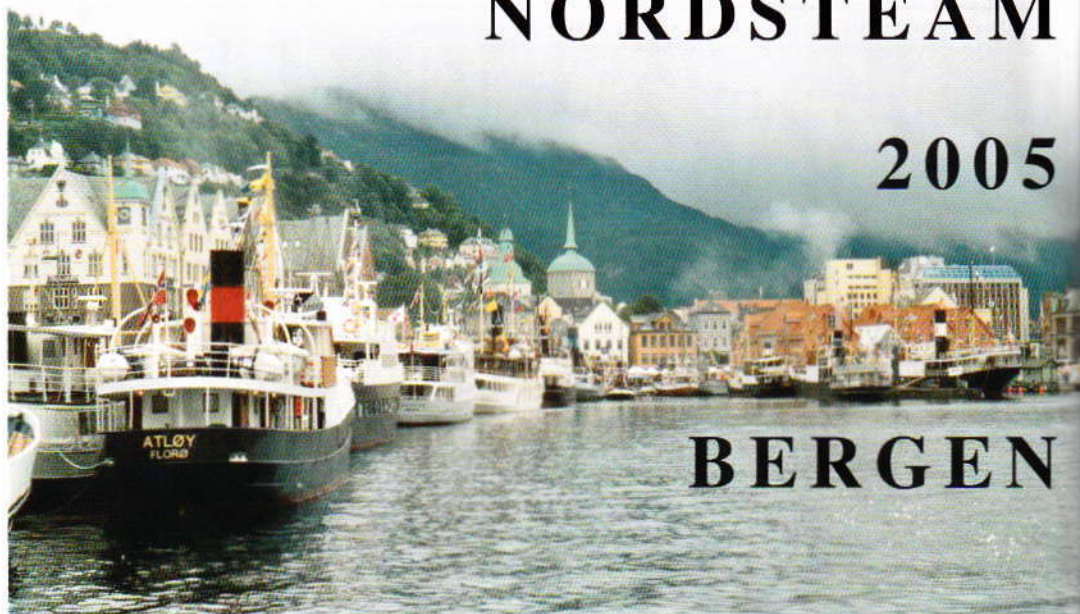
Første fase av istandsetjingsarbeidet med D/S Stord I er no fullført. Veteranskipslaget Fjordabåten har som mål, steg for steg, å innreia båten slik at D/S Stord I om få år er fullrestaurert og kan brukast til passasjertrafikk frå by til land. Me håpar og trur at våre støttespelarar vil vera med oss vidare, og at fleire vil koma til. Byens og landsdelen sin maritime historie blir m.a. levandegjord med dei gamle fjordabåtane som har heimehavn her. D/S Stord I er ein viktig båt i totalbildet. Vår oppføring i dag er: - støtt opp om det vidare arbeidet med D/S Stord I!

Harald Kvinge, formann i Veteranskipslaget Fjordabåten.

NORDSTEAM

2005

BERGEN



Tekst og foto: Trine Marcussen

Nordsteam 2005 ble arrangert i Bergen den 3. - 7. august og var en nordisk veteranskips- og samferdselsfestival. Veterane båter, busser, tog, lokomobiler, brannbiler, biler, gamle motorer i sving på kaiene, demonstrasjon av gamle håndverkstradisjonelle yrker og mye mer ga oss nostalgi fra 50- og 60-årene, samt kultur og folkefest i en og samme opplevelse. Man antar at så mange som 150.000 publikummere var til stede de fem dagene festivalen varte og det er tredobbelt så mye som for fem år siden!

Åpningsparaden

Åpningsparaden onsdag 3. august startet med innseiling av tradisjonelle bruksbåter som tidligere hadde deltatt på Forbundet Kystens Landsstevne i Kalvåg, før over 40 veteranbåter gjorde sin entré. Båter med passasjerer kom i ruter sør- og vestfra: "Bohuslän", "Eitrheim", "Hindholmen", "Gamle Salten", "Midthordland", "Riskafjord II" og "Rogaland". Fra øst og nord kom passasjerbåtene "Atløy", "Bruvik" og "Oster". Det var en opplevelse å være mannskap under åpningsparaden, det å ligge ute på Byfjorden og høre båtene fløytehils på hverandre og spesielt på "Stord I". Fartøyene var flinke til å holde sin plass i paraden og til å følge på båten foran slik at der ikke oppstod unødvendige luker. Båtene fløytet da de passerte festningskaia og Bergenhus festning skøt to salutter, ett for "Børøysund" og ett for "Stord I". Folk stod som sild i tønne langs kaikantene og tok båtene vel i mot. Da

folkekjære "Oster" la til kai til tonene av "Dar kjem Dampen", fikk de spontane klappsalver, mye grunnet den posisjonen "Oster" har i folks hjerter og det at de nå har klart å restaurere båten helt ferdig. D/S Oster var som kjent hovedattraksjonen og siste båt inn under Nordsteam 2000, en posisjon D/S Stord I hadde under denne Nordsteamfestivalen. Da "Stord I" la til kai, ble den hilst med tre støt fra alle skip. Passasjerene som var med M/S Granvin, fikk ekstra valuta for pengene, for i tillegg til at vi hele tiden lå nært ved det nyreparerte dampskipet "Stord I" ute på Byfjorden, ble disse passasjerene de første som kom om bord i "Stord I" og dermed fikk panoramautsikt til festivalåpningen ved Shetlands Larsens Brygge. Navy Vocalis sang, Bergen Brannkorps Musikkorps spilte "Bergenssangen" og taler var ved ordfører Herman Friele, havnedirektør Morten Meibom og Nordsteamformann Øyvin Konglevoll. "Stord I" ble overrakt både HSD-flagg fra HSD-ledelsen og postflagg fra Posten.

"Konsert for anløpne veteranskip"

Neste opplevelse gikk under huden på oss alle, nemlig "Konsert for anløpne veteranskip" av Ole Hamre. Det var et spesialkomponert stykke for anledningen, og hver veteranbåt fløyttet etter anvisning og etter at de hadde fått klar melding om å sørge for å ha fullt trykk på lufttank og kjel... Helt fantastisk og majestetisk. Konserten kunne høres over den ganske by! Dette førte til enda mer liv og røre langs kaikanten åpningsdagen.

Velkomstfest på Børs Cafe

Kvelden fortsatte med fest for arrangører, deltakere og sponsorer på Børs Cafe, hvor Ole Fjell introduserte oss for Johannes Kleppeviks musikk og vi lot oss gladelig rive med i valsen. Andre dro til dampskipskroen som alltid var åpen om bord i bilfergen M/F Skånevik og der gledet Bergen Tradband sine besøkende med lystige toner.

Christian Michelsen og 1905

Skipsmannskap som ønsket det, ble hentet torsdag morgen av veteranbusser og kjørt opp til Bergen Sjøfartsmuseum for omvisning i fjordabåtutstillingen samt visning av interessante kortfilmer. Denne dagen stod i unionsoppløsningen og i Christian Michelsens tegn, så derfor var det også utstilling om 1905 om bord i D/S Styrbjørn. Det var for øvrig selveste Christian Michelsen, den gang styreformann i Fylkesbaatane Sogn og Fjordane, som kontraherte dampskipet "Stavenes" ved Bergen Mekaniske Verksteder i 1903. Slik den ble presentert under Nordsteam, var den som et tomt skall og det skal utrolig mye til for å restaurere et slik nedslitt skip for å få den opp på nivå som "Stord I" og "Oster". Kanskje blir det dampskipet "Stavenes" som blir siste fartøy inn Vågen neste gang Nordsteam arrangeres i Bergen?

På ettermiddagen var det avgang med to veteranskip, tre veteranbusser og



"Bohuslän", "Oster" og slepebåtene "Hebe" og "Styrbjørn" er alle dampdrevne, unntagen "Hebe" som fikk installert dieselmaskin i 1965. Bortsett fra "Oster", er alle bygget i Sverige, "Hebe" faktisk så tidlig som i 1891.

veteranbiler til Christian Michelsens bolig på Gamlehaugen. Passasjerene tok båt ene vei og buss andre vei, og vice versa. Vi var mange som aldri før hadde sett Straume bro åpne seg, så mange samlet seg også der. All biltrafikk ble stanset, broen åpnet seg, og i spissen for "Granvin" og "Atløy" kom Michelsenfamiliens nydelige nyrestaurerte lystyacht M/B Faun fra 1916 under Straume bro og inn Nordåsvannet til Gamlehagen, hvor der var kulturprogram. Siden strømmen er stri under Straume bro og dybdeforholdene minimale, hadde båtene kortest mulig opphold ved Gamlehaugen, slik at de kom seg ut igjen før strømmen ble for stri.

Der var rikelige anledninger til å komme seg på sjøen den dagen, for "Oster" gikk lunchtur, "Midthordland" gikk bluescruise og "Skånevik" inviterte til kro og dans med "Heimalanne".

Historisk HSD- fartøyparade

Fredagen ble HSD sitt 125 årsjubileum markert, med foredrag, utstilling, parade og kulturprogram. Forskningsleder ved Norsk Sjøfartsmuseum Bård Kolltveit inviterte blant annet til HSD-foredrag og åpent hus på Bryggen Museum.

For mange var det stort å se fartøyparaden til HSD senere på Strandkaien, hvor

både D/S Stord I, M/S Granvin, M/F Skånevik og de mer moderne HSD-båtene deltok. Båtene ga et godt inntrykk av historien til HSD i kraft av seg selv. På kaien var der sang og revykrefter fra Seim og Eknes, med masse kultur og underholdning i riktige tidsbilder. En gammel postbil med postsekker på lastepanet kom til postførende "Granvin", som også fikk vareleveranser fra Hansa via en grønn Chevrolet Hansa-lastebil fra 1933. Da ble vinsj og gaier tatt i bruk. En ambulanse hadde dessuten utrykning til "Granvin" for å hente en "syk" passasjer. Folk stod som sild i tønne på kaien og så på, mens andre tok seg en tur med de veterane HSD-bussene rundt Nordnes og tilbake. Om bord på "Stord I", HSD-skipet som nektet å gå til grunne, hang jubileumsutstilling med historiske fotografier. HSD-arrangementet minnet oss om hvor viktig båtene og bussene har vært som møteplasser for folk opp i gjennom tidende.

Historisk brannutrykning til Bryggen

Bergen Brannvesen og Bergen Brannhistoriske Stiftelse løftet dette Nordsteam opp til enda større høyder, med sitt veteranbrannbiltreff med sine egne 12 og totalt 28 deltagende brannbiler fra hele Sør-Norge. Med ulende sirener og blålys i lang kortesje med en 1923 De la Heye i front, kjørte de fra Hovedbrannstasjonen gjennom byen, - konsekvent på rødt lys. Kortesen ble møtt av smilende og jublende publikum og vi vinket tilbake. Vi stanset på byens veterane MIL-stasjon fra 1928 for å fylle blybensin! Det var en artig opplevelse å få være med på dette. Hovedbrannstasjonen hadde åpent hus hele dagen og mange flotte juveler av noen brannbiler var å se.

Vi som fikk kjøpe billetten til rundtur til Eidsvåg med veteranbrannbiler og dampskipet "Thorolf", var virkelig heldige, for det var så populært tiltak at de kunne solgt turen mangfoldige ganger. D/S Thorolf fra 1911 var agentbåt for tekstilfabrikken Devold på Sunnmøre og båten har vært eid av Stiftinga D/S Thorolfs Venner siden 1988. Mannskapet var tydelig stolte over båten sin, den var stillegående, hadde velsmurt maskineri, flotte detaljer og massevis av sjel og charme. I dag er "Thorolf" det eneste dampskipet med treskrog som er igjen i Norge. Returen fikk jeg i Arendal Brannvesen sin Chevrolet mannskapsbil fra 1938. Vi satt på lastepanet bak, mens to brannmenn stod på stigtrinet og svaiet i svingene som i beste Buster Keaton stumfilmstil...

Fredagskvelden gikk det ut varsel om at "Bryggen brenner!" og det ble fire utrykninger hver med fire biler og utstyr fra 20-, 30-, 50 og 60-tallet. Bryggen var full av folk som så på, og båtene langs Bryggen krenget av skuelystne. Tidligere brannsjef Einar Gjessing gjorde en formidabel innsats som konferansier med sine solide historisk korrekte kunnskaper. Det veltet voldsom røyk ut fra ulike steder på Bryggen og brannvesenet reddet fortløpende oss kvinner i nød. Ja, ja, nød og nød. Det var vel helst en annen type brann hos den siste kvinnen, så Gjessing påpekte korrekt at redningen av meg var høyest uregelmessig... , så jeg ble fraktet bort i ambulanse og min reddende brannmann i politibil...



Lokomobilene var et populært og artig innslag der de fartet rundt på kaiområdene. "Faun" og "Børøysund" ligger her ved kai.

Kveldsturer med veteranbåter

Brannmennene og oss markører fikk rekebordstur på fjorden med "Gamle Salten" og stemningsfullt var det å danse til god musikk på akterdekket. Vi passerte "Bohuslän" som hadde med seg inviterte gjester, "Bruvik" som spilte gladmusikk og om bord i "Rogaland" spilte "Lübeck" opp til dans. Alt i alt, flotte og stemningsfulle turer. Dampskipskroen om bord på "Skånevik" var åpen hele tiden og "High Fidelity" spilte 60-talls låter.

Kjøretøyparade

Lørdagen kunne man la bilen stå hjemme og reise med ulike veteranbåter til Bergen, slik som jeg gjorde med "Bohuslän" fra Hjellesstad kai. Vel fremme i Bergen slik kunne man få med seg mange spennende opplevelser, slik som de to store kjøretøyparadene. En parade kjørte fra Koengen med biler fra Bergen Veteranvogn-Klubb og engelske kullrøyksprustende damplokomobiler og en egen brannbilparade hadde start fra Festplassen. Ved Bryggen møttes de slik at alle parter fikk glede av hverandre. Kjøretøyene var skikkelig velholdte, blankpussede og ga publikum et flott og hørbart syn. Bergen Veteranvogn-Klubb hadde dessuten en egen "bensinstasjon" på Bryggen som var et aktivt samlingspunkt for de mange kjøretøyetusiastene.

"Kvart over to"

"Kvart over to" er et begrep fra gamle dager, for da gikk alle rutebåtene fra Bergen by. Derfor var det felles avgang lørdag 14.15 for veteranskipene i rute til distriktene, akkompagnert av Erling Johannesens sang med samme navn. Det var artig å se mylderet av båtene som skulle forlate Vågen samtidig. Smarte "Oster" hadde plassert bauen ut, slik at den var en av de første båtene som føk ut, mens "Børøysund" også denne dagen slet med å komme seg ut fra kai, og måtte til slutt få hjelp av taubåt. Hurtigruteskipet "Polarlys" ankom deretter Bryggen, mens Bergen brannvesen sin båt "Sjøsprøyten" demonstrerte navnet sitt, samtidig som Stavanger sin brannbåt "Nøkk" også brukte sine kanoner med kaskader av vann. "Polarlys" hadde deretter minicruise på Byfjorden.

Fest i Vikinghallen

Alle deltakende mannskap fikk tilbud om å være med på uhygtelig fest i Vikinghallen senere samme kveld. Vi fikk koldtbord med retter fra både sjø og land, og etterpå spilte Lars Fauske og "Lübeck" opp til smekre dansbare toner som passet godt til publikum, noe som aktiviteten på dansegulvet viste.

Avslutningsdag med diverse utflukter og kapprace på Byfjorden

Søndagen kunne man delta på rundtur med "Bruvik" rundt Osterøy til Modalen, rundtur over sjø og land til Salhus og Norsk Trikotasjemuseum med "Granvin", "Oster", "Skånevik" og busser, eller rundtur til Garnes med båt/tog/buss. Jeg gjorde det siste: Veterane snutebusser stod oppstilt på Dreggekaia og kjørte oss opp til Nesttun, hvor damplokomotivet fra 1913 kom prustende i mot oss. Man reiser på fordums vis, og lukten og lydene av toget tar oss med til en svunnen tid. Dampskipet og publikumsmagneten "Bohuslän" ble en naturlig overgang videre. Det var som å komme inn i et velholdt museum, der stemplenes og veivstakenes taktfaste svingning ga et overveldende inntrykk. Vi som deltok på denne turen, hadde flaks, for vi ble plutselig deltakere på kappracet i Byfjorden, der "Bohuslän" deltok i dampskipsklassen og søta bror slo dem alle.

Etterord

Nordsteam 2005 Bergen har vist en levende og aktiv interesse for maritim kultur i Bergensregionen og at arbeidslysten og dugnadsånden fortsatt står sterkt hos folk. Det var en allsidig og glimrende Nordsteamfestival som vi var så heldige å få oppleve her i Bergen by.

Opplevde du Nordsteam i Bergen ?

Eller gikk du glipp av Nordsteam?

Få med høydepunktene fra 5 fantastiske dager.

Bestill den offisielle Nordsteam 2005 – videoen.

Kan leveres både som video og DVD

Klar for utsendelse i oktober.

Pris: kr. 250.- + porto.

Overskuddet går til Nordsteam og arrangørklubbene.

Bestilling:

Navn:

Adresse:

Postnr.:

Bestiller: ant. Video ant. DVD

Bestilling sendes: Nordsteam 2005
Postboks 588 Sentrum, 5806 Bergen

Kan også bestilles på: info@nordsteam.no

Hovedsponsorer:

Bergens Tidende



HURTIGRUTEN



posten

oss mennesker mellom

SparebankenVest



D/S "Styrbjørn"

Av Georg Jensen.

"Styrbjørn" har vært på langtur, for første gang for egen maskin på mer enn førti år. Jeg var med under oppholdet i Bergen og på turen tilbake til Oslo. Det er disse elleve dagene som er grunnlaget for min beskrivelse og min beundring, både for skuta og den gjengen som har fått det til.

Hva er så "Styrbjørn"? Jo, en tung og traust slepebåt fra 1910. Bygget for kraft og styrke, ikke mye eleganse og spore. Noen lugarer under dekk forut og akterut, salong og bysse i forkant av overbygget. Det er stort sett det som er komfort. Resten er kraft, eller det som trengs for å lage denne kraften: Kullbakser, kjele og maskin, og fyrdørk og maskindørk med nødvendig plass for dem som skal hjelpe til for å frembringe denne kraften. Overbygget og lugarinnredning ble riktignok modernisert i 1950, men hoveddelene, altså skrog, maskin og kjele, er det opprinnelige fra 1910,



"Styrbjørn", solid og vakker etter snart 25 års innsats av driftige entusiaster. Foto: Aksel Knutsen.

ikke restaurert, bare reparert. De fleste andre båtene i miljøet er restaurert. Det vil si at nyere tilføyelser er tatt bort og det er bygget noe nytt som er maken til det som var, så nøyaktig som vi kan rekonstruere det ut fra tilgjengelige kildemateriale. En del av båten blir derved en kopi. Vanligvis ingen ønsket situasjon, men som regel nødvendig for å bevare og formidle den delen som er autentisk.

Det å formidle det autentiske var det store for oss som sto om bord og fortalte besøkende om skuta. Nede på fyrdørken og i maskinen kunne vi peke, forklare og fortelle. Gamle maskinister kjente seg igjen, yngre ble forbauset over fraværet av støy. Det som var rundt oss var det samme som i 1910. Selvfølgelig reparert og flikket på, men slik skal



Staute karer med flott dame om bord på "Styrbjørn". Fra venstre Simon Westerheim, Tom Børge Jensen og Terje Bjeren med frue. Foto: Erik Steen.

det jo være, alderen skal ha satt sine spor, spor etter 50 års virksomhet på Narvik havn, 15 år i nedverdiggende opplag og til slutt 25 års gjenoppbygging. Det er ikke mange som kan vise slike spor, og dermed fortelle en slik historie. Dette er det viktigste å huske i vårt bevaringsarbeid. Det er ikke bare båtene vi skal bevare, men også historiene de kan fortelle.

Styrbjørngjengen består stort sett av maskinister. Kanskje en forutsetning for å makte det de har fått til på skuta. For en langtur hadde sammensetningen klare svakheter. Hvem skulle navigere, hvem skulle lage mat? Det første problemet ble løst med en annonse i Norsk skipsførertidene. Taubåtskipper Mons fra Haugesund meldte seg, og ble et fint tilskudd til gjengen. Samseilingen med "Børøysund", kjent for sitt gode matstell, løste det andre problemet.

Samseilingen var også en naturlig og gunstig ordning. Felles bunkring, felles avtaler om havneanløp, utveksling av mannskaper, i det hele tatt felles klubbmiljø.

Der vi kom fikk vi god mottagelse. Folk kom om bord og ble imponert over det de så. Vi representerte noe gammeldags, en del av historien vi ikke får oppleve hver dag. Det var vel også en av grunnene til at Kragerø Sjømannsforening holdt åpent hus for oss, helt utenom møteplanen.

Styrbjørngjengen har nådd et stort mål. Etter snart 25 års innsats, med imponerende fagkunnskap, entusiasme og idealisme har de skapt det resultatet vi nå ser: Et enestående tilskudd til vår flåte av veteranbåter.

Bredalsholmen – nasjonalt fartøyvernssenter

Teknisk/industrielt kulturminne og museum

Av Bjarne Tresnes Sørensen (kulturvernleder ved BDF)

Som de fleste av Dampskipspostens lesere sikkert vil være kjent med utpekte Riksantikvaren gjennom sin første 5-årsplan for *fartøyvern* i Norge, tre nasjonale sentra til ivaretagelse og faglig utvikling av dette særskilte kulturverneområdet. De tre sentrene som siden 1996 har innehatt denne statusen er; *Nord-norsk Fartøyvernssenter og båtmuseum* i Gratangen, *Hardanger Fartøyvernssenter* i Norheimsund og *Bredalsholmen Dokk og fartøyvernssenter* i Kristiansand. Mens de to først nevnte har hovedansvar for opprettholdelse av håndverkskunnskap og dokumentasjonssystemer for fartøyer bygget i tre, har Bredalsholmen ansvar for å bygge opp tilsvarende kompetanse omkring antikvarisk restaurering av verneverdige jern- og stålskip. Men de tre sentrene er så mye mer enn bare reparasjonsverksted for gamle fartøyer; de er også museer og opplevelsessentra og bidrar gjennom sin totale virksomhet til økt forståelse for flere sider av vår mangefasetterte maritime kulturarv. Her skal vi se nærmere på noen av de aktiviteter som foregår ved Bredalsholmen Dokk og fartøyvernssenter (BDF).

Ny verdighet til gamle stålhandverksfag

Nær en mannsalder er gått siden lyden av klinkhamrene stilnet ved norske stålskipsverft. Det skjedde relativt hurtig i årene etter andre verdenskrig da sveiseteknikken tok over i skipsbygningsindustrien. Hederskronede yrkesbetegnelser som "klinker", "motholder", "brotsjer" og "dikker" gikk ut av vokabularet, og gradvis svant den også hen den kunnskap disse håndverkerne innhadde.

Ved det historiske dokkanlegget på Bredalsholmen ved Kristiansand høres igjen den smatrende lyden av klinkhamrene. Mens lyden kan gi yngre mennesker en uhyggefølelse og snarere en assosiasjon til maskingevær enn til håndverk, er lyden av klinkhamrene musikk i ørene til pensjonerte verftsarbeidere. Klinketeknikken er tilbake, men nå som en teknikk i arbeidet med å restaurere verneverdige jern- og stålskip. Ved de norske fartøyvernssentrene retter man seg i bevaringsarbeidet nemlig etter den, i utgangspunktet enkle filosofi; at om fartøyet skal opprettholde sin autenticitet som historisk, så må det restaureres med de samme teknikker, og med de samme materialer som da skipet ble bygget. Ved Bredalsholmen har man over år arbeidet med å gjenvinne den tapte kunnskapen om de mange teknikker henhørende til faget. Den kunnskap de gamle klinkere hadde, deres materialforståelse og faglige viten, var i ferd med å dø ut med dem. Dette var kritisk da deres detaljkunnskap i all



Bredalsholmen Dokk og Fartøyvernssenter.

Foto: Bjarne Sørensen.

hovedsak var *handlingsbåren*, det vil si at kunnskapen gikk fra mann til mann og mellom generasjonene ved at de yngre lærte av de eldre gjennom praktisk arbeid. Håndverket kan nemlig bare i mindre grad læres gjennom studier av gamle håndverksbøker. Et større prosjekt med registrering av kunnskapen til de gjenlevende gamle klinkere ble etablert ved BDF for to år siden. Prosjektet har økonomisk støtte fra Kulturdepartementet og står under faglig veiledning av Norsk håndverksutvikling (tidl. Håndverksregisteret).

Oppbygging av antikvarisk dokumentasjonskompetanse

På linje med det øvrige kulturminnevernet forutsetter Riksantikvaren dokumentasjon av alle inngrep foretatt på fartøyer med status som verneverdige. På samme måte krever Kulturdepartementet dokumentasjon etter gitte retningslinjer ved tildeling av midler for reparasjoner og restaurering av våre tre skværriggere. Dokumentasjon etter antikvariske retningslinjer er nå innarbeidet som prosedyre i det daglige arbeidet på Bredalsholmen, enten restaureringsoppdraget utføres for offentlige eller private midler. I løpet av de 9 årene som er gått siden de nasjonale fartøyvernssentrene ble opprettet, er det utviklet stadig bedre dokumentasjonssystemer. Utviklingen av et dokumentasjonsverktøy for det norske fartøyvernet må likevel fremdeles sies å være i en pionerfase. I de senere år har de tre fartøyvernssentrene gått inn i et mer aktivt samarbeide om standardisering av metoder. Senest i vår ble et større Nordisk dokumentasjonsseminar avviklet på Bredalsholmen i regi av Fartøyvernssentrenes

fellesråd. I bunn for samarbeidet mellom sentrene ligger en felles forståelse av behovet for:

- 1) Å sikre kunnskap om fartøyet, dets utstyr og historie før inngrep.
- 2) Hvert skritt i arbeidet med demontering, bearbeiding, remontering og eventuell tilføyelser av nye deler skal dokumenteres etter en viss minstemålsstandard.
- 3) Til alle fartøyer som har fått utført reparasjons- eller restaureringsarbeider ved de nasjonale fartøyvernssentrene skal det utarbeides en antikvarisk begrunnet dokumentasjonsrapport med detaljerte beskrivelser, tegninger, foto m.m. av de arbeider som er utført.

Museumsverftet

Parallelt med oppbyggingen av den håndverks- og dokumentasjonskompetanse som kreves for istandsetting av verneverdige stålskip på antikvarisk grunnlag, har man satset på å utvikle Bredalsholmen som museum og kompetansesenter for maritim historie og kystkultur. Denne satsningen er en naturlig følge av at driften foregår innenfor rammene av et historisk dokkanlegg. Anlegget som ble påbegynt så tidlig som i 1873, var i sammenhengende kommersiell drift som reparasjonsdokk fra 1876 frem til 1988, og har i dag status som *teknisk/industrielt kulturminne*. BDFs bruk av det gamle anlegget, med dets tekniske innretninger, er aktivt kulturvern i praksis. Daglig bruk bidrar til ivaretagelse av anleggets autenticitet som industrihistorisk kulturminne.

Ved konkurransen til Kristiansand Mekaniske Verksted i 1990 ble store deler av bedriftens arkiver overført til fartøyvernssenteret på Bredalsholmen. Det inneholder blant mange tegninger av de skip som ble bygget ved verftet, like fra første byggenummer i 1867 til de siste års produksjon av moduler til oljeinstallasjoner. Til arkivet hører også en betydelig fotosamling med stor kultur- og næringshistorisk verdi. I tillegg har BDF, i samarbeid med Norsk Teknisk Museum, i løpet av de siste par år bygget opp en større antikvarisk samling av skipsteknisk faglitteratur.

BDFs museale gjenstandssamling omfatter blant annet ulike typer av verktøy og utstyr knyttet til tradisjonell stålskipsbygging. Her finnes også en stor samling av tremodeller for støping i jern av maskindeler og annet skipsutstyr. Til nå er nærmere 7.000 gjenstander registrert etter standarden til ABM-utvikling (WinRegimus).

I 2002 gikk BDF gjennom en større organisatorisk omlegning ved at man etablerte to avdelinger: en *teknisk-* og en *kulturvern*avdeling. Avdelingene sysselsetter i dag til sammen ca 30 personer. Disse samarbeider nært om utviklingen av Bredalsholmen som kompetansesenter for tradisjonelt stålhåndverk, samt om ulike dokumentasjonsoppgaver knyttet til håndverket og de antikvariske arbeidsoppgavene. I tillegg driver man formidling av fartøyvernprosjektene og det teknisk/industrielle kulturminne til det allmenne publikum. En bygning er for tiden under opprustning for utstillingsformål og ulike publikumsfunksjoner.



BDF har egen skoletjeneste og samarbeider aktivt med den *Kulturelle Skolesekken*. Fra denne mottas i 2005 midler til gjennomføring av flere større formidlingstiltak i samarbeid med ungdomskolene i Kristiansand. BDF inngår også i Vest-Agder fylkeskommunes *Søndagsmuseum*. Formidling er nå et av BDFs hovedsatsningsområder. Den håndverksaktivitet som daglig foregår her, i et historisk autentisk industrisanlegg, rettfærdiggjør også en status for Bredalsholmen som *et levende museum*.

Ved Bredalsholmen har man gjennom år arbeidet for å gjenvinne kunnskap om utgatte stålhandverks-teknikker. Her klinkes det fra to sider i hekken på D/S "Hestmanden".

Foto: Svein Vik Sæghus.

Bredalsholmen dokk og fartøyvernssenter:

Adr: Andøyveien 180. 4623 Kristiansand.

Tlf: 38 08 76 77. Faks: 38 08 77 28

e-post: bredalsholmen.dokk@bredalsholmen.no

Hjemmesider: www.bredalsholmen.no

Startet som sysselsettingsprosjekt i det nedlagte dokkanlegget på Bredalsholmen i 1988. Fra 1996 nasjonalt fartøyvernssenter for verneverdige fartøyer bygget i jern og stål.

Årsverk 2004: 30,5

Omsetning 2004: 15,3 mill kr.

Fartøy under restaurering i 2005:

D/S «Hestmanden» (1911)

D/S «Kysten 1» (1909)

Fullriggeren «Sørlandet» (1927)

Fiskefartøyet «Anabeløy» (1939)

Prospektkortet

Del 14

AV JOSTEIN SØRENSEN

Nok et Nordsteam er over, og arrangører, deltagere og publikum kan puste ut etter 5 dagers hektisk aktivitet i kull-, olje- og dieselos. Hardt prøvede trommehinner skal atter få hvile etter ekstrempåvirkning av dampfløyter og tyfoner. Men ville vi vært dette foruten? NEI!!!

Mange av de fartøyene som deltok i år, var også med for 5 år siden, mens andre igjen var med på Nordsteam for første gang. Men selv om oppslutningen var rekordartet, er det fortsatt ærverdige og interessante skip som vi savner og som vi svært gjerne skulle sett på Nordsteam. Ett av disse er vakre, gamle D/s "Kysten" (eller "Kysten I" som den i dag offisielt heter) fra 1909. Den har ikke vært med på Nordsteam siden 1990. Mens økonomi og mannskapsmangel var fraværsårsak i år 2000, var økonomi og verkstedsopphold grunnen i år. For tiden ligger D/s "Kysten I" i dokk ved Bredalsholmen Fartøyvernseier for utbedringer av skroget, og tilstanden skal ikke være særlig oppløftende.....

D/s "Kysten" ble levert fra Trondhjems Mek. Verksted (TMV) i november 1909 som verkstedets byggenr. 139. Kontrahent var Namsos Dampskibsselskab. I 55 år skulle dette skipet bli en trofast og kjær sliter i ruten mellom Namsos og Trondheim. Med hele 45 anløpssteder som det tok innpå to døgn å betjene, er det klart at skipet kom til å sette sitt preg på mange bygdesamfunn i "det Trondhjemske".

Med årene fikk "Kysten" sine ombygginger og moderniseringer, og de to prospektkortene som presenteres her viser tydelig ytterpunktene i utviklingen. Det eldste kortet er trolig fra leveringsåret 1909 – kanskje er det til og med fra overleveringsdagen? Det nyeste kortet viser skipet som veteranskip som det fremstår i dag – stort sett slik det var da det gikk ut av rutefarten i 1964.

Som ny var D/s "Kysten" på 292 brt., med målene 134,7/21/9,3'. Maskinen er en triple expansion på 448 ihk (andre kilder sier 383 ihk).

Gjennom årene som rutebåt på Trøndelagskysten hadde "Kysten" også sine kalamiteter. Allerede i 1910 grunnstøtte den ved Bjugn, uten at det ble den store dramatikken ut av det. Mer alvorlig var det i 1926/27. 14. desember grunnstøtte D/s "Kysten" ved Uthaug, og halve skipet kom under vann. Etter å ha blitt bragt flott, ble skipet slept til TMV for dokksetting og reparasjon. Her lå det fortsatt i januar 1927 da en vinterstorm feiet inn over Trondheim. Den sterke vinden førte til at tørrdokken på TMV ble oversvømmet og D/s "Kysten" ble kastet av blokkene. Sterkt ramponert ble verkstedsoppholdet lenger enn forutsatt, men omsider var "Kysten" tilbake i ruten igjen.

I april 1940 lå D/s "Kysten" ved TMV for sin årlige vårpuss, da tyskerne veltet

Namsos Dampskibsselskabs nye Skib (Kysten)



Dette prospektkortet bærer tittelen Namsos Dampskibsselskabs nye Skib (Kysten) og er trolig fra leveringsåret.

Foto: Ukjent. Jostein Sørensens samling

inn over landet. Blandt alle de norske skipene som i disse bevegede april dagene ble tatt "in Anspruch", var også D/s "Kysten". Men allerede i juni ble skipet tilbakelevert rederiet og kunne gjenoppta rutefarten. I 1944 ble det på nytt rekvirert, denne gang for å delta i evakueringen av Troms og Finnmark.

Sterkt nedslitt, ble "Kysten" liggende i opplag den første tiden etter freden, men ble så omsider sendt til verksted. Ved TMV ble skipet grundig reparert. Både innredning og utrustning ble modernisert, slik at det på mange måter var et nesten nytt skip som i mai 1950 igjen kunne heise kompaniflagget. Skroget var forlenget til 140' og tonnasjen ble nå 383 brt. Kjelen var omlagt til oljefyring, og overbygget var kraftig modernisert.

Det var på alle måter et vakkert skip som forlot verkstedet i maidagene 1950. Men i 1964 var D/s "Kysten" likevel blitt for gammel og umoderne. Det ble nå solgt til Tvedestrand, til et selskap ved navn A/s Audun. Under navnet D/s "Askaas" ble det brukt til opplæring av sjøfolk til handelsflåten, i regi av Arbeidsdirektoratet. Etter et par år opphørte også denne beskjeftigelsen, og fra 1967 lå skipet som losjiskip i Oslo.

Faren for å skulle ende hos skipsopphuggerne var nå stor, men i sjøfartsbyen



D/s "Kysten I" slik vi aller helst vil se den; på tur i skjærgården, fin i strekken og full av glade mennesker som nyter nostalgien på promenadedekket.

Knut Aune Kunstforlag. Jostein Sørensens samling

Tønsberg var der entusiastiske krefter som ville noe annet. Byen feiret i 1971 sitt 1100 års jubileum, og i jubileumsåret ble aksjeselskapet "Jubileumsskipet" stiftet. Etter en storstilt pengeinnsamling ble D/s "Askaas" innkjøpt og satt i stand. Under sitt gamle skorsteinsmerke og navn fikk den gamle damen nå et nytt liv som veteranskip i skjærgården uten for Tønsberg. Og her har gamle D/s "Kysten" (I) holdt til siden.

I Nordsteamsammenheng har D/s "Kysten I" vært med i Oslo i 1980 og i hjembyen Tønsberg i 1990, men altså ikke i Bergen i 2000 og i 2005. Hvordan fremtiden vil bli, er i dag ikke godt å si. Tæringer og slitasje på dekk og skrog er omfattende – prislappen på arbeidet er foreløpig på 12 millioner kroner (!) – og disse pengene har ikke A/s Jubileumsskipet. Det ser derfor ut til at oppholdet på Bredalsholmen kan bli av lang varighet.....

HSD-HISTORIE FRA ØVERSTE HYLLE!

Ferjelaget "Skånevik" har for salg i Ferjekiosken;

"Dei fine Ferjene" av Otto Ersland

Historia om dei fine ferjene til HSD,

sett frå ein reisande sin ståstad.

Handlar i hovudsak om HSD sine ferjer frå 1938-1968.

120 sider, innbunden, utgitt 2005. 180 bilder.

Pris 275,-

HSD si nye jubileumsbok av Bård Kolltveit

ukjent sideantall, i salg fra 25. oktober.

Pris 348,-

Tilbud: Begge bøker kr. 575,- + porto

På alle bestillinger tilkommer det porto.

Les mer på www.ferjelaget.no <<http://www.ferjelaget.no>>

<<http://www.ferjelaget.no>>

Bestilling sendes; skaanevik@ferjelaget.no eller

Ferjelaget "Skånevik", 5286 Haus.



Redaktøren har flyttet

En liten påminnelse om at redaktøren har vært på flyttefot nok engang og den nye adressen er:

Thor Hansen, Friisebrygga 2, 3921 Porsgrunn

Beliggenheten hvor jeg nå bor er på elvebredden rett over den slanke vakre båten "Ulven", som vi ser på bildet fra 1950/60 tallet. Denne båten ble bygget for Den Norske Marine som torpedobåt i 1878. "Ulven" hadde en lang historie, men på slutten av sin tid ble båten rutebåt mellom Porsgrunn og Brevik, via øyene og til Helgeroa. Båten fikk sertifikat for 69 passasjerer pluss skipper og dekksgutt.

Under krigen ble den reddet unna tysk konfiskering, rutebåter var nemlig unntatt. "Ulven" ble snart kjent som "potetruta", for folk dro på handletur til Helgeroa, hvor det var rikelig med landbruksprodukter å få kjøpt. Etter krigen ble den gamle torpedobåten lystfartøy og endte sine dager engang på 60- tallet.



Fjordabåt-

KALENDEREN



N+H 2006 N+H

"Fjordabåtkalenderen" 2006 er nå tilsalgs igjen, denne gangen med mer enn 36 fotos. Dette vil være den perfekte julepresangen til alle, som interesserer seg for den aller nærmeste fortiden vår!

Kan bestilles hos:

Vigdis Markussen, på tlf. 56350121, e-mail: vigdis.markussen@c2i.net eller

Tor Bjørgaas, på tlf. 56354182, e-mail: tjobjoe@online.no

Prisen er kr. 100,- + porto

Nytt fra Nordenfjeldske

AV Viggo Nonås og Per Kr. Rognes

Nordenfjeldske Staalskibs-Union mistet et av sine medlemsfartøyer etter at "Ekar" ble flyttet til Haugesund. Flyttingen ble nødvendig etter at Trondheim Havn la oss kollektivt for hat, og ønsket oss bort. Løsingen ble å flytte "Ekar" til Haugesund, og "Kaptein Dyre" og "Sørhavn" ned til Kystlaget Trondhjem, der vi nå ligger.

"Sørhavn"

"Sørhavn" var i sommer deltaker på Kystens Landsstevne i Kalvåg, samt Nordsteam 2005 i Bergen. Det er alltid spennende å delta på stevner, og "Sørhavn" var fullbooket både nedover og opp igjen. På nedturen var 10 personer ombord, bl.a. en elektriker fra M/S "Ørnen" og to skogsmatroses fra D/S "Engebret Soot". Et stort vedlikeholds- og klargjøringsarbeide ble utført i forkant.

Rikisantikvaren har gitt båten 100.000,- i 2005, som skal benyttes til bl.a. opplagspresenninger, luftavfukter og annet sikringsarbeid. Vi planlegger en renblåsing av fartøyet utvendig, samt lasterom og styremaskinrom. Da tredekket etter kyndig befarung viser seg å være kondemnabelt er det lite trolig at sandblåsingsarbeidet blir påbegynt i år i og med at dette griper svært mye inn i hverandre. Dekkene er dessverre så fulle av råteskader at det ikke er høtningsmann. Vi er begynt å innhente priser på nye tredekk på "Sørhavn". Tredekkene på "Sørhavn" er relativt arbeidskrevende, da det er omfattende randplankarbeid og svært mange vinkler. Under tredekket er det ståldekk, og først etter demontering av tredekket får man konstatert hvilken tilstand ståldekket er.

Skipsandelslaget jobber stadig videre med oppussing av båten. Det er gjort et stort innvendig malingsarbeide, styrhus, styrhusgang, byssegang samt maskincaising er malt ned helt eller delvis. Nytt flaggskap, tro kopi av det gamle, er laget i Tyskland da det gamle var ødelagt av fuktskader.

"Kaptein Dyre"

Det ble 8.mars gjort avtale mellom nåværende eier og det nystiftede Veteranbåtlaget "Kapt. Dyre" om å kjøpe båten. Dette medfører ingen vesentlige endringer utover selve eierskapet. Det er samme gjengen som i dag står for vedlikeholdet av fartøyet som nå går inn som partseiere. Dette er for å sikre fartøyet langsiktige eierskap. Nåværende eier skal selv delta i det nye andelslaget. I 2005 er det utført en del vedlikeholdsarbeider. Deltakelse på Nordsteam ble dessverre ikke mulig, da kostnadene med Bergenstur ble for høye, da kun få personer kan bo ombord (og dele på turkostnaden).



"Sørhavn" i Rugsund.

Foto: Ståle Bjørlykke Grut.

"Kaptein Dyre" er et spennende prosjekt. "Sørhavn" skal beholdes slik den er uten tilbakeføring, men på "Kaptein Dyre" ser vi for oss at en del mindre tilbakeføringsarbeid skal gjennomføres. Bl.a. er Hiab-kranen demontert og solgt, og det skal opp igjen livbåt på denne plassen. Formast skal monteres og sefterrekker lages som erstatning for rør-rekkene. Vindusrammer i styrhuset tenkes erstattet med teak-rammer slik det var på slutten av 80-tallet. Dette er prosjekter som ligger fremover i tid etter en grundig dokumentasjon. Riksantikvaren gav i 2005 båten et tilskudd på 20.000,- til vedlikehold, noe som kommer godt med under slippsettingen nå i høst.

Oppsummering

Alt i alt er Nordenfjeldske fornøyd med sommeren, men det står store oppgaver foran oss fremover, da sær på "Sørhavn".

På tur med M/S Sørhavn

– En førstereisgutt fra 1991 sin beretning

I løpet av denne sommeren har jeg lært veldig mye, og fått et nytt perspektiv på båtlivet. Det er uendelig mye mer en cabincruisere, høyteknologisk utstyr og fart. Det jeg fant i sommer var fantastisk, et båtliv med sjel, entusiasme og glødende iver. Jeg har truffet mange flotte mennesker og sett mange fantastiske båter. Turen fra Trondheim til Kalvåg og Bergen i 2005 var nok det beste sommerminnet jeg har hatt på lang tid.

Det startet den 25. Juli. Vi kom til kanalen, og jeg var ved første anledning fremme ved båten for å se hvor jeg i de neste 12 dagene skulle oppholde meg og bo. Akter- og framdekk og nyte ferden på, et lyst og fint styrhus og egen lugar var bare noen av de tingene jeg bet meg merke i. Etter lasting kom vi oss endelig av gårde, vi var 9 ombord og flere skulle det bli. Første stopp var Kristiansund, der traff vi den gamle fiskerbåten "Straumingen" med mannskap, som skulle bli vår reisefelle ned langs kysten. Neste etappe gikk til Ålesund.

Her var folk nysgjerrige på båtene våre, turistene spurte, og jeg følte meg en ganske så stolt når jeg på rams kunne fortelle om Sørhavns forhistorie. Underveis på turen lærte jeg stadig flere båtuttrykk og fakta om båten. En Wickmann 2AC diesel er virkelig noe å bli glad i!

Etter som tida gikk ble vi 10 stykker ombord. Litt trangt var det, men med egen lugar og stemningen på topp kunne ingen klage. Etter en fin dag i Ålesund med stadig nye severdigheter la M/S Sørhavn, Straumingen og Faxen ut på et nytt tokt med destinasjon Rugsund. Vi ble der natten over, og dro videre til Landsstevnet i forbundet Kysten, Kalvåg.

På turen fikk jeg oppleve den mektige naturen kysten i Norge har å by på. Dype fjorder og høye fjell, skogkledde åssider og glatte svaberg var fasinerende å se fra sjøsiden.

Under innseilingen til Kalvåg startet en ny del av turen, i hvert fall for meg. Fordi nå kom båtene, mange av dem!

Kalvåg var et veldig lite sted, og med så mange båter, ble det mye folk. 600 båter og 10 000 folk var innom stevnet, og det ble meget vellykket. Det var også her jeg fikk se båtene Styrbjørn og Børøysund.

Jeg ble med en gang fascinert av både konstruksjon og historie. Jeg har stor respekt for menneskene som holder gamle båttradisjoner og båter i live, det er noe å se opp til.

Jeg fikk også med meg foredraget til Arne Rinnan, kaptein på lasteskipet Tampa. Et veldig bra og interessant foredrag. Det er viktig å bry seg om medmenneskene og

Ståle Bjørlykke Grut,
en ny ung
veteranbåtentusiast.
Foto: Per Kr. Rognes.



har respekt for hverandre, det han gjorde var modig.

Inne i bukta fikk jeg også et syn av dimensjoner. Prydbåten Faun lå og duvet majestetisk på sjøen. Den nyrestaurerte lystyachten var flott og se på, både på utsiden og innsiden. Trivelig mannskap som velvillig fortalte alt om båten gjorde at denne opplevelsen festet seg.

Etter noen fine dager i Kalvåg, med foredrag, båter og folk dro vi videre nedover langs kysten. Vi dro med D/S Thorolf mot Florø, på vei inn fulgte vi på både Styrbjørn og Børøysund. Under oppholdet lå vi ved siden av Granvin og Atløy. Hver gang vi kom i havn var det like sosialt og hyggelig.

Under Florø-besøket var vi så heldige å få med oss et eksklusivt møte med den gamle jekta "Svømmi Anna". Kystmuseet er verdt et besøk, der man får et godt innblikk i kystkultur fra tidlig 1900-tall.

Så, onsdag 3. august var vi i Bergen. Et majestetisk syn møtte oss på fjorden, alle "de store" lå ute på fjorden og ventet på å få komme inn i vågen. Det var senere jeg fikk se alle båtene, og høre om dem.

I Bergen var det også mye spennende. Båtene "Oster", "Stordl", "Skånevik" og lille "Iola" var de jeg fikk sett nærmest på, og det var mye spennende å se. De fleste nyrestaurerte og flotte. Sjøfartsmuseets utstilling var også verdt et besøk. Bergen og Nordsteam hadde mye og by på, og jeg ble i hvert fall ikke skuffet!

Turen jeg fikk være med på i sommer var en opplevelse av de få. En reise i stål og dampbåtenes rike anbefales på det varmeste. Båtene, menneskene og atmosfæren er noe for seg selv.

Takk til alle på Sørhavn og alle de jeg traff som satte sitt preg på turen!

-Ståle Bjørlykke Grut.

Full fart forover!

Nytt fra Veteranbåtlaget "Ekar"

Av Viggo Nonås og Trygve Eriksen jr.

Farvel, Trondheim, av Viggo Nonås

I Dampskibsposten nr. 3/2004 kunne dere lese om de vanskelige havneforholdene i Trondheim. Vi fikk ikke gjennomslag for vår anke om tildeling av kaiplass, og dette medførte at vi så oss nødt til å finne et annet tilholdsted for "Ekar" enn Trondheim. Allerede før vi kjøpte "Ekar" var vi bevisst på at "Ekar" kanskje kunne komme tilbake til Haugesund dersom vi ikke lyktes i Trondheim. Dette ville også være naturlig, i og med at båten har sitt geografiske tilhørighet der. Senhøsten 2004 fikk vi opprettet kontakt med et miljø i Haugesund med primus motor Trygve Eriksen jr. i spissen. De fikk etterhvert tilbud om å overta prosjektet. Etter en tid takket gjengen i Haugesund ja til å overta Veteranbåtlaget "Ekar". Løsningen ble å flytte hele veteranbåtlaget til Haugesund, da sparte man seg arbeidet med å stifte en ny forening. Da vi måtte gi opp prosjektet og båten forlot Trondheim, var det både vemodig og gledelig. Vår intensjon med å kjøpe "Ekar" var å berge henne fra salg til utlandet og/eller ombygging til seilskip. Vi var dengang noe forbauset over at ikke noe miljø på Vestlandet ønsket å ta vare på en frakteskute av stål, og derfor sikret vi "Ekar" ved å ta henne til Trondheim. Å måtte gi opp prosjektet i Trondheim på grunn av at Havnevesenet ikke ønsket et veteranbåtmiljø. Vi hadde ikke trodd at båten skulle returnere til Haugesund allerede etter et år grunnet Trondheims Havns effektive stoppet for prosjektet.

Tilstanden på båten da den dro var nok ikke bedre enn da den kom til Trondheim, men iallefall, den eksisterte fortsatt som frakteskute! Slik sett ser vi på "stuntet" med "Ekar" som vellykket, skipet er i så godt det lar seg gjøre i beste velgående, og ligger i Haugesund med et Havnevesens velsignelse.

Vi som startet prosjektet er svært begeistret over arbeidet som er utført i Haugesund. Gjengen i Haugesund har alle infrastrukturelle forutsetninger for å lykkes, en bra dugnadsgjeng og et levende havne- og kystkulturmiljø rundt seg. Endel av miljøet i Trondheim vil fremdeles være aktive i prosjektet, bl.a. undertegnede som fortsetter i styret.

Jeg synes det er riktig å la Trygve Eriksen jr., ny styreleder i Veteranbåtlaget "Ekar" å fortsette historien om "EKAR"...

Hallo, Haugesund, av Trygve Eriksen jr.

Etter vi besluttet å ta over EKAR høsten 2004 måtte vi vente svært lenge på et passende værwindu. Høsten og etterhvert vinteren var omtrent et sammenhengende



"EKAR".

Foto: Trygve Eriksen.

uvær. I februar så det endelig ut til å passe. Kystskipper Anders Birkeland reiste i forveien for å gjøre sjøklar, og Magne Harald Larsen, Stein Erik Dagsland og undertegnede reiste så etter for å være mannskap. Sent på kvelden 6. februar lå EKAR klar for avgang i Trondheim og begynte på nattseilasen ut Trondheimsfjorden. Vi fikk snart trøbbel med tette filtre, men etter å ha byttet noen ganger gikk Caterpillaren riktig fint. Tidlig på morgenkvisten var vi innom Kristiansund før vi på formiddagen fortsatte sørover Hustadvika i pent vær og noe gammel sjø fra en storm noen dager i forveien. I kveldingen var vi innom Ålesund og hentet nye filtre før vi fortsatte videre sørover mot Stadt og Måløy. Nå var værvinduet vårt i ferd med å stenges og meldingene var ikke gode; liten storm med 4-6 meter bølger på Stadt. Vi håpet å komme oss over før uvær kanskje gjorde det umulig å ta EKAR hjem på ukesvis. Men i stedet kom vi midt oppi det. Vi fikk føling med sjøen allerede ved Flåvær. På Stadhavet var bølgene på det verste godt over 6 meter og tomme EKAR stampet og slingret seg fremover. Da endelig Måløysundet åpnet seg foran oss og vi kunne klappe til kai i Måløy, følte i allefall undertegnede en viss lettelse og sov godt den natten. Tidlig neste morgen blåste der storm. Vi bunkret og fortsatte sørover, men nå stort sett kun innaskjærs med lite sjø, selv om vinden hylte i alle åpninger og

sprekker i EKARs gamle styrehus. Om kvelden passerte vi Mongstad og Bergen før vi på morgenkvisten 9. februar stampet over Slettå og la oss på Indre Kai i Haugesund.

Vi gikk nokså direkte på slipp på Ytraland på Karmøy. Det viktigste som ble gjort her var at båten fikk nye sink-anoder (de gamle var omtrent helt borte), vi fikk tykkelsesmålt skroget (noe som for så vidt gav et greit resultat), -og vi fant noe som omtrent var et hull, -der vi sveiste på en dobling. Båten ble høytrykkspykt og stoffet, men rusten i vannlinjen brøt etter få måneder gjennom bunnstoffet. Her må nok sandblåses. Vi må også etterhvert bytte noen bunnplater.

Vi gikk så tilbake til Indre Kai og brukte de neste ukene på å danne oss oversikt over båten tilstand, vaske ned innredning og maskinrom (vi oppdaget at det neste svarte maskinrommet egentlig var hvitmalt..) og for øvrig komme inn i et system med en fast dugnadsdag i uken. Vi tømte også båten for store mengder søppel. Vi fant ellers at et det aller meste på båten var i shabby forfatning, -med unntak av motoren som er for ny å regne. Det viktigste å ta tak i var etter vår vurdering at båtdekket var utett på flere steder og slapp inn vann i innredningen og at hele båten bar preg av at rust var overmalt i mange år og at det begynte å bli lenge siden noen hadde malt. Følgelig brøt rust gjennom omtrent overalt på båten. Nærmere undersøkelser viste at det var bare toppen av isfjellet som brøt gjennom malingen. Under de mange malingslagene skjulte der seg omfattende rustskader som må ha utviklet seg over lang lang tid. Følgelig måtte sandblåsing til for å få korrosjonsprosessene stanset. Etter en tids planlegging fikk vi lov av verftet Vetco Aibel i Haugesund å utføre sandblåsing innenfor portene der. Dette ble en uvurderlig hjelp. Lån av utstyr, at vi kunne overta blåsesand som var blitt til overs fra større prosjekt, og at en malingslevarendør sponset det meste av malingen bidro til at det økonomiske utlegget på denne jobben ble svært lite. Veteranbåtlaget la imidlertid ned godt over 1000 dugnadstimer fordelt på ikke for mange mann og mye godt arbeid ble gjort. Da vi bakket fra kai og forhalte til Nykaien utenfor verftsområdet i juni, var begge sider av skanseledningen, utvendige lukekarmer, nedgangskappen forut, winchen, casingen, bakre del av styrehuset med skorstein, dassen akterut og båtdekket over ble alt sammen sandblåst grundig og oppmalt i system. Også sidedørene i casingen og platen som er påmontert styrehusfronten ble sandblåst og oppmalt i korrekt system for aluminium. Vi fant flere mindre stålskader i skanseledningen og noen noen store i casingen (skjult under malingen..). Alt dette ble kun sikret midlertidig og malt over. Stålarbeidet får komme etterhvert, -det viktigste i denne omgang var å stoppe korrosjon og gjøre båten presentabel på en slik måte at det ikke skulle bli mulig å oppfatte båten som skjemmende i forbindelse med kaiplass osv. Her må vi ile til å si at vi har møtt en enestående velvilje hos Karmsund Interkommunale havnevesen. Dette varmer og inspirerer til innsats. Kontrasten til Trondheim er slående i så måte.

Ved Nykaien fortsatte arbeidet frem mot Havnedagene i august som foreløpig deadline. En mengde mindre ting ble gjort; bla. reparasjon av ankerspill (dette har

ikke fungert på lang tid), midlertidig tetting og oppmaling av båtdekk, sliping av hoveddekk (oregon pine), bytte av et rør på winchen og mye annet. Da Havnedagene opprant 18. august, var vi rundet 2000 dugnadstimer og fortsatt uten å bruke annet en småbeløp økonomisk. På Havnedagene kunne vi vise frem et fraktefartøy av en udødd rase som helt tydelig var i prosess bort fra forfallet. Vi hadde besøk av flere interesserte ombord, -deriblant tidligere eiere som vi har fått god kontakt med, -og Veteranbåtlaget har fått nye medlemmer, -både støttemedlemmer og aktive.

Hvordan er så fremtiden for EKAR? Vi har som langsiktig mål å jobbe frem mot en tilstand der båten kan føre last igjen. Vi har ingen muligheter til inntjening på passasjerer, og selv om vi tviler på at der er mye å hente for oss i fraktfart, er dette en visjon som kan sikre at EKAR forblir et fungerende fraktefartøy, og ikke en svært upraktisk turbåt.

Stålarbeid på skrog har første pri for oss fremover. Vi jobber aktivt med å finne en rimelig måte å sandblåse bunn og skutesider, -og å deretter bytte de dårligste platene. Mer om dette følger etterhvert.

Veteranbåtlaget Ekar kan nås på: tr-jr@online.no

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.

Navn

Adr.

Postnr.

Underskrift

"Hindholmen" på Nordsteam 2005

Tekst/foto: Aksel Knutsen

MS "Hindholmen" var med på Norsteam 2005 i Bergen. Det var første turen for "Hindholmen" med passasjersertifikat. Dermed var det mange båtinteresserte i Bergen som fekk vere med den verna fiskebåten frå Sunnmøre på tur. Dette var første passasjeroppdrag for "Hindholmen".

Det krydde av folk på kaiene, og mange ville om bord i den pensjonerte fiskebåten frå Sunnmøre for å sjå seg rundt. Der var dei velkomne. Lasteromet er no tillaga som museum. Mannskapet og dugnadsgjengen som reiste sørover med "Hindholmen" fekk mange lovord for vernejobben dei hadde gjort med den gamle fiskebåten.

"Hindholmen" blei invitert av arrangørane til Norsteam 2005. Fredag i veka før festivalen tok til, reiste "Hindholmen" frå Tjørvåg, der han i det siste har hatt liggeplass. Då var det ti personar om bord. Første stopp var i Karlvåg på Bremangerlandet for å ta del i Kystens dag. Så gjekk turen til Fedje. Dei kom dit mandag og venta til onsdag på passasjerar som kunne tenkje seg å vere med til Bergen. Men der kom ingen. På ein stoppestad lenger sør kom det om bord to. På tredje stoppen kom det om bord fem passasjerar. Med i alt sju passasjerar til Bergen var det god plass om bord. Då "Hindholmen" onsdag klokka 18 kom til Bergen var det surt og kaldt. Dei slutta seg til dei andre båtane som låg på fjorden og venta på klarsignal for konvoien som skulle gå inn på Bergen hamn. Heile hamneområdet ved Bryggen og sørover var snart fullt av gamle, restaurerte farty.

"Hindholmen" drog rett til Sunnmøre etter Norsteam 2005. Planen er at båten skal ligge i Ulsteinvik utover seinsommaren og hausten. Der kan folk kome og studere den gamle fiskebåten. No som passasjersertifikatet også er i orden, er det mogleg å leige "Hindholmen" til turar og arrangement. Det første oppdraget var ein tur med eit brudepar frå Hareid til Øye og hotellet der.

Fakta om MS "Hindholmen"

Bygd av stål ved Kristiansand mek. Verksted i 1916

Lengd: 109 fot, forlengd til 116 fot.

Fleire eigarar før Hindholmens venner og Stiftinga MS Hindholmen som har stått for vern og restaurering. Vernearbeidet tok til i 1979.

Restaurert og tilbakeført til den stand han var i kring 1950.

Stålarbeidet er utført ved Bredalsholmen Dokk og Fartøyvernsenter i Kristiansand og Hardanger Fartøyvernsenter. Elles er ein god del restaureringsarbeid gjort på dugnad i Ørsta og Ulsteinvik. Maskin: Tresylindra Wichmann dieselmotor på 240 hk i 1954. Før det hadde "Hindholmen" dampmaskin. Hindholmen har drive vintersildfiske og sildefiske ved Island, fiske ved Grønland etter kveite, laks, torsk og sei, fiske ved Shetland og Hebridane etter sei, pigghå, håkjerring og prøvdefiske ved kysten av Ghana. Båten var i drift til 1978.



Nokre av mannskapet på "Hindholmen" under Norsteam 2005 i Bergen. Frå venstre skipper Reidulf Sætre, Erling Hestholm, Otto Strand, Gerd Halkjelsvik, Oddvar Uksnøy og Palmar Kleppe.



MS "Hindholmen" hadde liten plass å manøvrere på då alle båtane skulle ut av hamna i Bergen samstundes.

To kjærligheter – en besettelse

Av Roland Zuiderveld

Frans Oscar Carlsson hadde to store kjærligheter. Den ene var hans hustru Albertina Mathilda Josefina. Den andre var dampfartøyet S/S "Æolus". Om Frans Oscar selv og hans relasjoner til hustruen vet vi ikke så mye om, men kjærligheten til fartøyet – en kjærlighet som grenser til en besettelse – har funnet uttrykk i en av verdens vakreste og mest velgjorte modellkonstruksjoner.

For en interessert betrakter preger møtet med Frans Oscar Carssons modell med samme høytidlige respekt som mange kjenner innenfor kunstens store mestere og teknikkens oppfinnengenier. Frans Oscar ikledde seg begge rollene under arbeidet med "Æolus".

Det hele begynte da Frans Oscar som 35-åring avla sin kapteinseksamen, for så noen år senere å mønstre styrmann på passasjerdamperen S/S "Æolus". På denne tiden hadde han flere år til sjøs bakom seg, blant annet som kokk på briggen "Helena".

Studerte detaljer

Hvorfor det ble akkurat "Æolus" som fikk en slik plass i Frans Oscars hjerte vet vi ikke, men når Lindholmens varv i Göteborg sjøsatte henne i 1884, ble skipet ansett som en av nordens mest fornemme dampere. Hennes dobbel - maskineri utviklet 2x120 hk og ga besetningen og de 146 innkvarterte passasjerene mulighet til å ferdes i 12,5 knop.

Da Frans Oscar kom om bord som styrmann, var "Æolus" fortsatt eid av Rederiaktiebolaget Södra Sverige. Til tross for at både fartøyet og rederiet i 1909 ble tatt over av Stockholmsrederiet -AB Svea har Frans Oscars modell fått beholde Södra Sveriges stjerne på skorsteinen.



Frans Oscar Carlsson.

Passasjerdamperen "Æolus" trafikkerte i mange år strekningen Stockholm – Malmø – København og det var i denne farten at Frans Oscar fikk tid til å studere sitt fartøy i detaljer, mens han arbeidet seg opp om bord.

Kapteinsutdannelsen hadde han jo allerede, og på begynnelsen av det nye århundret - 1902 - gikk drømmen i oppfyllelse. Frans Oscar Carlsson ble utpekt til "Æolus" nye skipper. Men gleden ble kortvarig. En hjertefeil tvang han til å gå i land allerede samme året. Helt sikkert en stor tragedie for han sjøl, men til stor glede for de besøkende som kommer til Sjöhistoriska museet i Stockholm, der "Æolus" er blitt gitt hedersplass.



Modell eller virkelighet? Bare underlaget og fravær av passasjerer på dekk antyder at dette her handler om en 1,489 meter lang modell – et komplett fungerende fartøy i skala 1:40. Bygget for hundre år siden med de verktøy og maskiner som fantes da.

Foto: Bjørn Hedlin, Sjøhistoriska museet.



"Æolus" på Stockholms red tidlig på 1900 tallet. Hun har fortsatt Södra Sveriges stjerne på skorsteinen og forskipet. Foto Sjöhistoriska museet.

Allerede i 1892 hadde Frans Oscar lagt kjølen til en modell i skala 1:40 av "Æolus". I ledige stunder satt han ved sitt arbeidsbord, helt uten moderne tiders spesialverktøy og hjelpemidler, og gjenskapte sin store kjærlighet. Sykdommen ga han muligheter til å satse hele sin ledige tid på modellen og fra morgen til kveld arbeidet han i sitt verksted.

Egentlig klinger ordet modell noe falskt for å beskrive denne skapelsen som tok form. Det Frans Oscar gjorde var helt enkelt å bygge en ny "Æolus", riktignok bare 1,489 m lang, men ellers helt likt gjengitt sitt forbilde. Skrog og dekk bæres av spanter og de omsorgsfulle formede platene er festet til spantene ved hjelp av riktige

nagler, skalariktig utført! På akterdekket står det noen bøtter i miniatyr, bare centimeter høye, men helt realistisk utført med håndtak av riktig tauverk.



Forlot virkeligheten

Frans Oscar laget bitte små spesialdeler til dampmaskinen med tanke på at den skulle fungere på samme måte som forbildet. Men på et punkt ble han tvunget til å gå utenom forbildet. Modellen fikk en propellaksel i stedet for to – et dobbeltmaskineri i miniatyr hadde blitt for komplisert for å gå jamt. Men historien grep inn på et merkelig sett! I året 1910 ble den originale

Akterskipet detaljrikdom vekker forundringer- hvorfor har ingen passasjerer passet på å slå seg ned på benkene tro?
Foto:Roland Zuiderveld.

"Æolus" bygget om. Begge compound-maskinene byttes da ut med en engelsk trippelexpansjonsmaskin, og modellen ble igjen helt korrekt!

Myten lever videre

Helt siden Sjøhistoriska kjøpte modellen for 5.000 kroner i 1915 og Frans Oscar er blitt borte, har myten om modellens eksakthet levet videre. Nylig ble modellens indre undersøkt ved hjelp av samme slags fiberoptikk som anvendes til undersøkelse av menneskekroppen. Resultatet ble oppsiktsvekkende!

For Frans Oscar var det ikke nok med en modell som så ut som "Æolus" og som kunne kjøres på riktig vis. Alt skulle være som på forbildet. Fartøyets salonger er fullt møblert med dører og paneler utført i de riktige treslag. Dørene har både håndtak og lås og i låsen sitter knapt synbare nøkkeler, bare noen millimeter store. Med sine mikroskopiske deler er fartøyets styremaskin et finmekanisk arbeidet, verdig en dyktig urmaker. Og det mest forbløffende av alt – detaljene virker!



En propellaksel ble laget i begynnelsen på modellen, til tross av at forbildet hadde to. Men originale bygdes om på samme måten ikke lenge etter modellen var ferdig.

Foto: Roland Zuiderveld.

Ble på ny skipper

Etter ca. 30.000 arbeidstimer ved verkstedbordet kunne Frans Oscar i 1912 på ny ta over kommandoen på "Æolus", da den ble prøvekjørt i Näsvisken i Karlshamn. Med sin autentiske dampmaskin kan hun ha gjort 3 – 4 knop.

Tre år etter jomfruturen døde Frans Oscar. Den store "Æolus" ble en høyt skattet og tro tjener som gjorde tjeneste på flere linjer i Østersjøen til hun ble hugget opp i Ystad i 1956.

Men gjennom Frans Oscar Carlssons kjærighet og arbeid, lever fartøyet videre.

På museet kan man med noe flaks kanskje en dag få et kort glimt av Frans Oscar, kanskje på vei opp en leder eller på veg ned i maskinrommet, stadig på søk etter nye detaljer ombord på sin elskede "Æolus".

Dampskibsposten takker bladet Nostalgia for bruken av denne artikkelen. Red.

M/F "Skånevik" – ferje i særklasse

Av Viggo Nonås, Styreleder Ferjelaget "Skånevik"

Vern av ferje

Det har vært jobbet for vern av ei ferje i flere år. Statens Vegvesen fikk utarbeidet en oversikt over aktuelle ferjer for endel år tilbake, uten at det ble gjort noe videre fra offentlig hold. På dette tidspunktet var det bare mindre ferjer av tre som var vernet.

"Skånevik" seiler opp

I 1999 var undertegnede matros på M/F "Skånevik" som var tatt ut av opplag og satt inn i "kriserute" Krokeide-Hjellestad etter et ras på veien til Krokeide. Jeg hadde da vært engasjert i "Oster" en tid, og fikk straks opp øynene for "Skånevik". HSD hadde samtidig søsterskipet "Odda" i fart. Jeg kontaktet Veteranskiplaget Fjordabåten, som arbeidet videre med saken, og de fikk Hordaland Fylkeskommune med på prosjektet i så stor grad at det var fylkeskommunen som tok over arbeidet med å få vernet ferjen, med bistand fra flere hold.

Salg fra HSD

Etter forhandlinger og samtaler over flere år, ble endelig kjøpsavtalen med HSD undertegnet. Overraskende nok var det Stiftinga Brørvikskuto, Bergen som kjøpte ferja fri fra HSD sommeren 2004. Veteranskiplaget "Fjordabåten" hadde takket nei til å bli ny eier. Kjøpesum var 1,5 mill. delt opp i rater over flere år. Dette var en midlertidig løsning, i påvente av at et eget lag ble startet. Finansieringen var det Hordaland Fylkeskommune og Riksantikvaren som stod bak. I januar 2005 ble Ferjelaget "Skånevik" stiftet i Bergen, med representanter fra hele fylket. Ferjen var da allerede på plass i Skånevik. Under prosjektarbeidet ble flere alternativ vurdert, men etter at en gjeng i Skånevik meldte sin interesse for å få fartøyet til Skånevik, var valget enkelt. Flere blant disse tjenestegjorde på "Skånevik" i rutefarten der inne. Til og med kokken fra 1967 er dukket opp, og tjenestegjør nå ombord.

M/F "Skånevik"

Ferjen ble bygget i 1967 på Ulstein mek. Verksted, Ulsteinvik. Skipet var et av flere søsterskip som HSD fikk bygget, som var *relativt* like, levert over 10 år. Først var det "Vikingen" i 1958, søstrene "Bjørnefjord" i 1962 og "Kinsarvik" i 1963, og trillingene "Sveio" og "Skånevik" i 1967 og "Odda" i 1968. "Odda" hadde en stor forskjell fra de andre, hun fikk overbygg av aluminium, noe som økte lastekapasiteten. I tillegg fikk HSD den noe større "Hardingen" i 1966. Trillingene var i stor grad basert på tegningene til "Kinsarvik", og den største ytre forskjellen var



På vei inn Byfjorden sommeren 2005.

Foto: Erik Ask.

at de tre siste hadde hydraulisk løftebaug. Ingeniør Fredriksen i HSD var en meget detaljfokusert herremann, og skrev en meget detaljert spesifikasjon til verftet, som levnet verftet lite tvil om hvordan fartøyet skulle se ut. En grov bommert ble imidlertid gjort, det var at ferjen fikk for dårlig stabilitet, og derfor røyk all betong, fliser og annet flott på land. Derfor ser toalettene på "Skånevik" ut som de som er i et gammelt fengsel.

Ferjen var utstyrt med to salonger, en oppe og en nede med plass til ca. 130 passasjerer totalt. Byssen er nede, men ble også kiosk oppe med serveringsluke både mot salong og mot promenadedekket. I tillegg fikk ferjen pynteskorstein, noe som gjør at dette virkelig ser ut som et skip. Dette er blant de siste ferjer bygget etter et rederis egne tegninger. Det ble utstrakt bruk av teak på dører, rekker og listverk. Et uttall små kostbare detaljer ble brukt, og det ble spart på lite. Baugpropell ble det ikke funnet plass til, og det gjorde disse tunge ferjene relativt tunge å manøvrere, da særlig i dårlig vær til og fra kai, selv om de hadde to uavhengige propeller akterut. Dette vitner dekksgdagbøkene om, propellvinger var nærmest lagervare for disse ferjene.

"Skånevik" ble i tiden i HSD benyttet i de fleste ruter til HSD, med lengst fartstid i Skånevik-Matre-Utåker, 8 år var hun på denne ruten. Med plass til 30 biler og 350 passasjerer, var den en god ferje for HSD. Hun var på 378 BRT og 42,17 meter lang



Fergen på vei ut fra Langevåg i 1999.

Foto: Viggo Nonås.

Hun ble utstyrt med 2 stk. Wichmann 3ACA på hver 450 BHK med hver sin propell og ror. Senere ble passasjertallet stadig redusert for å spare utgifter til redningsmateriell. Da den ble utfaset var tallet 147. Siste året hun var i fast rute var i 2000, da på Fjeldberg-ruten. Senere var hun suppleringsferje om sommeren og ble benyttet i ytterste nød. Dette blant annet den gjennomkjøringshøyden på 4,00 meter, som har skapt atskillig hodebry der som "Skånevik" har dykket opp. Selv turistbusser er i dag over 4 meter.

HSD planla egentlig å kvitte seg med "Skånevik" i mange år. Derfor ble det ikke lagt ut store summer i oppgraderinger. Og takk Gud for det! Derfor fremstår "Skånevik" i dag temmelig lik som den var i 1967 ved levering. En spisemesse er ombygd, og ene livbåten er fjernet til fordel for en mob-båt. Den andre livbåten ble stående, riktignok nedrigget, men på denne måten sparte rederiet å lage rekkverk på utsiden. Og det er vi svært glade for i dag. Sparing kan av og til slå bra ut, selv på et skip!

I 2004 skulle fartøyet leies ut til TFDS. I den forbindelse var undertegnede ombord endel i forkant, bl.a. skulle AIS installeres og fartøyet klargjøres for fart nordover. På den tiden var jeg allerede engasjert av Stiftinga Brørvikskuto til å drive "Skånevik"-prosjektet, og fikk på den måten god kjennskap til fartøyet slik at jeg visste hva som var ombord, og fikk bedre oversikt over hva vi gikk til. Jeg fikk sjekket skuffer og skap, og fant det utroligste!

Spennende overtakelse

Da ferjen kom i retur fra Troms, overtok vi ferjen. Vi fikk sørge for at lite ble tatt i land, og vi fikk "berget" det meste av papirer. Personlige papirer ble levert rederiet/makulert. Tilstanden på skipet var noe blandet, men at skipet er solid bygget har vi nå igjen for, i og med at lite har tatt skade av langt opplag. HSD hadde tilsyn med fartøyet, og av og til folk ombord for å male litt. Men ved overtakelsespunktet var det mye som måtte settes i gang med, bl.a. vannblåsing av akterdekket. Maskinene var relativt ustelte, og maskinsjef Eikemo satte straks i gang malingsarbeider i maskinrommet. Det var påbegynnende rustangrep svært mange steder, men dette ble tatt hånd om av dugnadsgjengen i Skånevik.

Å overta et slikt skip rett fra rutebart, bokstavelig talt "as is" er spennende. Å gå på skattejakt ombord på et så stort skip er fantastisk gøy. Og vi fant skatter! I et skap nede i byssa merket "Vinskåp" var det flere kasser med gammelt HSD-porselen. Vin må tydeligvis ha vært populært ombord, i og med at skapet er nærmere 3 meter dypt, og 2 meter høyt. Nesten alle dekksgdagbøkene lå i en skuff på kapteinslugaren. Maskindagbøker er det komplett av (ja, siden 1967!). Så lur du på hvor mye bunkers det er brukt siden 1967, skal jeg ha tallet klart til neste år.....

HSD var også vennligheten selv, og stilte med 5 kasser med rederiarkivet på fartøyet. Denne utgjorde 800 plastlommer med dokumenter, tegninger, rapporter osv. Inspektør Arefjord hadde til og med sortert papirene! Her er rapporter til og fra fartøyet, kapteinsnotater, kontrakter, leverandørlistene. Her om dagen fant vi også referater fra møter mellom rederi og verft fra byggeperioden!

Ferjelaget "Skånevik"

Ferjelaget "Skånevik" ble stiftet 22. januar 2005, og har i dag i underkant av 100 medlemmer. Tallet er stigende, og nye bøker om HSD-ferjene er med å skaper blest om prosjektet. Ferjen har tilholdssted i Skånevik, der vi har fått kai ved den gamle sardinfabrikken. Eier Arnold Holmedal er velvilligheten selv, og har til og med gitt oss lagerplass i fabrikken. Vi har fått gjort svært mye arbeid på dette knappe året. De fleste dekk er rustbanket og nymalte, skutesidene er stort sett ferdige, og deler av bildekket vannblåst. Det meste av utvendig trearbeid er ferdig, det samme er malingen i maskinrommet. Vi har fått montert CO₂-anlegg i maskinen. Kjøleanlegget for diskene i kiosken har voldt oss mye hodebry. Det er et fellesanlegg for kiosken oppe og nede, og det er lekkasjer i anlegget. Alf-Ove Nilsen i Skånevik har laget flotte websider for oss på www.ferjelaget.no

Vi har ikke fått brukt ferjen så mye i 2005. Dette skyldes i stor grad tidspress på vedlikehold, og krevende oppstart av rederiorganisasjonen og foreningen. "Skånevik" er et stort skip i veteranbåtsammenheng, og det er et komplekst skip med mye teknisk utstyr som skal vedlikeholdes.

Fredning

I juni mottok Ferjelaget brev fra Riksantikvaren med "varsel om oppstart av fredningssak". Dette er noe vi ser på som svært spennende, i og med at det er den relativt nye "Skånevik" (1967) og stasbåten "Skibladner" (1856) som skal fredes. Hovedårsaken til at "Skånevik" kom med er nok den høye graden av autensitet og graden av dokumentasjon tilgjengelig, samtidig med at den er komplett, ingenting er fjernet siden den ble tatt ut av rutefart. Fredning av fartøyer er nytt i Norge, og det er lite som er kjent i forkant. Riksantikvaren har lovet oss sterk delaktighet i fredningsprosessen, og det er vi glade for. Vårt hovedmål er uansett at fartøyet skal kunne brukes til det den er bygget for, nemlig å føre biler på dekk. Og det skal vi få til, bare vi kommer oss igjennom ISM-sertifisering av fartøy og rederi, et arbeid som er påbegynt. Pr. i dag er vi sertifikatmessig et passasjerfartøy med 100 passasjerplasser. Vi markedsfører oss som Kulturferja "Skånevik", og det er nettopp dette som er "Skånevik"s største fordel, vi har et unikt dekkareal og store og rommelige salonger. Derfor er fartøyet utmerket som festivalbåt, noe som bl.a. ble vist på Nordsteam, der en konsert ombord hadde ca. 500-600 mennesker ombord samtidig.

Andre prosjekter

Ferjelaget er også avhengig av å ha ferjekaier der vi skal gå. I Bergensdistriktet er det to kaier som er tatt vare på, det er Salhus og Haus. I Bergen er det ikke ferjeleier til oss, og dette jobber vi med. På Holberskaien er et av de gamle HSD-leiene fremdeles, men denne må restaureres kraftig. Dette har vi tatt tak i, og skal arbeide videre med. Flere andre foreninger er også trukket inn som støttespillere i dette arbeidet. Å kunne gå ferjerute Bergen-Salhus-Haus hadde vært en drøm for oss, en rute uten tidspress, og med innlagt kulturvandringspause i Salhus.

Vi har også fått tak i en Opel Blitz lastebil, 1959-modell, som vi skal sette i bruksstand, slik at vi har lastebil disponibelt, både til transport og ikke minst til bruk som scene på bildekket. Lastebilen er gitt fra Trikotasjemuseet i Salhus. Vi jobber også med å få fatt i et sett med slisker, slik at sideportene kan brukes til ombord- og ilandkjøring. Noen som vet om slike eller har gode bilder?

Kulturferja "Skånevik" skal være et veteranskip for hele Vestlandet. Vi håper å kunne være et flytende kulturhus, som kan brukes både på fjorden og ved kai. Vi ser med spenning fremover, og håper på god bøl.

Velkommen som medlem!

Med vennlig hilsen
Ferjelaget "Skånevik".

Oslo Havn før og nå

Av John Østby



Parti fra
Piperviken
ca. 1910. Den
trofaste fergen
"Louise" i
forgrunnen.

Samme motivet en
gang i 20-årene.
Akers Mek.
Verksted bak til
venstre.
Vestbane-
bygningen helt til
høyre. Nede til
venstre, taket på
den populære
Skansen restaurant.



Indre Oslo havn
Pipervika. Aker
Brygge i
bakgrunnen mai
2000.

Dampskipet "Oster" er ferdig restaurert

Tekst og foto: Trine Marcussen

Torgdagen i Bergen den 11. juni 2005, var nok en milepel i "Oster" sin historic. Etter at "Oster" hadde reist fra Bjørsvik til Bergen, med anløp av ulike kaier på Osterøy og Lindåslandet, kunne fylkesmann Svein Alsaker klippe høytidelig over snoren på landgangen og erklære restaureringsarbeidet for fullført. Nordhordland Veteranbåtlag har jobbet planmessig og systematisk med restaureringen i 9 år og 3 måneder og 13 millioner har de fått til dette arbeidet. Anledningen ble markert med hilsningstaler, opptredener og mange hese støt i dampfløyten. Mange av de fremmøtte var inviterte, men enda flere kom av interesse for båten. Samme dagen ble de også belønnet med "Johannes Kleppevik sin minnepris". Etter endt feiring, steamet "Oster" ut fra Bryggen i Bergen med passasjerer til Eknes, hvor det var bygdetilstelning.



Fylkesmann Svein Alsaker erklarte "Oster" for restaurert under Torgdagen i Bergen. Mange skuelystne bivanet det hele ved Skur 11 på Bryggen, "Oster" sin gamle kai plass fram til 1964.



Den ferdigrestaurerte "Oster" var hedersgjesten under Nordsteam i Bergen for fem år siden og var like folkekjær under årets Nordsteamfestival.

Bilde under:

Gode sponsorer, leverandører, dugnadsfolk, verksteder, offentlige etater og andre prominente gjester var invitert om bord under Torgdagen for ved selvsyn å se at midlene til restaureringen var velbrukt. Vi ser matros Vidar Lehmann i samtale med bl.a. skipsreder Atle Jebesen og politisjef Ragnar Line Auglend, som var inviterte gjester.



Dronning Sonja på tur med "Granvin"



Skipsfører Gundersen ga honnør til Dronning Sonja og til politiker Lars Sponheim da de ankom "Granvin".

Tekst/foto: Trine Marcussen

Det var en nydelig aprildag. Jeg hadde kjørt i åpen bil fra Bergen og møtte M/S Granvin i Granvin. Veteranskipet var nypusset, skinnende blank og fint malt i sin vådrakt. Bauen var skiftet og ankerspillet restaurert.

Mange folk fra Granvin kom på kaien, slo av en prat med mannskapet og mimret over tiden med "Granvin" da den gikk i sin faste rute i Hardangerfjorden. Deretter kruset bauen den speilblanke Hardangerfjorden. Det nye HSD-flagget vaiet bedagelig under farten. Der lå snø og isbreer på fjelltoppene og solen skinte fra skyfri blå himmel. Maskinen slo sine taktfaste slag. Omgivelsene var virkelig maleriske. Der var fornøyde, smilende og takknemlige passasjerer som reiste med oss. Flesteparten hadde reist med "Granvin" i gamle dager.

Høydepunktet var turen fra Nå til Lofthus. Da fikk "Granvin" æren av å frakte Dronning Sonja og hennes følge, fylkesmann Svein Alsaker, politiker Lars Sponheim, politisjef Auglend og mange andre prominente passasjerer. Skipsfører Odd Jostein Gundersen var flott i sin uniform og gjorde stram honnør da Hennes Majestet gjorde sin entre ned lederen. Dronningen tok runden og håndhilste deretter på oss mannskap. Dronningen stod fremme på dekk under overfarten og hun kunne se veteranskipene "Bruvik" og "Midthordland" som fulgte "Granvin". Jeg fikk meg en lang og god prat med Hennes Majestet og hun viste stor interesse for skoleturene jeg arrangerer som lektor ved Bjørgvin videregående skole. Det at jeg er kvinnelig matros på "Granvin" på fritiden, vekket også interesse hos henne.

Etter at matros Marcussen mønstret av igjen i Granvin, sammen med de siste passasjerene, cruiset jeg av gårde hjem igjen mot Bergen og var glad, takknemlig og stolt over hva jeg hadde opplevd. Denne dagen hadde nemlig vært gitt meg i gave.

Ny bok

Nylig fikk jeg tak i en spesiell bok utgitt på et tysk forlag. *Deutsche U – boote vor Norwegen 1940-1945.*

Boka er ført i pennen av en nordmann, Svein Aage Knudsen, førstearkivar ved Hordaland fylkesarkiv.

Jeg fikk bestilt boka gjennom: Christian Schmidt, Fachbuchhandlung, Sauerbruchstr.10. 81377 Munchen. (www.christian-schmidt.com) og den kostet ca. 50 EUR. å få den tilsendt.

Jeg skal ikke lage noen bokomtale denne gangen. For det første er mine tyskkunnskaper begrenset og for det andre fikk jeg en hyggelig kontakt med forfatteren, som sendte Dampskibsposten opplysninger om den tyske ubåtmarine i Norge under den 2. verdenskrig og om bokens innhold.

Jeg kan bare føye til, at jeg syntes dette var en meget flott bok, med mange spennende bilder fra norsk okkupasjonshistorie.

Thor Hansen.

Innhold:

Deutsche U-Boote vor Norwegen

...er den første bok i sitt slag som fokuserer på innsatsen og tilstedeværelsen av den tyske ubåtmarine i Norge under 2. verdenskrig. Ubåtenes rolle under Operation Weserübung og innsatsen mot Murmansk-konvoiene i Nordishavet er naturlig nok sentrale tema. Likedan ubåtkrigen det siste året av verdenskrigen. Denne ble ført fra Norge etter at ubåtstøttepunktene langs Biscayabukten gikk tapt etter den allierte invasjonen i Frankrike sommeren 1944.

Boken skiller seg fra tidligere bøker ved at forfatteren, i stor grad også fokuserer på sosialhistoriske problemstillinger. Hva brukte ubåtmannskapene tiden til, mens de ikke var på tokt, og hvilke fritidsinteresser hadde de? Ubåtveteraner forteller om norske kjæresten, om skiferier, filmer og favorittkuespillerinner og om datidens musikkslagere. Deres møte med feltprester og dommere fra den tyske krigsmarinen blir også belyst. Det samme blir nederlaget og den tunge veien i fangenskap. De færreste visste hvordan familien hjemme hadde klart seg gjennom krigsårene. I et eget avslutningskapittel belyses normaliseringen mellom Norge og Vest-Tyskland etter krigen – to fiender som gradvis fant tilbake til hverandre gjennom felles medlemskap i NATO.

Boken henvender seg både til lesere med interesse for militærhistorie, men vel så mye til et bredere publikum som er opptatt av hva som skjer med mennesker i vanskelige perioder i livet deres.



Forsiden på boken.



U-592 seiler ut Puddefjorden i Bergen vår/sommer 1942. Svein Aage Knudsens fotosamling.

Tyske ubåter i norske farvann

Tekst: Svein Aage Knudsen

Angrepet på Norge 9. april 1940

Første gang tyske ubåter dukket opp i norske farvann var i forbindelse med selve overfallet på landet i april 1940. For å sikre overfarten av invasjonssstyrken fra Tyskland til Norge satset man på det tyske ubåtvåpenet. Britene ville neppe stå passive å se på at Norge ble hærtatt.

Ubåtene ble tildelt en rekke oppgaver: For det første skulle de som nevnt sikre overfarten til invasjonssstyrken. Deretter skulle noen av ubåtene følge etter invasjonssstyrken inn i de norske fjordene og legge seg i vaktposisjoner. Dersom britiske flåteenheter fulgte etter invasjonssstyrken, ville ubåtene være de første som tok opp kampen. Målet for de tyske ubåtene var å stoppe britene før de nådde frem til de norske havnene der den tyske invasjonssstyrken hadde trengt inn og landsatt soldater og materiell.

Etter at kamphandlingene i Norge hadde stilnet, flyttet krigen seg til andre frontavsnitt. Ubåtkrigen mot allierte handelsskip ble trappet opp igjen etter å ha ligget nede under invasjonen av Norge. De franske atlantehavshavnene gav de tyske ubåtene store strategiske fordeler i kampen om forsyningsforbindelsene mellom USA og Storbritannia. Kommandantene som hadde kjempet i norske farvann, ble snart overført til de tyske ubåtbasene i Frankrike, klare for nye tokt med livet som innsats.

Ubåtkrig i Nordishavet

Etter angrepet på Sovjetunionen sommeren 1941 satte de allierte samme høst inn konvoier med forsyninger til sin nye allierte i øst. Tyskerne overførte noen få ubåter til norske farvann som et mottrekk til dette, men utover våren 1942 overførte den tyske sjøkrigsledelsen stadig flere båter til baser i Norge. Ved utgangen av mai befant det seg til sammen 23 ubåter i Norge. Tyskerne ønsket å gi kampen mot de allierte konvoiene til Sovjetunionen økt prioritet. Sjøkrigsledelsen hadde håpet å kunne disponere i alt 40-50 båter til formålet, men dette viste seg ugjørkelig da det ville gjøre et altfor stort innhugg i ubåtflåten som opererte i Atlanteren og i farvannene utenfor den amerikanske østkysten.

Bergen ble nå viktigste tyske ubåttøttestpunktet i Norge. Det var også her tyskerne opprettet den første ubåtflotiljen. Etter at 11. ubåtflotilje var blitt etablert i byen i mai 1942, ble det i tiden som fulgte stadig overført flere og flere båter til flotiljen. Bergenserne hadde likevel før dette merket innslaget av ubåter og ubåtmannskaper i bybildet. Alt i 1940 begynte tyskerne å bruke Bergen som utløpshavn for utbåter på tokt i Atlanteren.

Ubåttøttestpunkt i Norge

Bergen og Trondheim ble de viktigste støttestpunktene. Narvik, Hammerfest og Kirkenes hadde også hyppige besøk av ubåter. I Bergen ble Marineholmen tatt i bruk og i Trondheim Nyhavna. Ubåttorlegninger ble reist på Melkeplassen i Bergen og på Persaunet i Trondheim.

Tyskerne hadde tidlig forstått at skulle de ha noe håp om å vinne krigen, måtte de bygge ubåtverkstedene sine under bombesikre tak beskyttet mot fiendtlige fly. Det var for risikofylt å reparere og dokksette ubåtene under åpen himmel. Derfor startet man byggingen av ubåtbunkere i Bergen (Bruno) og i Trondheim (Dora I og Dora II). Likevel var kapasiteten til de norske skipsverftene og ubåtbunkerne i Bergen og Trondheim langt fra tilstrekkelig til å dekke tyskernes etterhvert voksende behov. For større reparasjoner måtte ubåtene derfor gjøre vendereis til Tyskland for å bli overhalt på tyske verft.

Bergen får økt strategisk betydning

De allierte invaderte Frankrike 6. juni 1944. Det tyske forsvaret brøt forbausende raskt sammen. Situasjonen for ubåttøttepunktene i Bretagne virket mer og mer håpløs for hver dag som gikk. Ubåttøttepunktet i Bergen skulle gjøres til en fullgod erstatning for ubåtbasene Frankrike. Utover seinsommeren og høsten arbeidet ubåtledelsen i Bergen på spreng for å kunne ta imot båter og mannskaper fra Frankrike.

Et av problemene tyskerne sto overfor, var å bygge ut verftskapasiteten ved ubåtbunkerne i Bergen og Trondheim. Dette hadde ikke vært prioritert tidligere. Da var det de tyske ubåtbasene i Frankrike som hadde førsteprioritet, både når det gjaldt personell, maskineri og annet utstyr. Ubåtbunkerne i Bergen og Trondheim kunne umulig kompensere for tapet av basene i Frankrike. Til tross for at de to verftene i Norge ble tilført flere verftsarbeidere, greide man ikke å reparere og vedlikeholde mer enn ca. en tredjedel av ubåtene, sammenlignet med kapasiteten på de tidligere ubåtverftene i Frankrike. De resterende båtene måtte nå repareres og overhales ved tyske verft, der presset på verftene alt var stort fra før.

Ubåtkrigen foregikk ikke lenger med Nordatlanteren som hovedarena. Krigen ble flyttet til nærområdene rundt Storbritannia - til North Channel, Bristol Channel, North Minch og Moray Firth. Fram til nå hadde de norske støttepunktene hatt Nordishavet som sin viktigste kamparena. Det var likevel aldri tvil om at det var kampen om Atlanterhavet som hadde førsteprioritet. Og den kampen var i all hovedsak blitt drevet med utgangspunkt i ubåthavnene i Frankrike. Nå syntes dette å være historie.

Tap av mannskaper og båter

I løpet av krigen var hele 190 forskjellige ubåter knyttet til tyskernes 11. ubåtflotilje i Bergen for et kortere eller lengre tidsrom. Tilsvarende tall for 13. ubåtflotilje i Trondheim var 55 båter. Ved 14. ubåtflotilje i Narvik var det på tampen av krigen også stasjonert seks ubåter. Til sammen 211 forskjellige båter var således tilknyttet de tre flotiljene i Norge. Til sammen 110 eller vel halvparten av disse ubåtene ble senket. Nesten halvparten av de 110 ubåtene, hele 53 båter, ble senket i løpet av vinteren og våren 1945. Dette er det i dag tragisk å tenke på. Tyskerne hadde ved inngangen til året 1945 i realiteten tapt krigen, og menneskelivene som gikk tapt synes i ettertid å ha vært unødvendige.

Av de 110 ubåtene tyskerne mistet ved flotiljene i Norge, var hele 75 båter såkalte *Totalverluster*. Vi vet at hver båt hadde et mannskap på rundt 50 personer, det samlede tap utgjorde dermed til sammen 3.750 mennesker. Tapene på de resterende 35 båtene som også gikk tapt, var også ofte store. Det er sannsynligvis ikke å ta for hardt i å si at minst 4.500 ubåtfolk mistet livet på tokt fra basene i Norge. Dette var flere liv enn de som til sammen mistet livet i den norske handelsmarine under krigen.

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



Ståle Bjørlykke Grut, en ny ung veteranbåtentusiast

Foto: Per Kr. Rognes



Agnar Aas smører maskinen på D/S "Børøysund"

Foto: Aksel Knutsen