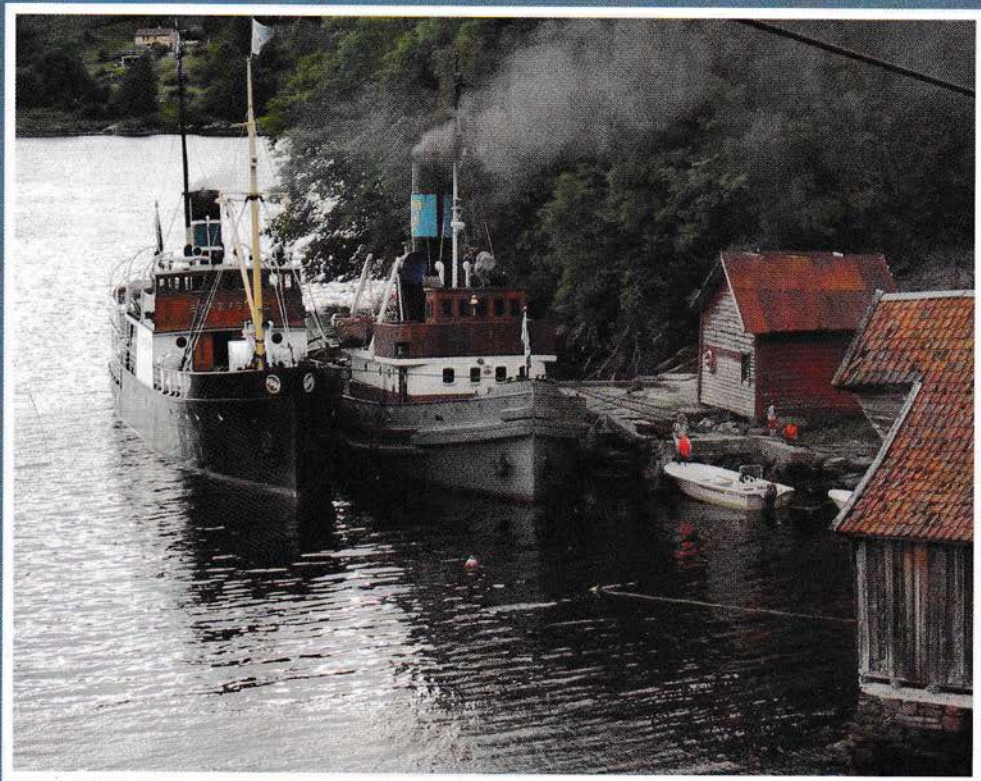


DAMPSKIBS

P O S T E N



To levende kulturhistorier, D/S «Børøysund» og D/S «Styrbjørn» ved bryggen i Hyllestad.

Foto: Jørgen A. Bangor.

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 2006

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 Bjørgeas 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 Nytt fra Norsk Veteranskibsklub
- 8 Nytt fra D/S «Styrbjørn»
- 10 Maskinisten hedret
- 12 "Å den som var en byssegutt"
- 13 Veteranreff på Jernbanekaia
- 16 Årets "fisketur" til Horten
- 20 Til Børøysund 26.11.2005
- 22 Norsk Veteranskibsklubs Fond
- 26 D/S «Stord I» – full fart forover!
- 28 Dampskipet "Stord I"
- 30 Sjøkaptein hedret
- 31 Stavenes kom til Nordsteam 2005
- 32 «Prisoner of war model»
- 39 Artig konstruksjon
- 40 «Sterke Nils» er skipshistorie
- 42 Veteranen «Ørnen» avsluttet fløtningen
- 48 Prospektkortet – del 15
- 49 Nye bøker

HUSK STOFFRIST 22. APRIL 2006

Redaksjonen – Dampskibsposten

Redaktør:

THOR HANSEN

Friisebrygga 2

3921 Porsgrunn

Tlf. 35 55 52 01

e-mail: tho-h@online.no



DAG THORSTENSEN

Sørbyveien 74

1450 Nesoddtangen

Tlf. 66 91 25 84

e-mail: dthorste@online.no



TRINE MARCUSSEN

Synningavegen 23

5259 Hjellesstad

Tlf. 55 33 79 75

trimar@hfk.no



JOSTEIN SØRENSEN

Godalsveien 26

5355 Knarrevik

Tlf. 56 32 21 22 mobil: 906 96 973

e-mail: jsorensen@mil.no



Manuskripter, bilder etc. til Dampskibsposten sendes redaktøren, helst på e-mail, men disketter, maskin- eller håndskrevne innlegg mottas også med takk.

Redaktøren forbeholder seg retten til å endre innkommet materiell.

Innlegg står for skribentens regning og er ikke nødvendigvis veteranklubbenes syn.

DAMPSKIBSPOSTEN

Selv om man ikke er tilsluttet noen klubb er det fullt mulig å abonnere på bladet.

Dampskibsposten kommer ut med 3 nr. pr år og koster kr. 150.- i året.

Det er åpent for begrenset bruk av annonser med tilknytning til det maritime.

Dette gjør vi for å dekke noen av utgiftene til produksjon av bladet.

Ta kontakt med redaksjonen hvis du vil ha bladet tilsendt eller ønsker annonse.

Klenodier må behandles med ærbødighet og respekt

Så har nok engang Kong Vinter festet sitt kalde grep på oss alle. Våre veteranfartøyer ligger i ro, enten på et verksted med kjærlig pleie eller pakket inn i kjedelige preseninger i påvente av sol, varme og en ny sesong.

De fleste fartøyvernere kan nå ta en velfortjent pause og kanskje drive på med litt andre gjøremål.

Observante lesere har sikkert registrert at Dampskibsposten av og til bringer noe stoff om skipsmodeller, bygging og restaurering av slike miniatyrfartøyer.

Dette er ikke helt tilfeldig....

I forrige nr. hadde vi en artikkel om S/S "Æolus" og i dette nr. forteller Thor R. Odberg om restaureringen av en helt spesiell skipsmodell, en såkalt benmodell, som hadde sin bakgrunn i et dramatisk avsnitt i vår historie, da tvillingrikene Danmark og Norge var i krig med England. Mange sjøfolk ble krigsfanger i England og havnet i "prisonen". Under de vanskeligste forhold ble disse små underverkene skapt og som nå hører til de mest kostbare raritetene i skipsmodellbyggingens historie, som bare få samlere er forunt å kunne erverve seg. Fartøyvern og skipsmodeller kan ha svært mye tilfelles. Store og små fartøyene kan fortelle nålevende og kommende generasjoner hvordan ting var, hvis alt er gjort på en riktig måte. Vi vet jo så godt, at stadig har interessante båter gått tapt og at det maritime kulturminnet er kommet for seint.

Historien vår er full av tapte kulturminner, slike som for eksempel "Kong Sverre" og "Lingard", for å nevne kun et par eldre tilfeller. Heldigvis har mye blitt bedre etter hvert og det er positivt at tilskuddsnivået har øket betydelig i de senere årene. Men det er urealistisk å tro at vi kan bevare et stort antall av større fartøyer i dette landet. Det er svært kostnadskrevende og i tillegg må man også ha en rekke entusiaster fulle av initiativ og pågangsmot, som er villige til å brette opp ermene. En skipsmodell kan på ingen måte erstatte et flytende fartøy, men er man først kommet for sent og en viktig kulturarv er forsvunnet for godt, kan en velbygget modell ofte ha et stort formidlingspotensiale. Da er det viktig at en slik modell er bygget på grundig dokumentasjon, stort sett med de samme materialene og håndverksmetoder som var brukt på det opprinnelige fartøyet.

Slik er det også i virkelighetens verden med våre gamle båter. Det skal så lite til at de blir sterkt forringet ved ukyndige og ukloke valg.

Så en gladmelding! Verdens eldste dampdrevne fartøy i fast rute, Mjøsas hvite svane "Skibladner" kan i år feire 150 år! Hjuldamperen er et internasjonalt kulturklenodium som nå er iferd med å bli fredet. Skipet har opp gjennom årene hatt mange gode venner som har gjort en formidabel innsats, for at et slikt minne ikke skulle gå tapt. Et slikt spesielt og vakkert fartøy må behandles med ærbødighet og respekt! Skipet er ganske enkelt en levende historie gjennom 150 år og som nå er i bedre stand enn noen gang.

God seilas videre!

Thor Hansen



Nytt fra Norsk Veteranskibsklub

Av Dag Thorstensen

D/S "BØRØYSUND"

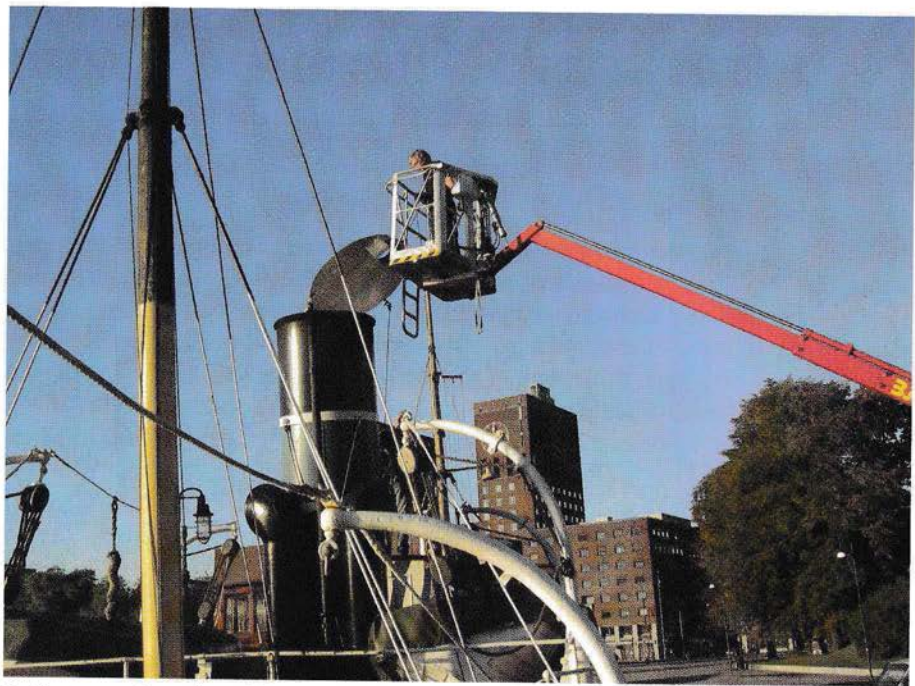
Det ser ut til å ha blitt en god og ny giv i dugnadsinnsatsen. Særlig på tirsdagene har det jevnlig vært 6 – 8 personer hver eneste gang. Dels er dette "gamle" mannskaper, dels nye medlemmer i klubben, som har trått til fra sommeren av. Når også flere av disse er håndverkere eller fagfolk på flere områder, ser vi dugnadsfremtiden og vedlikeholdet lyst i møte. Tenk på alt vi kan få gjort under dekk nå i vinter, og så bare ha utarbeider igjen til våren! Unntatt maskinen da, som ikke er så lett å ta ut i solen.

Etter at dørken og deler av 3. klasses innredning måtte rives p.g.a. utskifting av plater og spant for et par år siden, har den ligget brakk. Men nå er alt tilbake på plass, med ny dørk og det hele – og utseendemessig er det som om ingenting har skjedd. Vi ser heller ikke spor av at mannskapsmessa, maskinistlugarene og 1. kl WC måtte rives – ikke annet enn at 1. kl. WC er "ny" (en meget elegant løsning), og at de nye dørkplankene er lysere enn de andre. Planen er også at 3. klasse WC skal skiftes ut og bygges opp som 1. klasse. Selve klosettene er donert fra Porsgrund Bad (stor takk!!), men om Egil Jørgensen, som er murmester av yrke og arbeidsleder ombord, rekker å gjøre jobben med støping og det hele i vinter, i tillegg til alt det andre han gjør, er litt usikkert.

Torstein Torstensen, som driver eget firma innen skipsmekanikk, har laget manglende låsblikk i messing til de nye dørene forut. Monteringen har omsider blitt utført, og til de samme dørene har vi også fått laget støpte ventilasjonsrister som skal monteres oppe og nede.

Byssetanken har sunget sine siste strofer, rusten og fæl som den var, og Torstein lager ny i samarbeid med Arnold Lindner, vår maskinsjef. Ellers er ny isolering og garnering mot kjeleskottet i lasterommet under arbeid, slik at matlageret i rommet går litt kjøligere tider i møte. Den sprukne betongen i maskingangen mot kjelen er hugget opp og ny er støpt inn. Men det er også tusen andre ting, ikke minst i maskinen, hvor meningen var å få tatt sleidene. Men i og med dette er en ganske stor jobb, blir det nok med "vanlig" vedlikehold også denne vinteren, som ventilovertalinger o.l.

Siden "Børøysund" har ligget på verksted i lengre perioder de siste vintrene, og hvor det har blitt utført nødvendige stålarbeider, har ikke båten fått sin sårt tiltrengte vinteroverdekning. Men i år ligger båten på plass, og en lørdag i begynnelsen av november trådte flere til slik at vi fikk rigget opp presenningene over både for- og akterskipet. Båtdekket har aldri før vært vinterdekket, og et sølle forsøk med lettpresenninger blåste bort med vinden. Godt da at det finnes presenningfirmaer som



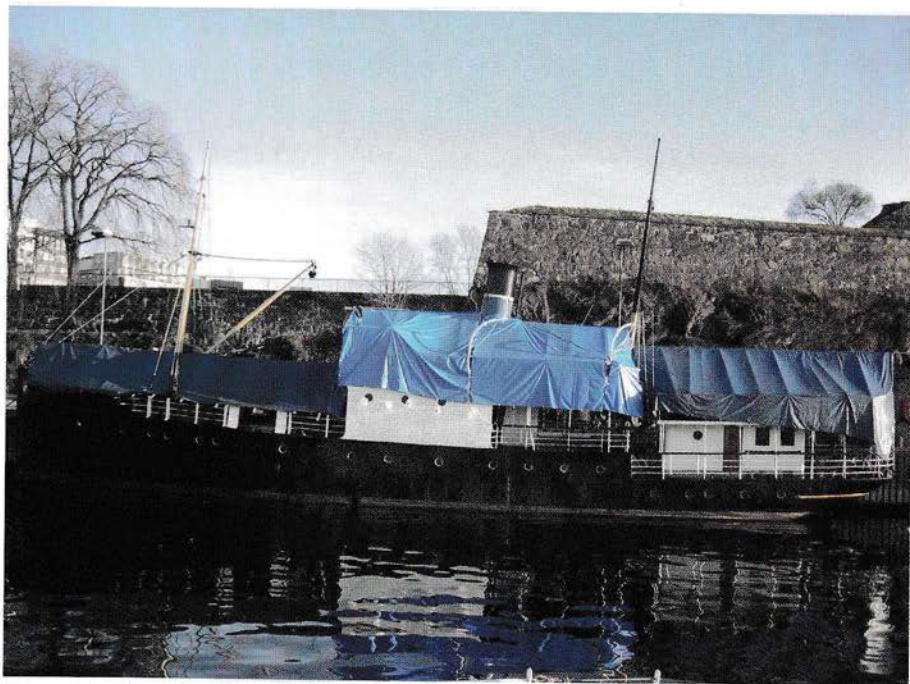
Lokket over skorsteinen blir vanligvis buksert opp stiger med livet som innsats, men så ville det seg slik at Terje Bjerer var nede med liften sin for å legge lokket på "Styrbjørn"s skorstein. Og da er han selvsagt ikke snauere enn at han tar "Børøysund"s i samme slengen.

svinger seg, og leverer fire målpresenninger på to dager! Det å dekke et fartøy som ikke er i bruk vinterstid, er nemlig det mest effektive og nødvendige "vedlikeholdet" man kan foreta.

Planen er at i løpet av senvinteren skal alle dekkene saumfares, og råteskader utbedres dersom økonomien tillater det. At deksvedlikehold på dugnadsbasis ikke er så enkelt kan nok flere fartøyvernere underskrive på, særlig siden det også hele tiden er flere meninger om hvordan det skal gjøres.

Bortsett fra dekkene, er det ikke de helt store verkstedsoppgavene dette året. Vi planlegger riktignok å gå i dokk i slutten av mars for kontroll av bl.a. bunnventiler og utbedring av et par mindre pålegg. Dette skulle imidlertid ikke ta all verdens tid, så vi bør få god anledning til vårens oppussing i april og mai. I den forbindelse: Vel møtt!!!

Klubben har tradisjon for å tenne julegran i mastetoppen før jul, men p.g.a. verkstedsoppholdene er det noen år siden vi har hatt anledning til dette. Men i år, tirsdag 20. desember, ble det gjort, med gløgg og risengrynsgrøt fra oppfyrt bysse.



Rustet for vinteren

Litt vemodig med et fartøy som er pakket inn for vinteren, men at det er høyst nødvendig for en skikkelig vern av dekk og stål, kan ingen komme fra. Riktignok hadde vi ønsket oss litt enklere konstruksjoner enn løse planker og bord, men alt får komme etter hvert.

Mandel og stor marsipangris tilfalt Arnold. Det møtte nær 40 mennesker med stort og smått, og det er virkelig en spesiell stemning å stå på en vinterkledd kai og synge julesanger. En sesong er over – en ny står på beddingen.



Nytt fra D/S «Styrbjørn»

Av Erik Steen

Skibet ble i siste halvdel av desember velvillig slept til Drammen av Oslo Havnevesens spenstige slepebåt "Mjølner". Opprinnelig skulle Bugser og Bjergnings slepebåt "Bjønn", ha slept oss, men dette fikk vi desverre ikke til å passe inn.

Fjerning av fordekk, utbedring og fornying av tanktopp og annet stålarbeid står på programmet. Når dette leses, er arbeidet forhåpentligvis kommet godt ned i "materien". Så langt har det vært en forholdsvis mild vinter, så is er ikke noe problem foreløpig langs kaiene ved Drammen Skipsreparasjon.

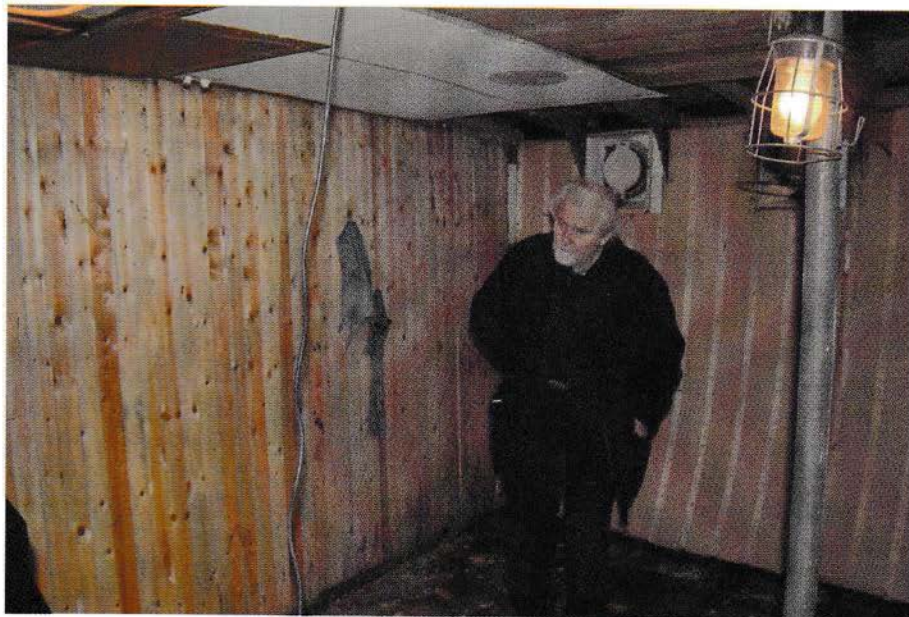
Etter at verkstedet har utført sin del av jobben, blir "Styrbjørn" slept tilbake til Oslo, hvor Hardanger Fartøyvernsenter skal legge nytt fordekk og montere de nedrevne lugarene igjen. Det har vært et ønske i flere år å skifte fordekket, da treverkets tilstand på flere steder nærmest er for jord å regne, noe vi fikk erfare rundt Lindesnes og Lista i fjor sommer. Resultatet ble en del fuktskader i to av lugarene, men siden disse likevel skulle demonteres, var det liksom ikke det store problemet.

Hva våren og sommeren 2006 byr på av turer eller oppdrag, vil tiden vise. Det jobbes iallfall med noen alternativer.



Oslo havnevesens "Mjølner" sleper D/S "Styrbjørn" til Drammen.

Foto: Magne Nilsen.



Magne Hansen inspiserer arbeidet.

Foto: Magne Nilsen.



Åge Skjelnes i arbeid.

Foto. Magne Nilsen.

Maskinisten hedret

Tekst og foto: Tore Øen,
Drammens Tidene

Han ble ikke lite overrasket, Ole Tobias Meland, da ordfører Tore Opdal Hansen dukket opp under feiringen av Melands 80 årsdag lørdag. Med seg hadde ordføreren Kongens fortjenstmedalje.

-Dette kom fullstendig overraskende på meg. Jeg hadde overhodet ingen peiling på dette, innrømmer Meland.

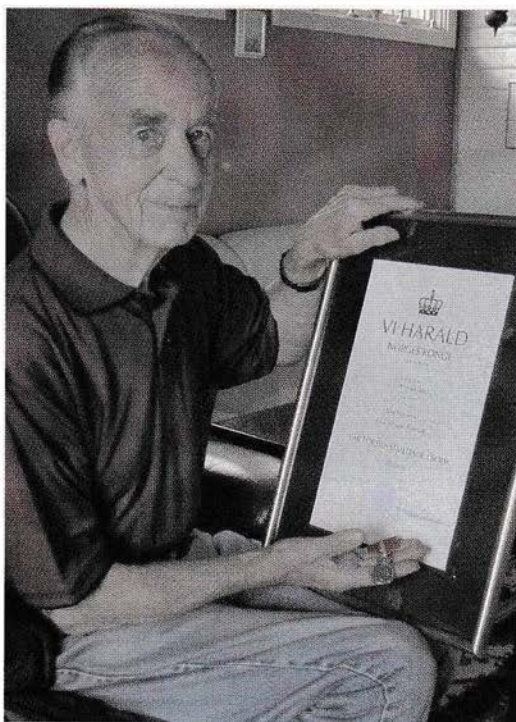
MIN DAG

Den tidligere maskinisten fikk tildelt Kongens fortjenstmedalje i sølv for sitt arbeid med restaurering av den nærmere hundre år gamle slepebåten Styrbjørn. I 20 år har Meland - og andre ildsjeler - arbeidet dugnad hver uke. Den gamle dampbåten, som egentlig skulle hugges opp, måtte bygges opp helt fra grunnen av.

-Joda, det har vært mye arbeid, forteller Meland. Han legger ikke skjul på at han tvilte flere ganger på om båten noen gang ville bli sjøklar. Sist helg gikk dampbåten for egen maskin fra Drammen til Oslo, ikke minst takket være Melands innsats.

Noe arbeid gjenstår, slik at Meland kan ikke legge vekk arbeidsdressen med det aller første.

Arbeidet med å sette Styrbjørn i skikkelig stand har skjedd i regi av Norsk Veteranskipsklub, der Meland meldte seg inn da han sluttet i aktiv tjeneste i 1984. Allerede året etter begynte arbeidet med Styrbjørn, etter at båten hadde fristet en noe usikker tilværelse ved Høvding skipsopphugging i Sandnessjøen. I sine glansdager ble Styrbjørn, som har gått under forskjellige navn, benyttet i Narvik.



I restaureringsarbeidet har Meland fått bruke sine kunnskaper fra et langt liv som maskinist på ulike båter.

-Jeg var faktisk borti kullfyrte båter under krigen, kommenterer han. Meland er født og oppvokst på Sortland i Vesterålen. I unge år dro han til sjøs, og fra 1949 seilte han i Fred Olsens rederi på alle verdenshav. Han trivdes godt på sjøen. I 1963 flyttet familien, nærmest ved en tilfeldighet til Drammen og Konnerud, der de har bodd siden.

Ole Tobias Meland fylte 80 år søndag. Lørdag var nærmeste familie samlet til feiring av dagen. Jubilanten skjønte ikke hvorfor ordføreren dukket opp midt under selskapet, men fattet etter hvert mistanke. -Det var virkelig moro, men også litt rart. Jeg tenker tross alt på alle de andre som også har vært med på dette arbeidet, sier Ole Tobias Meland. Som ikke regner med å få så store fritidsproblemer selv om arbeidet med Styrbjørn snart er avsluttet.



D/S "Styrbjørn" i fint driv.

Foto: Jørgen A. Bangor.

"Å den som var en byssegutt"

- En førstehåndsberetning fra slaveskipet D/S "Styrbjørn"

Tekst. Rolf Nordby

Å den som var en byssegutt
Med selvtilitt ved reisens slutt
Men det ble ikke meg
"For byssa er din rette plass"
"Og du må gjerne vaske dass"
"For slaven det er deg"
Og dermed fløy jeg hit og dit
Med kaffe, fløte, sukkerbit
"Og skurekosten, den er din"
"Men hold deg unna vår maskin"
"På dekk du er lakei"

Og skuta langs med kysten glir
Blant båer, skjær og kirkespir
Men ingen lystseilas
"En ferietur det trodde du"
"Nei, her er frokost kvart på sju"
Et jævla kjas og mas
Og innaskjærs rundt Jærens Rev
Mens stormskum over dekket drev
Og bølger fra hvert hundre år
Så tett som stakittgjerde står
Til trakter'n går i knas.

Så godt at Ellen var om bord
Beskyttet meg som hønemor
Mot denne ulveflokk
Om kvelden når vi var parkert
Da ble jeg gjerne assistert
Av flåtens faste kokk
Av Magnar fikk jeg melk og brød
"Den gjengen ække lett å fø"
Og Hjørdis kom med garnityr
Som fôr til disse glupske dyr
Så går de ei amok

Terrassen hvor de gjerne satt
Der foran aktre kabelgatt
Som lettøl-lager ble
"Du byssegutt, server oss no"
"Men det må være X og O"
"Vi nøyer oss med det"
Dog hevnen den var helt på topp
For alle måtte tørke opp
Selv der jeg ble til nullitet
For de fikk all oppmerksomhet
Det salt i såret gned

I Kragerø gikk Laila a`
Og slik meg muligheter ga`
Det passet meg perfekt
Så da vi kom til Jomfruland
"Se her er flåtens førstemann"
"Nå vil jeg ha respekt"
De lo seg skakk til Færder Fyr
Av bysseguttens eventyr
"Nei, du er båtens sistemann"
"Du verden, no så frekt"

Men da vi kom til Oslo havn
Så følte jeg et grusomt savn
Var Styrbjørnturen slutt?
Der snører Arild gjen sin sekk
Mens Terje han forlater dekk
Dro kjerkeTom til Ruth?
Jeg takker alle "mann" om bord
Vi ses på neste julebord
Da samles hele gjengen på
En fest i NVS og K
For det jeg gir salut

Veterantreff på Jernbanekaia

Av Jimmy Åsen, Kragerø Blad/Vestmar.

Et møte med sjefen i byssa ombord på D/S "Børøysund"

I over 30 år har Hjørdis Walle-Jensen fra Skåtøy vært sjefen i byssa på veteranbåten D/S "Børøysund". Sitt daglige arbeid har hun hatt på Rikshospitalet i Oslo som anesthesi- sykepleier. I sommer flyttet hun tilbake til Kragerø. Vi har truffet henne om bord på "Børøysund" og i sin nye leilighet på Skrubben.

Tidlig i august stevnet to veteranbåter inn Kragerøfjorden. To dampbåter ble liggende ved Jernbanekaia, utenpå hverandre. Det var D/S "Styrbjørn" og D/S "Børøysund". For 50 år siden og mer, var slike fartøyer et vanlig syn i Kragerø. I dag er det en begivenhet.

Det er to grunner for at denne dagen sitter så godt i minnet. For det første et kort; men intenst regnvær. Så voldsomt at man nærmest følte at man sto under en foss da det regnet som verst.

Under dekk

For det andre, en kvinne som vi traff på kaia, da vi av nysgjerrighet dro ned for å se på båtene. Hjørdis Walle-Jensen fra Skåtøy. Hun var kombinert stuert og kokk om bord på D/S "Børøysund". Sammen med Carl Fredrik Monsen ble vi invitert om bord. Hjørdis holdt på i byssa. Det ble laget skikkelig sjømannskost. Hun jobbet sammen



«Styrbjørn» og «Børøysund» ved Jernbanekaia i Kragerø.

Foto: Jimmy Åsen.



Hjørdis Walle-Jensen i byssa på "Børøysund" med en tidligere stuert på hurtigruta, Magnar Kristensen. Foto: Jimmy Åsen, Kragerø Blad Vestmar.

med Magnar Kristensen, som i flere år hadde vært stuert om bord på Hurtigruta. Fikk også hilse på skipperen, Magne Hansen. Under dekk sto varmen mot oss. Det suste i stimrør over hodene våre. Døra inn til maskinen sto på vidt gap for å få mest mulig luft. Inne i den trange byssa var det ikke mindre hett, for å si det mildt. Lukten av mat, stekt kjøtt, slo mot oss.

Kragerøbesøket

Båtene var på vei fra Bergen, hvor de hadde deltatt på et stort stevne for veteranbåter. På turen til Oslo hvor båtene hører hjemme, tok de en snartur innom Kragerø for å ligge til kai natta over. Det var noe Hjørdis hadde ordnet. Hun ville så gjerne hjemom en tur. Sjøfolkene fikk senere denne ettermiddagen en omvisning i Kragerø Sjømandsforening. Dette ble satt stor pris på. For er det noe disse sjøfolkene var interessert i, så var det sjøfartshistorie. Kontakter ble knyttet og neste sommer kommer D/S "Børøysund" tilbake. Det var ikke mye vi fikk pratet med Hjørdis denne gangen, for det var ganske hektisk om bord. På dekk sto sultne sjøfolk og venta på servering. Foruten å lage mat hadde Hjørdis en rekke andre gjøremål. Mange skulle spørre henne om ett eller annet, og familien hadde kommet på besøk. Hjørdis hadde utrolig nok tid til alle.

Jeg har nylig flyttet hjem til Kragerø. Kan vi ikke ta en prat litt senere? spurte hun. Som sagt, så avtalt.

Har vært mange båter i mitt liv

Da vi pratet sammen for noen dager siden var det allerede gått en god stund siden

møtet på Jernbanekaia og på D/S "Børøysund". Noe det første hun sa da vi satte oss for å prate og nyte den milde høstsolen var: "Det har vært mange båter i mitt liv". Hun fortalte om oppveksten på Skåtøy. Om roturer i prammen. Om ferjeturene for å komme seg på skolen i byen. Hun har jobbet som sykepleier om bord på cruiseskip, og har i mer enn 30 år i byssa på D/S "Børøysund", fartet opp og ned langs norskekysten.

Medlem i 1972

Hvordan begynte dette engasjementet med "Børøysund"?

Jeg ble medlem av Norsk Veteransklubb i 1972. Jobbet som anestesisykepleier ved Rikshospitalet, og trengte å gjøre noe helt annet på fritida. Det er viktig å gjøre helt andre ting for å få overskudd til å klare en jobb som anestesisykepleier. En lege jeg arbeidet sammen med spurte om jeg ikke kunne tenke meg å bli medlem i foreningen. Da lå "Børøysund" i Oslo, og den ble fra da av "min" båt. De første årene var det mye arbeid med å sette "Børøysund" i stand. Det har blitt mye vasking, reparasjoner og ikke minst pussing. Det er det for øvrig ennå. Hjørdis Walle-Jensen faste plass på "Børøysund" ble byssa.

Mat og matlaging var ikke fremmed for henne. Som ung kvinne gikk hun på husmorskolen i Skien. Det var før hun utdannet seg til sykepleier på Rikshospitalet.

Jeg ble både stuert og kokk om bord. Har stått til rors også, men liker bedre å lage mat. Måtte stå for innkjøp og matlaging. Sjøfolk er en yrkesgruppe som setter pris på god mat. Men det er artig også. Sjøfolk skal ha mat som de blir mette av. Det nytter ikke å komme med gourmet-retter der i gården. Det skal være kjøtt og poteter og supper. Stormsuppe er alltid populært. Og en annen viktig ting. De skal ha mat til faste tider. Det nytter heller ikke å komme med grønnsaker og salater. Det er ikke særlig populært, ikke fisk heller.

Ville se sjøen

Selv om Hjørdis nå er pensjonist, har hun på ingen måte tenkt å oppgi "Børøysund" og båtlivet helt, selv om det ikke blir så mye som tidligere.

Hvordan er det å flytte tilbake til Kragerø etter så mange år i hovedstaden?

Det har gått som en drøm. Hadde gått å tenkt på muligheten å flytte tilbake, men alt skjedde så raskt. Denne leiligheten dukket plutselig opp, og jeg måtte ta en rask avgjørelse. Dette var akkurat en slik leilighet jeg hadde drømt om. Skulle jeg tilbake til Kragerø så skulle jeg bo et sted jeg ser sjøen. Og bedre enn dette kan man ikke bo.

Jeg sier det sånn. Det viktigste i livet er helsen. Er helsen bra, kan du styre livet ditt slik du selv ønsker det. Jeg liker å ha kontroll over mitt eget liv og jeg liker å oppleve ting. Er veldig kulturinteressert. Da jeg bodde i Oslo gikk jeg ofte på konserter og på andre kulturarrangementer. Det kommer jeg til å fortsette med. Det er jo bare å sette seg på bussen å kjøre inn til Oslo, men det skjer jo så mye spennende her i Kragerø. Det skal jeg få med meg etter hvert. Det er ofte små ting i livet vi setter størst pris på. Det var heller ikke mye luksus om bord i "Børøysund", men det var frihet.

Hva skulle stå på menyen hvis du skulle servere et skikkelig festmåltid for mannskapet på "Børøysund"? - Erter, kjøtt og flesk.

Årets "fisketur" til Horten

Av Dag Thorstensen

Tradisjonen tro er det avsluttende "fisketur" for mannskapet på "Børøysund" etter hver sesongslutt. Nå er det vel ikke fisken og fiskingen som er det store, men et navn skal man jo ha på en tur, om ikke for annet enn å ha noe skjule seg bak. Først var det meningen å gå til Son, men siden man der ikke hadde annet å by enn Son Kro, ble hodene lagt i bløt, og blikkene svømte vestover, slik folk har gjort før oss.

Det var ikke nei i hans munn, tidligere museumsdirektør Steinar Sandvold, da klubben forespurte Marinemuseet i Horten om det var mulig med adgang og omvisning lørdag 1. oktober, til tross for at det var stengt for sesongen.

Men turen begynte fredag 30. september med skikkelig møkkavær. Vind og regn gjorde det riktig ufyselig, men desto bedre ble det da vi var forføyd i den gamle marinebasen, og ankerdrum og får-i-kål – som hadde ertet våre lukteorganger i lang tid – endelig var innen rekkevidde. Tett sammenbenking av 22 mannskaper i 1. klasse var trangt, men hyggelig.

Møkkaværet fortsatt hele lørdag formiddag, men hva gjorde det, inne på



"Børøysund" til kai i Karljohansvern, den gamle marinebasen i Horten, hvor også "Christian Radich" lå som innleid losjiskip for befalskoleelever. Noe marinevirksomhet er det fortsatt altså. Grått og trist vær, men frisk vind sørget for at regnet snart blåste bort.

Steinar Sandvold, en meget kunnskapsrik guide, forteller at KNM "Utstein" er verdens minste havgående U-båt. Den er i Kobben-klassen, og var i operativ drift inntil 1965. Sandvold har selv tjenestegjort ombord, og kunne fortelle at mannskapet var på 18 mann, og at kun kokken og skipssjefen hadde egen køye. De andre måtte dele – når den ene var på vakt, var jo køya ledig....



Marinemuseet? De fleste av oss har jo vært der før, men for undertegnedes vedkommende var det mange år siden, og jeg husket ikke at det var så omfattende og så mye å se.

Stor, liten U-båt

Vi begynte ombord i museets siste tilvekst, KNM "Utstein", en U-båt vi synes var stor, men som faktisk var verdens minste havgående U-båt. Folk med klaustrofobi har iallfall ingenting på et slikt fartøy å gjøre, ikke når den ligger trygt på land, og slett ikke når den går i neddykket tilstand. Det er vanskelig å fatte hvordan livet var ombord i en slik båt, hvor det var forbudt å vaske seg mer enn høyst nødvendig – man måtte jo spare på ferskvannet. Enda vanskeligere å fatte er det at det går an å stable fire mann (froskemenn) etter hverandre i et torpedorør, og som så skulle ut i sluse før de "ble sluppet ut" i sjøen, kanskje på store dyp. At psyken til slike folk var på topp, er det ikke tvil om - ingenting for enkle dampskipspingler! Du skulle også sett byssa, hvor kokken var alene om å lage mat til hele mannskapet, på en plass hvor et tekjøkken på en hybel virker kjempestor i forhold.

Mange modeller

Marinemuseet i Horten er faktisk verdens eldste marinemuseum, opprettet alt i 1853. Det var kom.kapt Klinck som i sin tid donerte en samling fra krigen mot England 1807-1814. Marinemuseet holder til i Tøyhuset, som intet har med hverken tøy eller soldatenes utstyr å gjøre. Tøyhus i denne sammenheng betyr våpenhus, av det tyske Zeughaus, dvs. arsenal eller depot. Her inne på museet ble vi presentert for en lang rekke modellfartøyer fra marinens tjeneste, det skal være over 130 av dem. Den største er "Freia" fra begynnelsen på 1800-tallet, 5 meter høy, åtte meter lang fra klyver til mesanbom.

Fra en U-båt fra vår tid blir det et langt sprang i tid tilbake til fregatten "Freia", bygget 1818, og den 8 meter lange modellen av fartøyet, som faktisk er nesten like gammel.



Utstillingen dekker bl.a. storhetstiden til den dansk-norske marinen på 16- og 1700-tallet med Tordenskjold og flåtebasen Fredriksværn.

Den dekker krigene mot England i 1801 og 1807-1814.

Vi får innblikk i oppbyggingen av egen marinestyrke etter 1814, ikke minst gjelder det overgangen fra seil til damp.

Og selvsagt marinens utvikling før, under og etter de to verdenskrigene.

Men tiden gikk, og det som skulle være en omvisning på 2 timer, endte ikke før det var gått 3 – likevel fikk vi ikke med oss mer enn litt pirk på overflaten – det var så utrolig mye å se. Så hit kommer vi tilbake om ikke så lenge. Så vår oppfordring til deg når du er i nærheten: Gå ikke glipp av Marinemuseet, det er åpent alle dager i mai til september fra 1200 – 1600, i oktober til april bare søndager. Men gruppeomvisning utenom tid er altså mulig!

Så ble det sol

Ut på dagen lørdag tittet solen frem, og resten av helgen var bare idyll, med hyggelig middag i 3. klasse (så mange har vel aldri spist der tidligere?), riktignok med et provisorisk ekstrasbord stablet på bruskasser - noe som avstedkom ønsket om løse ekstrasbord i påtrengende tilfeller. Dette kommer!

Og søndag var det avgang kl. 1200, med fin cruising nordover hjem i vakkert høstvær. Nå fikk vi anledning til å rydde og gjøre delvis klar for vinteren, bl.a. ved å legge ned alle livvestene, demontere rekkepresenninger og andre ting.

En hyggelig avsluttende tur på en fin seilingssesong.

SKIPSBYGGING VED SKIEN OG NORSJØ 1864 – 1874

NY BOK!

PER BERNT TUFTE:

«Skippsbygging ved Skien og Norsjø», omhandler i alt 22 skip som ble bygget ovenfor Skien og Løveid sluser. I arkivet til Norsjø-Skienkanalen ble skipene funnet, samt byggherre og byggested. Navn på 20 av dem var det også. Skipene ble buksert gjennom slusene for deretter å bli rigget i Skiensfjorden.

Bokformat: Br. 21 cm, høyde 20 cm og 84 sider med bilder og tegninger. Innb.

Pris kr. 198,- inkl. porto

UNION-BÅTENE Hverdagsbåtene fra Skien

JAN RUGSTAD fra Skien er forfatteren som står bak boken «UNION-BÅTENE» – Hverdagsbåtene fra Skien –. Det var rederiet A/S Transitt, Skien som sto for driften av alle Union-båtene fra I til VII. Det var ruten mellom Skien til Oslo som var hovedtyngden, Union-båtene lastet ca. 150 tonn og brukte omkring 12 timer på turen til Oslo. Union-båtene var ca. 95 fot lange, 19 fot brede og ca. 8 fot dype.



Bokformat: Br. 21 cm, H 20 cm
og 72 sider med mange bilder.

Førpris kr. 198,-. Innb.

TILBUDS-Pris kr. 79,- + porto

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

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

www.geniusforlag.no 480 33 037

- SETT ☐ SKIPSBYGGING ved Skien og Norsjø. Kr. 198,- inkl porto
KRYSS ☐ UNION-BÅTENE. Kr. 79,- + porto
 ☐ TILBUD: Ved kjøp av begge bøkene Kr. 250,- inkl porto

Navn

Adr.:

Postnr./sted:

Underskrift

Til Børøysund 26.11.2005

Av Karl Erik Harr

fremført på Veteranskibsklubbens
julebord

Derinne i Raftsundet
mellom de strenge fjell
mellom Trolltindan og Digermulen
i strømmen mot Ulvøya
der de små korsene står
etter dem som har levet her
under de truende fjellflågene –
-sett sneskavlene svinne
og bli til striper mot vårnettene
-sett fossene gråte ut
fjellenes gamle sorg mot sundet
-sett seien stå tett i strømmen
når han går nordlig:

Et lite skip i natten
med uhørlige stempelslag,
sort skorstein, smal og høy over dekk
blått bånd –
Børøysund på sør
fra Bogstranda forbi Brottøya
i Raftsundet lenger sør
Øyhellsundet om styrbord
Lille Molla – og Vestfjorden åpner seg
i måneskinnet
mens Hølla driver i gammel tungsjø
og røyken står lavt innover land
i Molldøra mot Brettesnes,
fordi han er østlig
og ilter i marsnatten.

Stemplantene går, sindige og sakte
- et støt i fløyta: Svolvær i sikte.
Sjarkene svermer ut
i morgenlyset
mens lokalen svinger inn
i det smale løpet
mellom fiskehjøllene og bryggene
og legger til ved Hotel Lofoten
på dampskipskaia
mens den vesle ferga
piler utover mot Svinøya
og Berg Sønner.
Vel ror!
Avgang klokken 8 for Henningsvær
og Stamsund!

Men nu ligger skuta i dvale
nedpakket i presenning
ved Akershus kai.
Jeg kjenner tilstanden
lengselen nordover.
Jeg ser på skroget at
hun lengter hun også:
Børøysund, et lite sund
ved Stokmarknes
der han August svingte inn
til Stokmarknes Marked
og der livet suste
med karuseller og wienerbrød
klokkejøder og kalven med de to hoder
Å eg veit meg eit land!



Tegning av Karl Erik Harr.

Skuter eller menn:
Vi lengter tilbake
til våre egne kjølvann
som ligger som minnelser
langs strendene der nord,
langs Brottøya, Digermulen og Hølla.
La oss ta et støt i fløyta sammen:
Han Elias Blix, d/s Børøysund
og han Espolin.

Vi er her alle, nu blåser vi
med dei finaste band
mens stempelslagene går
på erindringens gamle lokalrute
mellom barndommens fjell
mens hurtigrutene blir større og større
- seiler inn i fjerne farvann
og er innstilt hver torsdag
fra Harstad på nord.

- og hva skal det hete, rederiet?
VDS – OVDS eller TFDS,
eller, som det het
den gangen OVDS gikk i berget
ved Bodø
og skipperen hadde vært på fest:
VSOP?

De finner det nok ut
de nye koster –
Men dampen er borte
og damesalong
det har de ikke.

Norsk Veteranskibsklubs Fond til Bevaring av Eldre Fartøyer

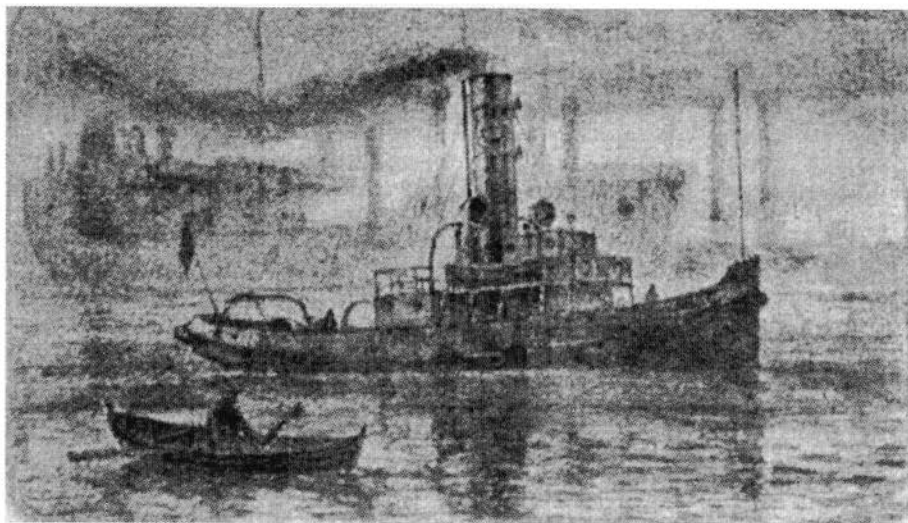
Karl Erik Harrs litografier D/S Børøysund og D/S Styrbjørn

Karl Erik Harr

Karl Erik Harr, født i Kvæfjord 8. mai 1940, er en av våre mest betydelige skildrere av nord-norsk natur og folkelynn. Han er en av de mest markante representanter for den nyromantiske retning fra midten av 60-årene. Harr er kjent både som maler og grafiker, og hans arbeider har vunnet stor anerkjennelse. Likeledes er han en populær og dyktig bokillustratør og forfatter. Karl Erik Harr har gjennom årene deltatt i en rekke separat- og kollektivutstillinger, og han er representert i flere offentlige samlinger. Han har gjennom årene engasjert seg sterkt i bevaringen av D/S Børøysund og D/S Styrbjørn.

D/S Styrbjørn

D/S Styrbjørn er en kullfyrt dampselepebåt bygget ved Göteborgs Nya Verkstad i



"D/S Styrbjørn på Narvik havn"

Litografi av Karl Erik Harr, trykket i et opplag på 100. Billedmål 24x39 cm.

1910 for et svensk rederi, og ble etter hvert satt inn som slepebåt for malmskip på havnen i Narvik, hvor den var i drift frem til 1963. Norsk Veteranskibsklub overtok skipet i 1979. Etter en krevende og innsatsfylt restaurering ble D/S Styrbjørn satt i drift våren 2005. Skipet drives på dugnadsbasis av klubbens medlemmer, og det er et

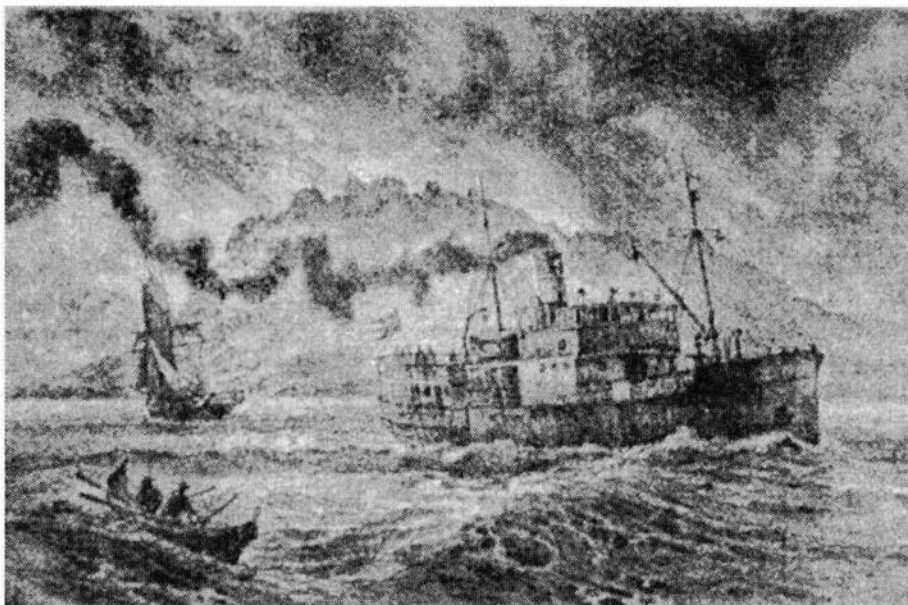
mål at skipet som det eneste bevarte av sitt slag i Norge skal være et flytende museum.

D/S Styrbjørn er 90 fot lang, tonnasjen er 169 bruttotonn. Hovedmaskinen er en compound-dampmaskin på 550 hk. Kjelen er en kullfyrt røkrørskjele med to fyrganger.

D/S Børøysund

D/S Børøysund er et kombinert laste- og passasjerskip beregnet for lokalrutetrafikk, bygget ved Trondjems Mek. Verksted i 1908. Det er det siste kullfyrte dampskipet med orginal maskin som er bevart i Norge, og er en typisk representant for "gamledampen" som betjente norskekysten i forrige århundre. I størsteparten av sitt aktive liv tilhørte hun Vesteraalens Dampskibsselskap, og gikk i rute i Lofoten og Vesterålen helt frem til 1959. Skipet ble overtatt av Norsk Veteranskibsklub i 1969 og er etter hvert blitt tilbakeført til det utseende den hadde i 1935. Skipet drives i dag på dugnadsbasis av klubbens medlemmer som et flytende museum. D/S Børøysund har fast kaiplass foran Rådhuset i Oslo, og er et kjent og kjær trekk i bybildet.

D/S Børøysund er 108 fot lang, tonnasjen er 179 bruttotonn. Maskinen er en trippel-ekspansjons-dampmaskin på 250 hestekrefter. Kjelen er en kullfyrt røkrørskjele med to fyrganger.



"D/S Børøysund – nord i Raftsundet"

Litografi av Karl Erik Harr, trykket i et opplag på 50. Billedmål 32x49 cm

Norsk Veteranskibsklubs Fond til Bevaring av Eldre Fartøyer

Norsk Veteranskibsklubs Fond til Bevaring av Eldre Fartøyer ble stiftet i 1986 med det formål å fremskaffe midler til restaurering og bevaring av fartøyer i klubbens eie. Fondet var opprinnelig basert på en kunstnergave hvor fem anerkjente grafikere bidro med hvert sitt litografi til en kunstmappe. Inntektene fra salget av denne kunstmappen har gjennom årene gitt meget viktige bidrag til bevaring av klubbens fartøyer.

I 2004 ga den anerkjente kunstneren Karl Erik Harr to litografier av klubbens skip D/S Styrbjørn og D/S Børøysund til Fondet. Hele opplaget selges eksklusivt gjennom Fondet og inntektene fra dette salget vil være et meget viktig bidrag til fortsatt bevaring av disse skipene.

Salg av litografiene

Litografiene er kun til salgs gjennom Norsk Veteranskibsklubs Fond til Bevaring av Eldre Fartøy.

	Pris	Medlemspris *
D/S Styrbjørn	3500	3000
D/S Børøysund	5000	4500

* Medlemspris gis medlemmer av Norsk Veteranskibsklub, Veteransklaget Fjordabåten, Nord-Hordland Veteranbåtlag, Atløys Venner, Forbundet Kysten og Nordenfjeldske Staalskibs-Union

* Innramming m/passepartout etter avtale – pris ca 800 kr pr bilde

* Ved postforsendelse kommer portoutgifter i tillegg

Kontakt/bestilling:

Mårten Ervik	951 82 299	marten.ervik@nordea.no
Torkel Sjoner	957 68 391	tsjoner@broadpark.no

Eller til

Norsk Veteranskibsklubs Fond til Bevaring av Eldre Fartøyer
Postboks 1287 Vika
0111 Oslo

Bankkonto: 6011.05.18482



NYTTÅRSTILBUD

til Dampskibsposten lesere



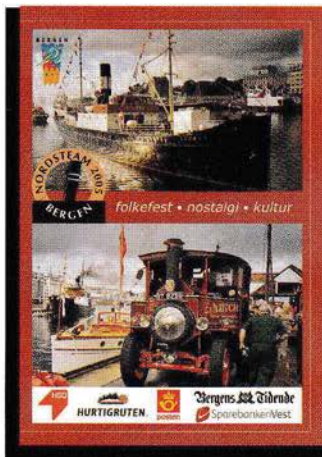
Nordsteam-boken er på 96 sider og er rikt illustrert med drøyt 250 bilder. Boken inneholder også artikler av historisk karakter. Boken kan kjøpes i bokhandelen, eller bestilles gjennom Nordsteam.

Bok og DVD/Video

Var du til stede, eller gikk du glipp av Nordsteam 2005? Tidens største veteranbåt og samferdselsfestival i Norge ble arrangert 3. – 7. august.

Over 40 fartøyer deltok. På land var det et mangfold av rullende og stasjonære klenodier. Motto for Nordsteam 2005 var: Folkefest – nostalgi – kultur. Gjennom bok og film kan de glade og hektiske augustdagene gjenoppleves.

kr 200



Nordsteam-filmen er på 55 intense minutter og skildrer høydepunktene under Nordsteam. Den forteller også historien om D/S «Stord 1» og innspurten for å få båten klar til Nordsteam. Filmen er å få på DVD i bokhandelen og på postkontorene, mens VHS-video må bestilles gjennom Nordsteam.

Bestilling:

Nordsteam 2005

Postboks 588 Sentrum – 5806 Bergen – info@nordsteam.no – mobil: 994 28 925
www.nordsteam.no

Tilbudet gjelder:

Ved bestilling av 5 eks. eller mer, kr 200 pr. eks. + frakt.
Ved bestilling av 10 eks. eller mer, kr 200 pr. eks., fraktfritt.
pris ellers kr 250,-. porto i tillegg. DVD/Video kr 249,-.

Jeg ønsker å bestille _____ eks. ☐ BOK ☐ DVD ☐ VHS

Navn: _____

Adr: _____

Postnr. _____ Sted: _____

D/S STORD I – full fart forover!

Av Harald Kvinge

D/S Stord I si deltaking under Nordsteam 2005 Bergen 3.-7. august markerte ferdigstatus for 1. fase av istandsetjinga. Båten fekk vist seg fram for bymann og bonde. No er det berre å stå på for å få D/S Stord I heilt "ship shape". Det er målet for fase 2.

Veteranskiplaget Fjordabåten er i gang med organisatoriske prosessar og planlegging av praktiske aktivitetar i fase 2.

På laget sitt årsmøte 19. november 2005 vart vedteke å oppretta ein stiftelse for D/S Stord I. I vinter skal avviklast ekstraordinært årsmøte som skal vedta vedtekter for stiftelsen og deretter vert D/S Stord I overført til denne. Vedtektene skal gi medlemmene i Veteranskiplaget Fjordabåten rettar til å delta i arbeidet med båten som om D/S Stord I framleis var eigd av medlemsorganisasjonen.

Ansvaret for det vidare arbeidet med istandsetjing vil liggja på styret for stiftelsen. Men det praktiske arbeidet skal delegerast til ein eigen prosjektorganisasjon med desse gruppene:

PROSJEKT D/S STORD I

Teknisk gruppe:

Koordinator: Jan Lyder Nilsen

Prosjektutgreiar: Gunnar Storaas

Leiar om bord: Kåre Taule

Maskin: Hermund Hansen

Elektro/automasjon: John Bordvik

Maling/dekksutrusting: John Rebnord/Magnar Lund

Prosjektsekretær: Harald Kvinge

Økonomi og PR gruppe

Arne Sundal, leiar

Harald Sætre

Atle Vie

Jan Lyder Nilsen, konsultativ medlem

Ressursgruppe antikvarisk istandsetting (RAI)

Harald Sætre, leiar

Atle Towsen, Bergen sjøfartsmuseum

Erik Småland, Museumssenteret i Salhus



Her ligger "Granvin" og "Stord I" ved Bryggen i Bergen under arrangementet "Bønder i by'n".

Foto: Harald Sætre.

Åsmund Kristiansen, Hardanger Fartøyvernssenter
Riksantikvaren, konsultativ medlem.
Jan Lyder Nilsen, konsultativ medlem

Driftsgruppe

Som økonomi og PR gruppen.
Forsterkast ved behov med ressursar frå M/S Granvin.
Jan Lyder Nilsen, konsultativ medlem

Hardanger Fartøyvernssenter og Dåfjorden Slipp vert sett på som dei mest aktuelle verfta for utføring av største delen av innreiingsarbeida. For tida vert det arbeidd med å kalkulera alle innreiingsarbeida for å få oversikt over finansieringsbehov og arbeidsprossesar.

Det må takast ein del strategiske avgjerder knytta til framdriftsplan; kva skal gjerast først og sist, kva kan gjerast på dugnad, oppdeling i "pakkar" som kan "seljast" til sponsorar etc.

Dei økonomiske ressursane vil vera avgjerande for framdrifta. Mange er interesserte i D/S Stord I og vi har godt håp for å få inn pengar både frå det offentlege og private.

Bileta til denne artikkelen er frå arrangementet "Bønder i By'n" dagane 8.-11. september 2005. Her fekk me inn nokre kroner på sal av epler som var sponsa av fruktbøndene i Hardanger.

Dampskipet "Stord I" seiler med Bergens byflagg!

Tekst og foto: Trine Marcussen

Dampskipet "Stord I" fikk æren av å være hedersgjest under samferdselsfestivalen "Nordsteam 2005 Bergen", så dette ble nok en milepæle i "Stord I" sin 93-årige historie. Se for øvrig omtale av Nordsteamboken annet sted i dette nummer av Dampskibsposten.

Bergens byflagg var dessverre ikke leveringsklart til "Stord I" under Nordsteam 2005, så det ble i ettertid overrakt til skipsføreren av ordføreren i Bergen, - Herman Friele. Dette skjedde den 26/9-05. Representanter for økonomigruppen til Veteransklaget Fjordabåten var også tilstede under den hyggelige seansen.

Ordfører Friele er som kjent en veteranbilentusiast, og kanskje nettopp derfor var han også så levende interessert i omvisningen i veteranbåtens maskineri og styrhus. Stor interesse vakte dessuten HSD sin utstilling om bord i "Stord I". Den minnet oss om hvor viktig båtene og bussene har vært som møteplasser for folk opp i gjennom tidene. I takknemlighet for at ordføreren beåret "Stord I" med besøket og byflagget, fikk ordfører Friele en flott innrammet plansje av "Stord I", hvilket han tydelig satte stor pris på.



Dampskipet "Stord I" fikk overrakt Bergens bys flagg den 26/9-05 av ordfører Herman Friele.



Harald Sætre, Atle Vie, Arne Sundal, Kåre Taule og John Rebnord tok gladelig ordføreren i Bergen, Herman Friele, med på en omvisning på dampskipet "Stord I", etter at overrekkelsen av byflagget fra ordfører til skipsfører hadde funnet sted.



Bergens ordfører Herman Friele fikk en flott innrammet plansje av "Stord I" etter at overrekkelsen av byflagget hadde funnet sted.

Sjøkaptein hedret



Sjøkaptein Odd Jostein Gundersen (71 vart tildelt H.M.Kongens fortjenestemedalje i sølv av ordførar Magne Rommetveit under ei tilstelling i Maritimt Museum på Leirvik, Stord, torsdag 22. september.

Odd Jostein Gundersen har vore engasjert i Veteranskiplaget Fjordabåten sine båtar sidan oppstarten i 1980. Han var med og tok i mot D/S Stord I då båten kom tilbake til Vestlandet og han la til rette for istandsetjingsarbeidet som gjekk føre seg på Stord. Etter 1988 har han konsentrert seg om M/S Granvin. Odd Jostein har og vore varamedlem i styret til Veteranskiplaget Fjordabåten.

Veteranskiplaget Fjordabåten overtok og sette i stand veteranskipet M/S Granvin i 1988/89. Odd Jostein har vore kaptein om bord i M/S Granvin sidan 1989. Men i tillegg til å føra båten har han hatt overordna vedlikehaldsansvar. Hans innsikt og ansvarskjensle har vore til uvurderleg nytte for reiarlaget. Ein veteranbåt, som M/S Granvin bygd i 1931, skal vera i god stand og takast vare på som eit kulturminne etter antikvarisk rette handversmessige metodar. Samstundes har båten alle krav til seg som passasjerfartøy i offentlig transportteneste.

Odd Jostein Gundersen har som vedlikehaldsansvarleg klart å leia arbeidet med dugnadsfolk og verkstadsfolk på ein slik måte at Sjøfartsdirektoratet sine krav og Riksantikvaren sine krav er stetta.

I yrkeslivet var Odd Jostein Gundersen med på den høgteknologisk utviklinga innan offshoreverksemda. Ved Aker Stord tok han ut supertankarane (over 200.000 tonn dødvekt) på prøvetur i Nordsjøen. Etter tankskipsepoken var over, var Odd Jostein Gundersen engasjert i alle plattformoperasjonar fram til han gikk av. Dette var komplekse maritime operasjonar med skip, boreriggar og store flytande

konstruksjonar. Her var det tale om pionerarbeid og utvikling av den offshoreretta verksemda for nasjonen.

Han har samstundes halde oppe interessa for tradisjonell skipsfart og sjømannskap. Han er oppteken av å få yngre generasjonar med i arbeidet med vetreanbåtane for å læra dei om fjordabåtane sin betydning for folk sitt reisemønster i "gamle dagar" og kva båtane hadde å seia for kontakten mellom by og land.

Odd Jostein Gundersen er ein av dei einskildpersonane som med sin ueigennyttige innsats har vore med på å ta vare på den maritime kulturarven knytt til dei gamle fjordabåtane. Det var difor naturleg for Veteranskiplaget Fjordabåten, saman med familie, aktive veteranbåt-entusiastar, tidlegare kollegaer, å feira tildelinga av H.M. Kongens medalje.

For Veteranskiplaget Fjordabåten, Harald Kvinge.

Stavenes kom til Nordsteam 2005

Av Hallstein Ese

Dei som våren 1991 gjekk i bresjen for å redde Stavenes heim frå England var lukkeleg uvitande om at han 14 år seinare skulle liggje som eit oppmåla vrak ved kai under Nordsteam 2005. Slik sett vart båten eit godt døme på det mange fartøyvernarar gjerne erkjenner: Hadde dei visst kor gale det kom til å bli hadde dei aldri gjort det. Om so var, ville truleg mange av dei historiske fartøya vi har greidd å ta vare på i Norge for lengst gått tapt.

Nordsteam 2005 vart som forventa ein stor suksess både for arrangørar, deltakande fartøy, og for Bergen som tradisjonell fjordabåtby. Sjølv om Stavenes teknisk sett framleis er i eit tidleg stadium i restaurerings-prosessen var det rett å vise fram båten under Nordsteam 2005. Ved sjølvsyn kunne publikum danne seg eit inntrykk av kva det frivillige fartøyvernet i praksis handlar om. Eit besøk på Stavenes, deretter Stord 1, og til slutt ei reise med den ferdig restaurerte Oster ga folk eit solid begrep om kva slags utfordringar vi som fartøyvernarar hanskast med på frivillig basis. Dette ser vi som ei viktig form for kulturformidling som på sikt vil gi fartøyvernet eit positivt omdøme som kan vere med å bryte ned folk sine fordommar om at det vi driv med er ein kostnadskrevande hobby for spesielt interesserte.

Stavenes vart godt besøkt, og fekk positiv medieomtale. Etter Nordsteam vart han slepa vidare til Dáfjorden Slipp der han framleis ligg. Her tek vi sikte på å få utført nødvendig skrogarbeid. Vidare arbeid med båten vil i stor grad vere avhengig av kor flikne vi som eigarar av båten er til å skape framdrift og resultat i arbeidet vårt. Det er og vårt syn at tida arbeider for slike prosjekt. Vi har registrert ei auka interesse for å ta i bruk kulturminne for å få til lokal verdiskaping. Gjennom aktiv bruk i sine tradisjonelle farvatn er Stavenes godt konkurransedyktig som kulturminne med verdiskapingspotensiale.

«Prisoner of war model»

Av Thor R. Odberg

200 år gammel skipsmodell av bein

Modellen

For en tid siden dukka et begredelig vrak av en modellskute opp på skrivebordet mitt.

Den kom frem fra glemselen under opprydding i et dødsbo.

Modellen var 42 cm lang med baugspydet, og høyden fra kjøll til mastetopp var 33 cm. største bredde var 6,5 cm. På skrogets form så det ut til å være en modell av en fransk fregatt med 48 kanoner fra ca 1800.

Modellen så forferdelig ut, så frua ville helst ikke ha den i huset, men modellen har en helt spesiell historie...

Napoleons kriger

På slutten av Napoleonskrigen fikk en norsk sjøkaptein den i bytte da han ga mat til noen krigsfanger som satt i prisonen.

Under krigen 1775 til 1815 tok Engelskmennene mange krigsfanger. I årene 1803 til 1814 ble i alt 122 440 soldater og sjømenn satt i prisonen. De kom fra mange nasjoner, også en del nordmenn. De ble stua sammen i mørke, fuktige nedrigga skuter hvor de satt fanga i årevis. Det fins eksempler på mennesker som var fanga i 12 år, og som ikke hadde sett familien sin på 20 år. Etter som antallet fanger økte ble det for trangt på fangeskipene, så det ble opprettet fangeleirer på land.

Fangene var jo ikke kriminelle. Grunnen til at de satt fanget var derimot å forhindre dem i å delta i krigen mot England. Derfor hadde de en viss frihet på dagtid. Rundt fangeleirene dukket det opp marked hvor fangene kunne selge ting de lagde, og kjøpe ting de hadde bruk for. Mange av fangene var fingernemme folk som lagde de utroligste kunstverk, deriblant modellskuter. Modellbyggerne satt i dårlig lys, og med hjemmelagd verktøy skapte de nydelige modeller med detaljer vi i dag har store problemer med å kopiere. Det eneste de hadde nok av var tid.

Modellbygging

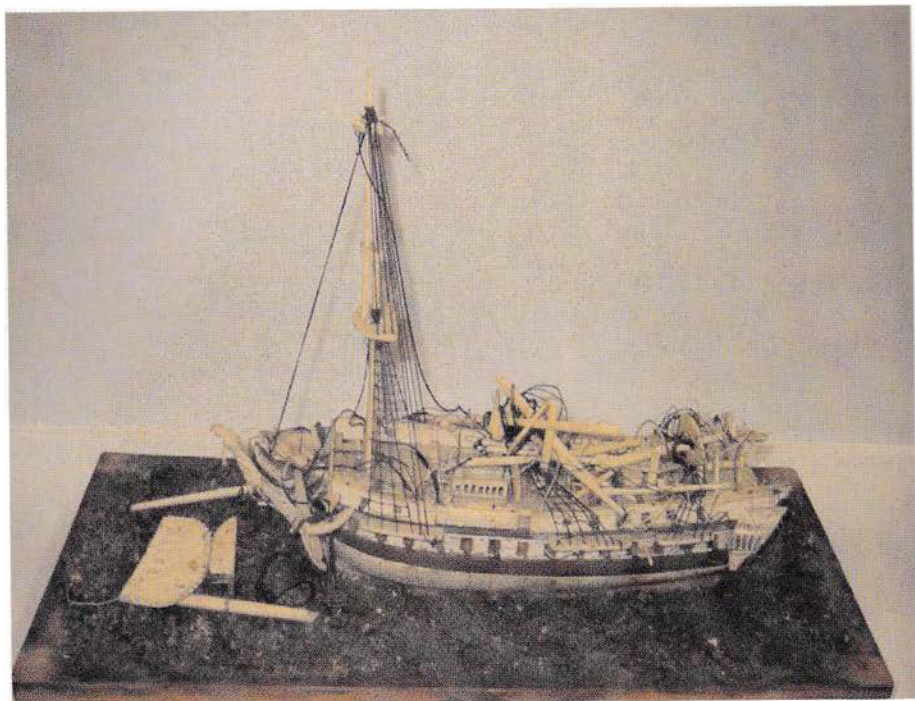
Det meste av verktøyet lagde de sjøl. Skraper og hoggjern ble lagd av spiker, bor av ståltråd, og jernbolter ble smidd til kniver og hammere. De lagde også skrustikker og gullsmed-driller sjøl. Enten smidde de verktøy over bålet til kokken, eller de fikk tilgang til fengselssmia. Kniven var universal verktøy, så de fleste hadde tilgang til slipestein hvor deler til modellene ble slipt i rett fasong. I noen av fangeleirene måtte de levere inn verktøyet kl 20.00 hver kveld pga. faren for at verktøyet skulle brukes som våpen.



Et sjeldent syn! To dyktige modellbyggere Thor R. Odberg og Knut K. Gransæther, med hver sin "prisoner of war model" til restaurering. Foto: Thor Hansen.

Bygge materialet var bein fra kjøkkenavfallet. Storfe og svin var mest brukt. Beina ble bleika i sola eller i en blanding av aske og vann. Til riggtråd brukte de menneskehår, hestetagl, bomulls- eller lintråd. Tauverket i riggen ble slått på en miniatyr reperbane for å få korrekt dimensjon. Skroget ble lagd av en trekloss som ble hula ut. Så borda de opp skuta med plank lagd av bein, og så lagde de ei treplate til dekk hvor dekksplank av bein ble spikra fast. Alle detaljene over dekk ble lagd av bein. Master og rær ble bygd av leggbein, for her er det godstykkelse nok til å få runde master av rett tykkelse. Blokker og jomfruer er også lagd av bein. Alle delene i skutene er spikret med små messing- stifter

Det var flere krigsfanger som jobba på samme modellen, noen var eksperter på skrogbygging, noen på rigging og andre lagde de nydeligste utskårene dekksgdetaljer. Det de alle hadde felles var at de kjente skipa de bygde modeller av som sin egen bokselomme, det var jo i mange tilfeller arbeidsplassen deres gjennom mange år de lagde kopi av. Modellene var sjelden store, da byggematerialenes dimensjoner satte grense for det.



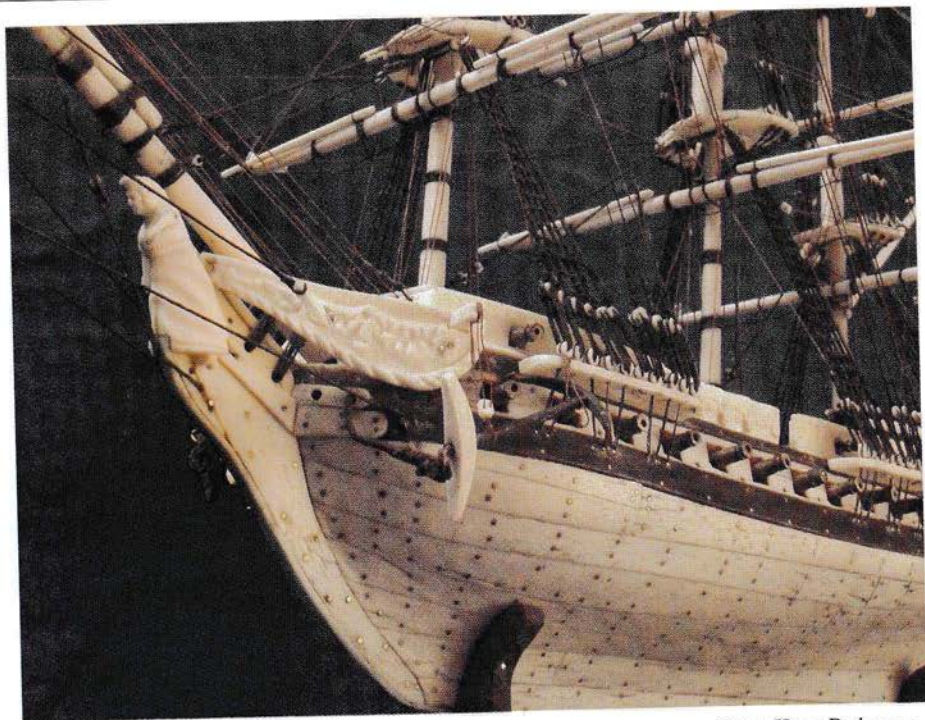
Kan det bli båt ut av dette? For folk flest ser det ut som en håpløs oppgave, men dette klenodiet ble reddet!

Research før restaurering

Jeg tok en del bilder av vraket. De ble tatt med til åpningen av modellutstillingen på Norsk Sjøfartsmuseum i 2004 for å diskutere skuta med noen modellbygger kolleger. Dommen var enstemmig: Dersom det var en ekte "Prisoners of War ship modell", så var det et unikt prosjekt, og den måtte restaureres med andakt. Jeg brukte et halvt år på å snu og vende på modellen for å finne ut hvordan jeg skulle begynne på oppgaven.

Jeg tok bildene av modellen med til Orlogsmuseet i København og Royal Naval Museum, H.M. Dockyard i Portsmouth for å sammenligne den med de utstilte modellene. Det står utstilt en modell i København og tre stykker i Portsmouth. Det ble fotografert og avtegnet mye riggdetaljer, og modellen ble diskutert opp og ned med ansatte på museene. Flere og flere små detaljer vi kom over fortalte at modellen kunne være ekte vare.

Boksamlinga ble supplert med noen bøker om rigging av skip fra 1750 til 1800 og den unike boka Prisoners-of-war ships models 1775-1825 skrevet av Ewart C. Freeston ble spora opp av en god hjelper fra et antikvariat i USA.



Beinbitene er formet i nøyaktig bue rundt baugen.

Foto: Knut Pedersen.

Restaurering

Jeg begynte med å klippe ned riggen. Det var en dårlig rigg som var lagt under et forsøk på restaurering for ca 70 år siden. Røstjerna var fjerna og jomfruene i riggen var ikke brukt, men alle hulla i skutesiden hvor røstjerna var festa ble synlige da jeg fjerna et tynt lag maling på barkholdte. Noen originale jomfruer ble funnet igjen i riggen, brukt som blokker. Alle blokker og jomfruer som var i tauverket i riggen ble lagt i en pose. Så ble master og rær demontert. De fleste delene som mastene er bygd opp av var knekt på mange steder, men rærne hadde berget seg hele. Delene fra de tre mastene og klyverbommen ble merket og lagt i egne poser.

Jeg laget en tegning av skrog og dekk før rekker, overbygg, lasteluker og alle andre løse detaljer ble demontert. Alle delene ble merket med nummer på del tilsvarende nummer på tegning, så alt skulle havne på rett plass igjen.

Da jeg demonterte akterspeilet datt det ut ei spiralfjær. Den skapte noe hodebry men når dekket ble løftet av viste det seg at modellen hadde en spesiell mekanisme innebygd. Når man dro i en snor i akterspeilet, gikk kanonene i skutesiden inn. I den engelske boka om beinbåtene sto det bilder av en slik mekanisme, og båten jeg jobba



En kulturskatt i miniatyr.

Foto: Knut Pedersen.

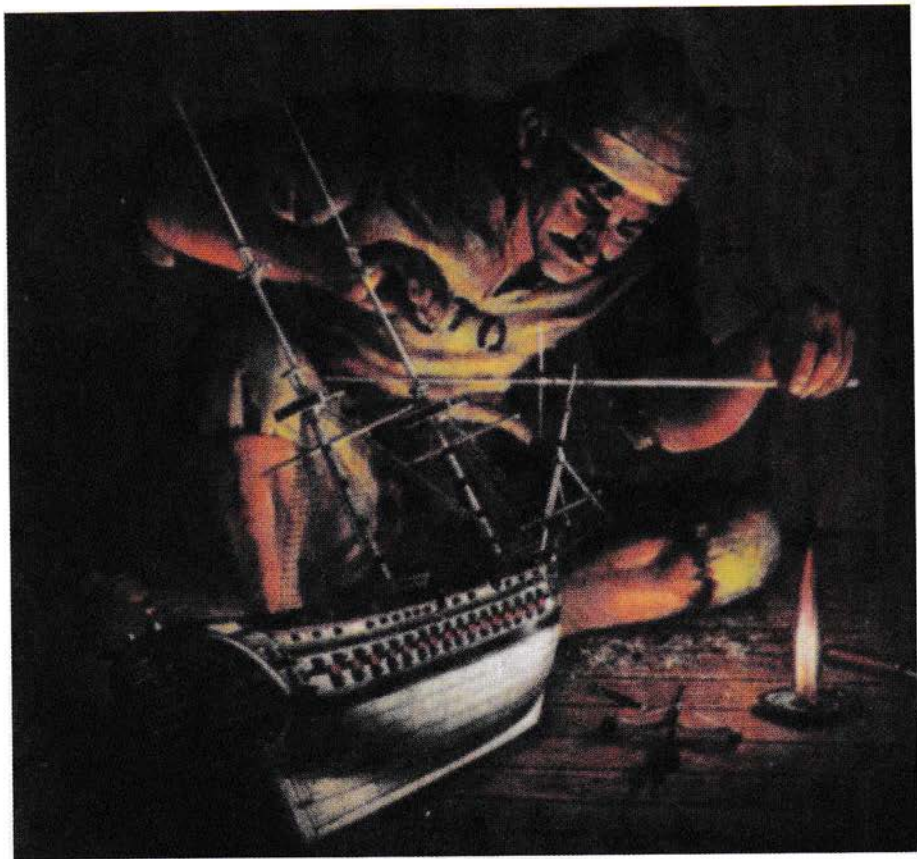
med hadde en helt identisk mekanisme. I teksten sto inntrekningsmekanismen nøye beskrevet.

Så måtte skrog og alle delene vaskes. Mye ble prøvd men blå Jif, varmtvann og en gammel tannbørste viste seg å gjøre underverker.

Skuta ble rein og fin, og montering av skrog, dekk og alle detaljene på dekk kunne begynne. Alle delene er spikra med messingstifter, så monteringa ble enkel. Det var bare å følge nummereringa på tegningen og delene. Noen deler manglet, men de ble laget av elgbein fra et naturbleka skjelett borti skogen. Bein er ganske greit å jobbe i. En må bare passe på å ha ei god sag, en masse forskjellige filer og nye bor. Man kan få til de utroligste detaljer, for det sprekker ikke. Men det blir ei forferdelig lukt og et ekkelt støv når en filer og pusser delene.

Når alle delene på skroget og dekket var ferdig satt sammen, ble 72 røstjern og jomfruer montert på skroget. De som manglet ble lagd nye.

Noen av delene i mastene måtte fornyes, siden de gamle delene var knekt på opptil 7 steder. Jeg tok ikke sjansen på å skjøte mastedelen, da risikoen ble for stor for havari på den nye riggen. Nøyaktige mål ble tatt og de originale delene ble kopier til minste detalj. Det var bare leggbeina til elgen som hadde så stor godstykkelse at det passa til å lage master av.



Dette maleriet av R. M. Coombs ble verdensberømt; en fransk krigsfange sitter i skinnet av et talglys og arbeider med en mesterlig benmodell. I virkeligheten ble nok de færreste modellene laget under slike vanskelige omstendigheter, selv om betingelsene, spesielt på de gamle utrangerte krigsskipene ikke var vesentlig bedre. Det kunne være 1000 mann om bord på et slikt skip, hvor riggen og alt dekksutstyr var fjernet. Disse fangeskipene lå for anker og de om bord kunne sitte der i 10-12 år!

Det var tydelig at flere personer hadde jobba på modellen da den ble bygd - det syntes på kvaliteten på håndverket. Noen detaljer i riggen var grove i forhold til de nydelige utskjæringene på rekke, lukekarmer og gallionsfigur. Akterspeilet var grovt utskåret i forhold til de fine innfellingene av bordgangene i forstevn og akterstevnen på skroget.

Kanonene er av messing og det manglet 3 stk på dekk og 4 stk i skutesidene. Alle kanonene var individualister, ingen var like. De kanonene som manglet ble fila ut av en messingstang å så syrebehandla for å bli lik de originale.

Da skroget var ferdig montert tok jeg det med til en modellbyggerkollega som holdt på å reparere noen detaljer i riggen på en annen beinmodell som er i privat eie.

Det var stor stas å sette modellene ved siden av hverandre og se hvor like de var. Det var ingen tvil om at modellen jeg restaurerte er en original "Prisoner of war ship model"!

Rigging

Så kunne riggingen begynne. Her møtte jeg en ny utfordring: Hvilken type tråd var det mest riktig å bruke? Da undertegnede er rimelig tynn i håret etter mye studering av forskjellige modellprosjekter, ble ikke menneskehår valgt. Trådvalget ble diskutert med flere modellbyggerkolleger, og en uttalte at "her må det brukes lintråd". Om 100 år blir kanskje denne modellen brukt til forskning, og da er lin det eneste rette å bruke, ellers kan modellhistoria om prisionmodellene bli helt feil. Dermed var ikke valget vanskelig. Han trylla så frem noe gammel knipling lintråd av forskjellig dimensjon fra en skuff på hobbyrommet.

Miniatyr reperbane ble rigga opp, og tauverk til vanter og stag ble slått, slik at de fikk rett tykkelse og utseende.. Så ble tråden farget. Tråd til stående rigg fikk en svart tjærefarge og tråd til den løpende riggen fikk brun hampetau farge. Så ble tråden satt inn med bivoks. Til slutt ble den hengt opp til strekking.

Det ble supplert med nye blokker og vantejomfruer av elgbein, da noen var blitt borte etter 200 år.

Da stående og løpende rigg ble satt opp brukte jeg bilder av beinmodeller, bøker og skisser som var tegna av på forskjellige museer som jeg besøkte under research før jeg begynte på prosjektet. Det er ikke naglebrett på modellen så en del av den løpende riggen måtte "forsvinne" inntil vanter og stag. Men alt tauverket som skulle til skostallen rundt mastene ble satt på rett plass.

Når jeg kjørte meg fast tok jeg med skisseblokka til Marinemuseet i Horten for å få tegnet av de detaljene jeg manglet.

Etter snart to år med kildegransking og restaurering fremstår nå modellen slik den så ut som nybygg for 200 år siden.

Det er med stor respekt for håndverket til de som bygde modellen jeg begynte på restaureringsjobben. Her satt jeg med all verdens moderne verktøy, godt arbeidslys og hodelupe. Enda syntes jeg det var vanskelig å lage en kopi av ei jomfru som har 2mm i diameter, tre stk 0.5 mm hull og et fila spor rundt kanten til røstjernet . For 200 år siden satt modellbyggerne på et fangeskip i ei havn langt hjemmefra, og i lyset fra ei tranlampe ble de flotteste modeller skapt ut av restene etter middagen. Lite visste de at modellen de bygde skulle bli ettertrakta samlerobjekter og klenodier på museer rundt om i verden...

Artig konstruksjon

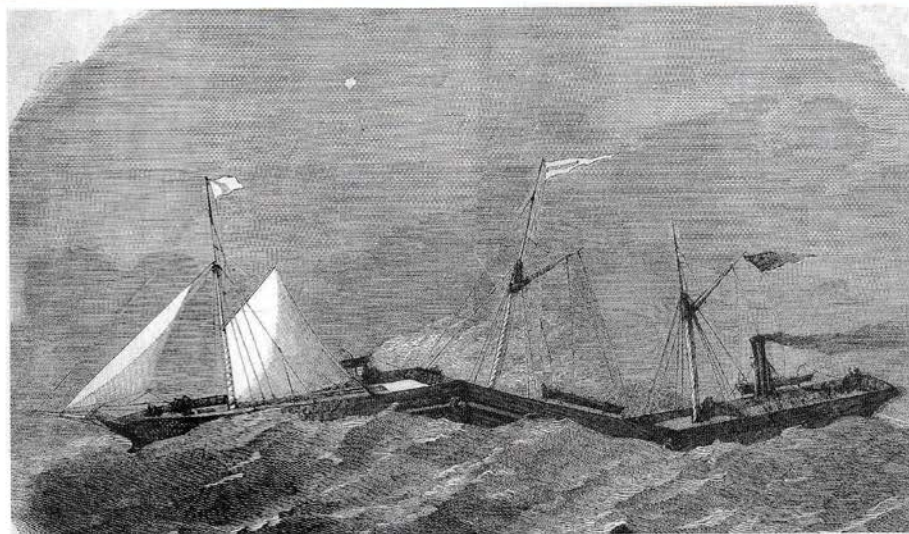
Skilling-Magazin

til Udbredelse af almennyttige Kundskaber.

Nº 14.

Lørdagen den 2den April.

1859.



Av Thor Hansen

Det er mye rart som er blitt konstruert opp gjennom tidene også når det gjelder skip. Mange havnet nok riktignok bare på tegnebrettet, men hva med dette skipet?

Denne illustrasjonen fant jeg i et gammelt "Skilling-Magasin, til udbredelse af almennyttige kundskaber", fra 2. april 1859. Desverre manglet illustrasjonen en forklarende tekst på dette mystiske fenomenet. Dette kombinerte seil og dampskip har navnet "Connector", og er på en måte hengslet for å tåle bedre bølgenes bevegelser? Ble det noen gang bygget et slikt skip?

Kansje Dampskibspostens lesere har noe å fortelle?

«Sterke Nils» er skipshistorie

Av John Straume

Han enda si siste ferd på Kirkholmen, "Sterke Nils". Som eit vrak. Han var plyndra og forlatt. I over 20 år låg han uten at nokon ville ha noko med han å gjera.

Hitra

Men i 1913 var det ikkje slik. Då segla "Sterke Nils" som kombinert passasjer og lastebåt i rute mellom Notodden og Gvarv. Disponent Holm i Skien – Telemarken Dampskipaktieselskap sendte melding til Akers mek. Verksted om at han trong ein båt på 99,5 fots lengde og 8,5 fot djup og 171 brutto registertonn. Det store innlandsreiarlaget trong tonnasje. Ikkje minst for frakt av jordbruksprodukt. Det var glanstid i det kanaliserte vassdraget frå Skien til Notodden og frå Skien til Dalen. Hurtigruta Skien – Dalen – Skien i døgnet var etablert. Vassdraget var hovudferdsleåra til inn og utland.

Ut på vandring

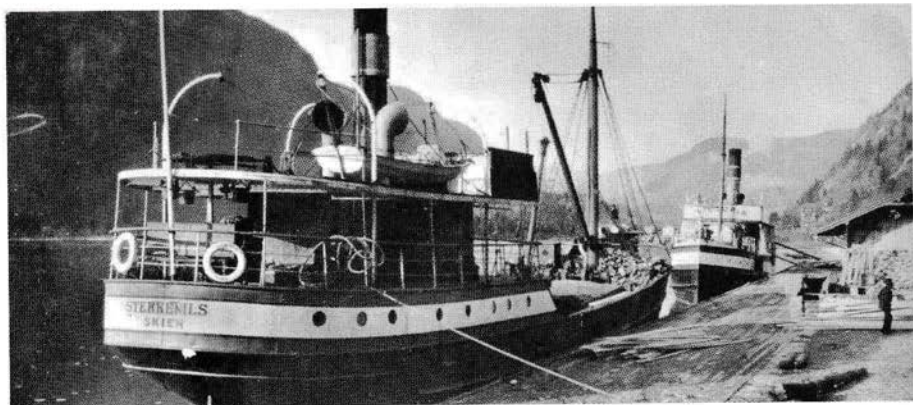
Men det skulle ikkje vare. Mellomkrigstida kom og reiarlaget måtte redusere flåten sin. I 1923 var det "Sterke Nils" sin tur til å segle ut frå Hjellevbrygga i Skien for siste gong. Reiarlaget Farmand i Drammen betalte 76000 kroner og gav den sterke Telemarkingen med den tosylindra dampmaskinen namnet "Farmanden I".

"Sterke Nils" var snart på vandring att. Fire års opphald i Drammen før turen gikk til Holmestrand. Nils Rafen i reiarlaget Juno gav den utvandra telemarkingen mange oppdrag. Og i 1940 fekk båten si fyrste dieselmaskin. Ein semidiesel på 124 hestekrefter. I 1948 sigla båten til Bergen og fem år under namnet "Fosnar".

Båten gjorde framleis nytte for seg, men trong til modernisering, med ny maskin og hos Brørne Lothe i Haugesund blei "Sterke Nils" gjort 20 fot lenger. "Sterke Nils" blei til "Kaki" og fyrst i 1976 fekk han navnet "Fellesfrakt". Båtens telemarkske fortid var så godt som gløymt. Båten med eit nydeleg skrog var på veg mot slutten, jamvel med ein nyinstallert 6 sylindra Scandia Vabis på 150 hestar i maskinrommet. Øystein Juvik var eigaren. Ti år seinare var det slutt.

Kasteball i konkur

Sandblåsingsservice på Hitra var eit selskap i framgang før konkursen. Planen var å bruke båten for til slutt å la den ende som fundamentering for eiga brygge. Konkursen kom og båten unngjekk senking. Som i alle konkursar er det nokon som sikrar seg verdiane. "Fellesfrakt" var ikkje lenger av verdi. Bustyret ville ikkje ha noko eigarkrav. Fokus bank hadde pant, men kravde ikkje



"Sterke Nils": Kom i rute i 1913 som kombinert passasjer- og frakteskute i glansperioden.
Foto: Privat.

eigarskap. Det kunne koste pengar. "Fellesfrakt" blei meir og meir vrak. Den staute telemarkingen blei liggjande medan rust beit seg fast i skroget som for lengst var ribba for verdfullt utstyr.

Kva som er hendt som gjer at hydraulisk hoggemaskineri på Fosen gjennvinning nå går laus på den gamle frakteskuta, veit ikkje me.

Nokon feller nokre tårer

Me veit bare at nokon feller tårer over at "Sterke Nils", "Farmand", "Kaki", "Fellesfrakt" nå går over på dei evige kanalar og kystleier. Mange gjer ein stor jobb for å ta vare på frakteskutenes historie. Denne gongen lukkast det ikkje å redde båten som i sine fyrste oppdrag tok seg av landbruksprodukt i Midt-Telemark. Me får trøyste oss med at båten framleis ligg vel bevart som eit fotografisk minne. Rett nok på brygga på Dalen og ikkje på Gvarv. Men det er eit bilete frå fordums storhetstid i kanalen. Og ei trøyst får det vera at båten i bakgrunnen på biletet, "Victoria" – bygt i 1882 -, framleis kan vera å sjå i kanalen.

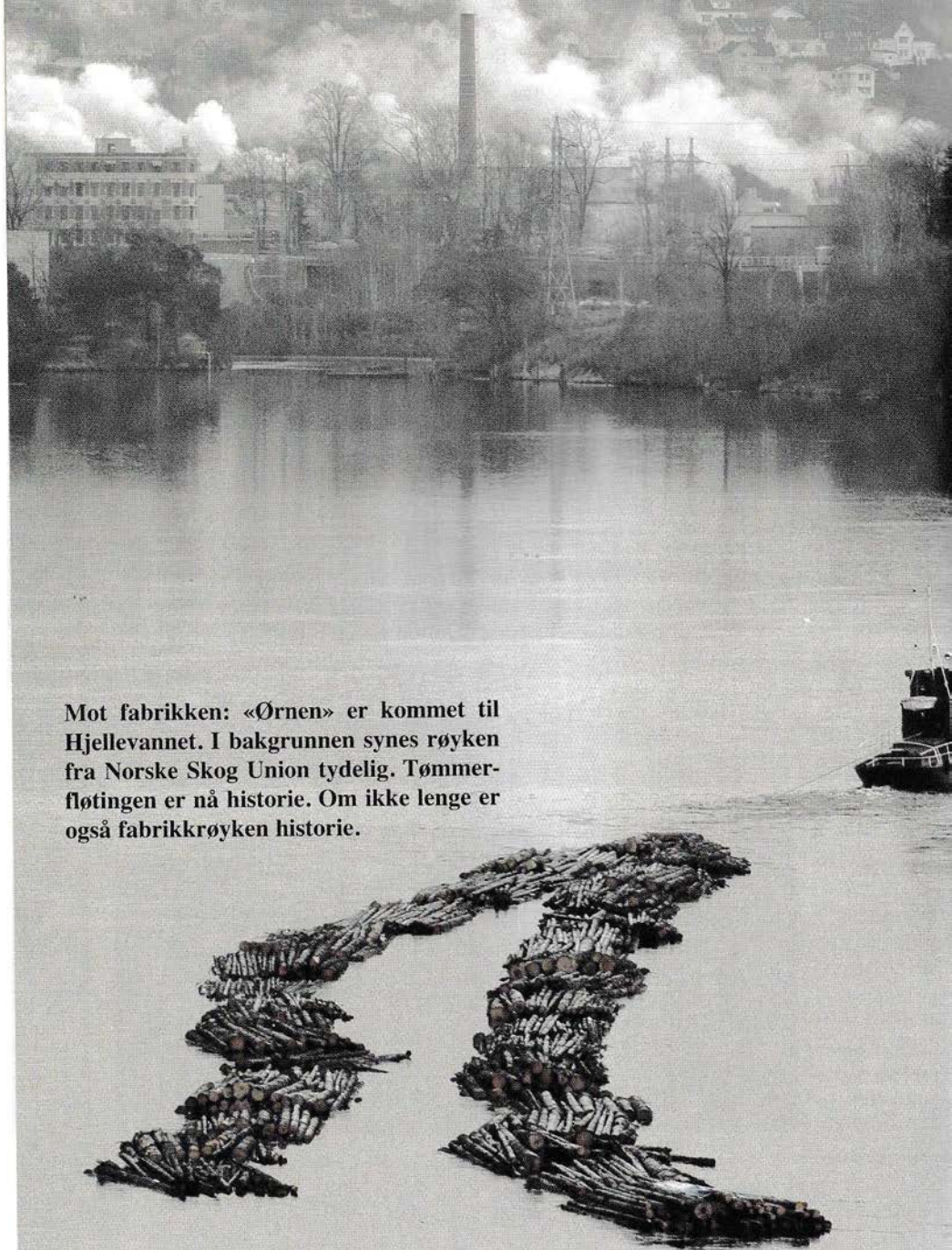
Som alt her på jorden har sin tid, ser vi på bildet at slutten nærmer seg for "Sterke Nils".



Veteranbåten «Ørnen»

avsluttet fløtningshistorien

Mot fabrikken: «Ørnen» er kommet til Hjellevannet. I bakgrunnen synes røyken fra Norske Skog Union tydelig. Tømmerfløtingen er nå historie. Om ikke lenge er også fabrikkrøyken historie.





Slep: «Ørnen» med slepet fra Løveid til Skien. I bakgrunnen ligger «Triset», som assisterte veteranbåten underveis. «Triset» ble kjøpt tidlig på 90-tallet og er Fløtningens nyeste båt. Det ligger 100 års taubåthistorie i dette bildet.

Tekst og foto: Ole Bjørn Ulsnæs

På mange måter var det en tvilsom ære for veteranbåten «Ørnen» å slepe historiens siste tømmerlep mellom Løveid og Skien. Nå er slepet forføyd i Hjellevannet, og det gjenstår bare en kort transport til Union før en 1 000 år gammel æra med fløting av tømmer i Skiensvassdraget er avsluttet.

- Det er ganske spesielt at det ble «Ørnen» som fikk gjøre denne jobben og dermed avslutte fløtningsvirksomheten i Skiensvassdraget, sier Helge Øverbø. Han er skipper om bord og eier av veteranbåten.

- Jeg var egentlig ute etter å få tatt bilder av «Ørnen» med slep mens det ennå var mulig. Derfor kontaktet jeg Skiensvassdragets Fellesfløtningsforening for å få låne et slep. At det skulle bli «Ørnen» som dro historiens siste tømmerlep fra Løveid til Skien er jo ekstra spesielt, sier Øverbø. Jeg synes det var flott og samtidig veldig trist.

Gammel sliter

«Ørnen» har gått i Skiensvassdraget siden 1905, og den har slept utallige kubikkmeter med tømmer til nå nedlagte sagbruk og papirfabrikker i området. Med nedleggelsen av Norske Skog Union forsvinner den siste avtakeren av tømmer langs vassdraget, og det kommer ikke lenger til å bli fløtet tømmer i Telemark.

- Jeg synes det er vemodig at denne epoken er over. Det er tragisk at det ikke er mulig å opprettholde lønnsom papirproduksjon og fløting i vassdraget. Fløting er miljøriktig. Og nå blir enda mer av tømmertransporten overført til veg, beklager Øverbø.

«Ørnen» ble bygd i 1902 på Ørens mekaniske verksted i Trondheim. Båten hadde 80 hk dampmaskin og kostet 21.000 kroner da Skiensvassdragets Fellesfløtningsforening kjøpte båten i 1905.

Blir restaurert

«Ørnen» gikk inn i fløtningen fra Løveid til Skien og var i Fløtningens tjeneste fram til 1966.

Da ble båten solgt til Brødrene Sørensen. I flere år gikk «Ørnen» i ulike slepeoppdrag i Breviksområdet før Øverbø kjøpte båten i 1992.

- «Ørnen» er verneverdig, og båten har fått støtte fra Riksantikvaren. Flere plater i skroget er byttet ut, og det er lagt nytt dekk, forteller skipper Øverbø. Nå er jeg i ferd med å restaurere båten innvendig. Det har blitt mange arbeidstimer. Jeg bruker mye mer tid på restaureringsarbeidet enn på å kjøre tur med båten. Båter er forsømt som kulturminner. Derfor er det viktig at noen entusiaster tar ansvar og holder de gamle båtene i stand.

Avvikles

Slepet, som nå ligger utenfor Bakkestranda, gikk fra Notodden før jul. Totalt er 360 bunter slept til Skien, og de siste 40 buntene kom fram for en tid siden.

Et slep fra Notodden til Skien går i flere etapper. Tømmeret har ligget flere steder underveis. Den siste slusingen gjennom Løveid sluser tok fem dager, og de siste 40 buntene ble slust ned en ettermiddag.

- Nå ligger tømmeret i Hjellevannet i påvente av at Norske Skog Union har bruk for det, forteller direktør i Fløtningen, Terje Sjøvaag. Papirfabrikken har alltid brukt vassdraget som lager og hentet tømmer etter behov. På det meste har det ligget opp mot 700 000 kubikkmeter på lager oppover vassdraget.

- I løpet av et par uker vil de siste buntene bli slust gjennom Skien sluser. Trolig blir den siste bunt leverert fabrikken 27. januar. Dermed er den tusenårige fløtningstradisjonen i Telemark sannsynligvis over. En vet aldri, men det er lite sannsynlig at fløtningsvirksomheten noen gang blir tatt opp igjen, avslutter fløtningsdirektøren.



SKIPPER: Helge Øverbø er eier og skipper på «Ørnen». Han er i gang med å restaurere båten. Nå gjenstår en del innvendig arbeider.

Mimrebilder fra Nordsteam 2005

Det er jo noe som heter ; et godt bilde kan fortelle mer en 1000 ord. - Dampskibsposten mottok en rekke flotte bilder, som fortalte mye om stemningen og de flotte dagene i august under Nordsteam 2005 i Bergen. Det ble bare plass til noen få av de mange bildene i forrige nr. av bladet. Her bringer vi noen ekstra "mimrebilder", slik at mange igjen kan gjenoppfriske de hyggelige dagene fra sommeren som var.



Dampskipenes fløytekoncert med bl.a. Thorolf", "Bohuslän" og "Oster" var stor og kraftfull opplevelse som gikk under huden på oss alle.

Foto: Trine Marcussen.



Platene i skutesiden midtskips vitner fortsatt om den sterke brannen som rammet "Stord 1" i 1987.

Foto: Trine Marcussen.



Enorme folkemengder ruslet rundt på kaiene under Nordsteam. Bildet er tatt fra åpningsparaden. Foto: Trine Marcussen.



Trengsel ombord.

Foto: Aksel Knutsen.



Trengsel på sjøen.

Foto: Aksel Knutsen.

Prospektkortet

Del 15

Av Jostein Sørensen

Prospektkortet som jeg presenterer denne gang er en artig liten godbit. Det viser vakre D/s "Midthordland" med alle signallaggene oppe. For mer enn 100 år siden ble dette kortet sendt til England av engelskmenn på turistferie i de norske fjordene. Tydeligvis må de ha hatt en fin tur, for på fremsiden av kortet er skrevet "S.S. MIDTHORDLAND *with which we had a delightful trip to Aadland 26/6/05*". Sjarmerende!

Hordaland må vel være det fylket i Norge som har hatt den tetteste flora av dampskipsselskaper og rutelag. Nær sagt i alle deler av fylket grodde det på 1800- og 1900-tallet opp lokale selskaper – de fleste av beskleden størrelse og ditto tonnasje.

En typisk representant for disse selskapene – tuftet på lokalt initiativ – var *Det Midthordlandske Dampskipsselskab*. Stiftet 14. mars 1889 på Os, eller *Osøen* som det het den gang, med aksjonærer hovedsakelig fra bygdelagene i Fusa, Samnanger og Os. Med innbetalt *aktiekapital* og bankforbindelsen i orden, kunne *Directionen* samme år tegne kontrakt med *Christianssands Mek. Værksted* om levering av et tidsmessig dampskip. I juni året etter overtok så Midthordlandske CMV's byggenr. 49 som fikk navnet D/s "Midthordland". "Midthordland" var et prektig skip på 141 brt., med målene 101,6/17,3/8,6'. I maskinrommet stod en compound dampmaskin på 32 nhk.

29. juni gikk den første turen fra Bergen til Samnanger, via Fana og Osøen, med kaptein *Lars Røsseland* på broen. Routeopplegget var til å begynne med lagt opp med to rundturer fra Bergen hver uke, men allerede sommeren 1892 var dette øket til fire rundturer:

1. Søndag kl. 07:00 til Os og Samnanger, med retur til Bergen kl. 22:00,
2. Mandag kl. 12:00 til Os, Eikelandssøen og Samnanger, med retur til Bergen tirsdag kl. 17:30,
3. Fredag kl. 07:00 til Os, Strandvik og Tysnes, med retur til Bergen kl. 19:00.
4. Lørdag kl. 15:00 til Os og Strandvik, med retur til Bergen kl. 20:30.

Det Midthordlandske Dampskipsselskab hadde samme året (1892) overtatt *Bjørnens Dampskipsselskab* og deres D/s "Bjørnen", som da alternerte med "Midthordland" i ovennevnte ruteopplegg.

Trafikken økte imidlertid på, og i årene fremover kom flere båter til; D/s "Solstrand" i 1899, D/s "Flesland" (senere omdøpt "Lepsøy") i 1904 og D/s "Fuse" (senere omdøpt "Fusa") i 1915. D/s "Bjørnen" ble solgt i 1899. D/s "Midthordland" ble i 1907 sendt til verksted for modernisering og var tilbake i rutene året etter.

Det Midthordlandske Dampskipsselskab levde nær sagt fra første dag i sterk konkurranse med andre selskap som også traffikerte i samme området. Særlig var konkurransen med *Hardanger Søndhordlandske Dampskipsselskab* (HSD) utmattende, og i perioder var Midthordlandske nødt til å leie ut eller rett og slett selge båter for å redde økonomien. Således ble "Midthordland" utleiet i 1893, 1917/18, 1927 og 1934. "Lepsøy" ble solgt i 1918 og "Solstrand" i 1934.

Våren 1934 var D/s "Midthordland" på nytt utleiet til Lindaas-Masfjordens Dampskipsselskab. Lørdag 14. april var båten på vei fra Bergen til Furnes via Fedje og Byrknesøy, da den litt over kl. 11 om kvelden rente på land på Skogsneset, like før Fivelsdal. Det var bekmørkt og yr i luften, og om bord var det hverken lyskaster eller andre nymotens hjelpemidler. Til vanlig var det lykten til ekspeditøren på kaien som skulle vise vei, men nettopp denne kvelden var "Midthordland" tidlig i ruten – og ekspeditøren litt sent ute. På vei ned til kaien hadde han måttet gjøre "et nødvendig ærend", og hadde derfor satt den tente løyten fra seg i veikanten. Det var dette lyset – på feil sted – de hadde sett ombord og som så fikk det fatale utfallet.

Matros *Anfinn Iversen* på "Midthordland" klarte på utrolig vis å komme seg frem i baugen på det havarerte skipet, og med trossen i hendene hoppet han i land på svaberget og fikk slått den rundt et seilingsmerke som heldigvis stod der. Akterskipet begynte snart å synke, men heldigvis holdt trossen slik at alle om bord kom trygt i land over baugen. Kort tid etter sank "Midthordland" helt under, mens røyk og gnister freste opp av skorsteinen. Utrolig nok holdt trossen fortsatt, slik at båten ble hengende slik til den ble hevet og besiktiget. Skadene var imidlertid for store til at det lønnet seg å reparere, og D/s "Midthordland" ble derfor kondemnert og solgt til *Brødr. Anda* i Stavanger for opphugging.

Etter krigen stod Det Midthordlandske Dampskipsselskab uten egen tonnasje, etter at selskapets siste båt, D/s "Fusa", ble bombet og senket ved Korsneset 8. januar 1945 med tap av 9 menneskeliv. Men i 1947 kunne selskapet ta i mot en ny "Midthordland" – levert fra *A/s Stord* som verftets byggenr. 2. I dag har denne vakre båten status som veteranskip og eies av det "gjenopprettede" Midthordlandske Dampskipsselskab. (Det opprinnelige Midthordlandske ble "slukt" av HSD i 1961).



Dette postkortet ble sendt til England 26. juni 1905 av fornøyde turister som hadde hatt en strålende tur til Aadland med S.S. MIDTHORDLAND.

FOTO: UKJENT. JOSTEIN SØRENSENS SAMLING

NYE BØKER

Av Thor Hansen

Også denne julen har redaktøren fått god anledning til å hygge seg med noen maritime bøker.

Min mening er at det knapt finnes noe hyggeligere enn å kunne slappe av med en god og interessant bok, når endelig julefreden har senket seg over en.

I dette nummeret av bladet vil vi få presentere noen bøker som som sikkert kan interessere Dampskibspostens lesere.

Den første jeg ønsker å trekke fram er en bok og en DVD jeg mottok på selveste julaften og som gledet meg stort!

Redaktør Øyvind Konglevoll:

«Nordsteam 2005 Bergen. Folkefest. Nostalg. Kultur»

Bodoni Forlag Bergen

Boka om Nordsteam 2005 og folkefesten i Bergen gjennomprisket gode minner fra de strålende dagene i august 2005, og som så mange kan se tilbake på som et flott høydepunkt på sommeren. Boka er blitt en virkelig perle av en "mimrebok" med mange vakre bilder som virkelig varmer en vinterkald skrott og sjel. Av innholdet kan jeg kort nevne; historien om Norsk Veteranskibsklub med dampbåtene "Børøysund" og "Styrbjørn", Nordhordland Veteranbåtlag med D/S "Oster", Veteransklipslaget Fjordabåten med M/S "Granvin" og historien om D/S "Stord 1" – en Fugl Fønix, som ved hjelp av utrolig innsats fra mang hold, dampet inn på Vågen for egen maskin. Bak i boka er det en fotokavalkade med opplysninger over alle de deltagende fartøyer som var med på å gjøre disse dagene til en gedigen festforestilling.

Gikk du glipp av Nordsteam 2005 eller vil du oppleve noe av stemningen på nytt vil jeg bare anbefale; "løp og kjøp" denne flotte boka fra sommerens store opplevelse.



Forfatter: Bård Kolltveit:
«I rute. HSD 125 år. 1880-2005»
Forlag: Vigmostad Bjørke
Språk: Nynorsk

Boken "I rute. HSD 125 år. 1880-2005" er blitt til i samarbeid mellom Bård Kolltveit og Norsk Sjøfartsmuseum. Den handler om trafikkutviklingen gjennom tidene og om Hardanger Søndhordlandske Dampskibsselskap (HSD) fra oppstarten i 1880 og fram til i dag.

Boken gir et meget detaljert bilde av samferdsel og samarbeid fra den spede begynnelse med "egen båt i fjæren" og til et utvidet fellesskap med de vanskelighetene det innebærer. Den tar for seg intriger og uenighet mellom by og bygd, oppstarten av HSD, interne konflikter, distriktpolitiske konflikter, verdenskrigenes innvirkning, opp- og nedgangstider, overgangen fra dampmaskineri til motor, vekst, tilpasning og konkurranse, rutebiler og bilfergenes inntogsmarsj grunnet HSDs omlegging fra ren gods og passasjertrafikk til fergetrafikk, busser, hurtigbåter, rutenett, forhandlinger med myndighetene, turismen som ga HSD flere ben å stå på, HSD sin utvidelse fra å være et regionalt rederi og til å bli et rederi som spente over mange fylker, samt om gleder, tilbakeslag og mørke skygger som har rammet rederiet.

Detaljrikdommen og grundigheten er bokens styrke og den inneholder mye interessant stoff om HSD. Forfatterens glimrende tegninger av alle HSD-båtene med omtale og spesifikasjoner, gjør boken bare enda mer interessant. Det er tydelig at forfatteren har lagt ned et enormt arbeid i å lage boken. Den er veldig spesifisert og detaljert når det gjelder rederiet HSD opp i gjennom historien. Den gir et godt bilde av båtene, innkjøpet av disse samt båtenes liv etter HSD.

Boken har en nydelig layout, den er krydret med flotte bilder av båter og busser og er således en fryd for øyet. Boken anbefales spesielt for folk med tilknytning til HSD og HSDs trafikkområde, enten det gjelder båt, buss eller ferge. Bare det å se på bildene i boken, er grunn god nok for alle oss andre til å kjøpe den!

Bokomtalen var ved Trine Marcussen

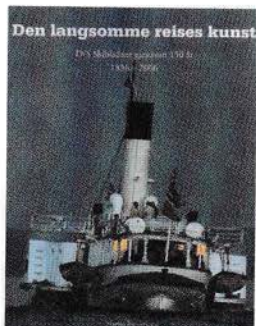


Martin Bækkelund

Brynjar Eidstuen (foto):

«Den langsomme reises kunst»

D/S "Skibladner" gjennom 150 år 1856–2006



Det eldste flytende fartøyet vi har, hjuldamperen "Skiblander" kan i år feire sine 150 år. En hyldest i form av sin egen bok fortjener virkelig en så vakker og spesiell 150-åring! I flotte bilder og velskrevet tekst kan vi følge "Mjøsas hvite svane" i oppturer og nedturer i denne jubileumsboka, utgitt av AS Oplandske Dampskibsselskap.

D/S "Skibladner" ble bygget av Motala Verksted som byggenr. 119. Fraktet i deler og klinket sammen ved Minnesund og satt inn i rutetrafikk 2. august 1856. Mangt og mye har det stolte skipet opplevet gjennom de skiftende tidene. Flere generasjoner av reisende, to verdenskriger, to ganger gått til bunns mens den har ligget i opplag og ikke minst tunge økonomiske vanskelige år, hvor det var svært krevende å holde båten gående. Men lykken har også smilt til det gamle dampskipet. Viljesterke og kloke mennesker har skapt oppmerksomhet og engasjement og flere og flere skjønte etter hvert ganske enkelt det ikke måtte skje, at verdens eldste rutegående fartøy skulle ende sitt liv som vrak. Nå kan glade og fornøyde mennesker oppleve sol, sommer, vakkert mjøslandskap og ekte nostalgi hver sommer. "Skiblander" er en stor atraksjon og et kulturminne av internasjonalt kaliber, ingen tvil om det. Nå er også skipet iferd med å bli fredet, som Norges første seilende fredede fartøy.

Det er ikke nødvendig å spare på superlativene verken når det gjelder selve båten eller boka.

I denne reisen mellom to permer får vi bli med høyt og lav i dette gamle verneverdige fartøyet.

For noen år siden hadde jeg en flott turopplevelse med "Skibladner". Jeg ble svært betatt av skipets vakre linjer og de vakre interiørene ombord. Boka har gitt meg inspirasjon til en ny tur for å oppleve dampskip, kulturhistorie, vakre omgivelser og med laks, jordbær og fløte selvfølgelig.

Bokomtalen var ved Thor Hansen

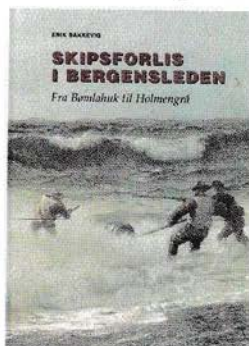
Erik Bakkevik:

Skipsforlis i Bergensleden

Fra Bømlahuk til Holmengrå.

Eget forlag, (Strandlinjen 52, 5527 Haugesund)

I sin nye bok tar forfatteren Erik Bakkevik for seg skjebnen til hele 215 fartøyer som fikk en ublid møte med denne delen av Vestlandskysten. Dette er oppfølgeren til boka



Skipsforlis gjennom tidene - Fra Skudefjorde til Bømlahuk. Det ligger mye dramatikkk pakket inn i disse bokutgivelsene....

Også den nye boka er en påminnelse om at kysten ikke bare har vært den smilende idyll vi opplever i sommerferien. Opp gjennom tidene har de sjøfarende ofte hatt harde nådeløse forhold, som vi i nåtiden knapt kan fatte. – Det var nok ikke bare frivaktsmoro og hvor fint livet kunne være når brisen fylte seilene i solblanke dager og med månelyste kvelder og netter.

Med Nordsjøen som nærmeste nabo ble det også tider med stadig våte køyklær og det kunne gå dager før de kunne få ytterklær og sjøstøvler av seg. Storm, pålandsvind, tåke og feilnavigering skapte engstelse, for de visste at der inne ventet en farlig kyst full av brenninger og lumske feller. - Og noen ganger gikk det riktig galt!

Under krigsårene krevde også flyangrep, sabotasje og mineeksplosjoner mange liv og fartøyer.

Havet er blitt alt for mange sjømenns grav, ofte en bister virkelighet, da tiden var så ganske annerledes en vår. Skjellgrodde, bevakst til det ugjenkjenlige eller skjult i tareskogens bølgende mørke ligger restene av tusener av vrak, - dystre minnesmerker over fartøyer som fikk sin siste havn langs kysten. Mange er funnet, andre ikke. – På store dyp, dit hvor bare døde har kommet tidligere, kan nå levende mennesker ved hjelp av moderne teknologi hale sunkne historier opp i dagen. Ble ikke slike historier skrevet, ville vel etterhvert beretninger gått i glemmeboka. Heldigvis , det er flott at noen har tid, interesse og evne til å samle slikt stoff, hentet fra intervju fra folk som var med, fra sjøforklaringer, loggbøker og gamle gulnede aviser. Bokomslaget til den nye boka er dramatisk og kjent; - Hans Gudes maleri Brenning fra 1893, (som også er benyttet til en annen bok om skipsforlis).

Jeg mener Erik Bakkevik har løst oppgaven meget bra ved å fortelle et vell av forlishistorier på en glimrende måte - med spennende og interessant lesning , rikelig illustrert med bilder og kartutsnitt. - Så nok engang, - all honnør til forfatteren for vel utført jobb!

Bokomtalen var ved Thor Hansen

Jone Laugaland:

«Fjordabåtene»

Wigstrand Forlag as, Stavanger.

Boka om Fjordabåtene handler om sjøtrafikken med rutebåter, ferger og hurtigbåter i Rogaland fra 1955 – 2005. I løpet av disse 50 årene med kommunikasjonshistorie, har trafikken på sjøen gjennomgått store forandringer fram mot det moderne samfunn. Båter har

FJORDABÅTENE



kommet og gått og i denne boka er hovedpersonen selvfølgelig båtene, som vi møter i gode og vonde dager. Gamlebåtene har ofte fått et romantisk skjær over seg, mens de nyere fartøyene som hydrofoilene og westamaranene skapte store sensasjoner.

Forfatteren lar nærmere 90 skip passere revy og vi lærer også å kjenne noen av folkene ombord, brygger og landskap. Båtrutene skaffet ensomme øyer og veifattige fjordbygder regelmessig forbindelse og ble bindeleddet med verden utenfor.

I boka blir vi godt kjent med disse forholdene ved at tekst og bilder går hånd i hånd. De fleste av båtene er borte, men bildene eksistere i det minste og gir verdifulle gløtt bakover i tida.

Forfatteren har skapt et verk av stor verdi for, i første rekke Rogaland, men ellers også for skipsfartens historie i Norge.

Boka fortjener sin naturlige plass i hyllen til folk som er opptatt av skip og sjø.

Bokomtalen var ved Thor Hansen

Arnfinn Haga;
Dramaet på Hustadvika.
Cappelens Forlag

Historien om lastebåten "Roktas" dramatiske forlis på Hustadvika i april 1938, har nå kommet i bokform. Forfatteren Arnfinn Haga tar for seg 400-tonnerens siste reis med sine 370 tonn skifer i rommet fra Finnmark og med kurs mot Skottland.

På Hustadvika ble skipet møtt av en nordost storm med orkan i kastene, forsterket av et tett snødrev og et nattemørke som en vegg som gjorde situasjonen ytters prekær. – For en påkjenning for folkene på brua! Satellittnavigasjon og radar var et ukjent fenomen, så hjelpemidlene var draftet, kompasset, klokka og kapteinens bedømmelse.

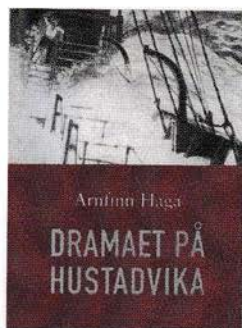
Gallerskjærene utenfor romsdalskysten skulle bli skipets siste havn!

En føler uhyggen om bord, ved å lese om besetningens forhold og fortvilelse på vraket under de ekstreme forholdene. Skuta hadde plassert seg blant skjærene som i ei kokende heksegryte med Atlanterhavet rett på. Var det redningshåp?

Etter en tid ble det standede skipet ute i fallgården observert og den vanskelige bergingen av mannskapet på "Rokta" kunne ta til. Dette skulle bli en av de mest dramatiske redningsaksjoner i norsk kysthistorie. Boken er en gripende beretning om et tragisk forlis, ettersom halve besetningen satte livet til, men vi får også ta del i redningskøyta og folks vågmot, tæl og vilje når det røyner på.

Jeg savner noen bilder av mannskapene, fartøyene med mer, som ville ha gjort boka enda mer interessant.

Bokomtalen var ved Thor Hansen



Michael Tamelander og Niklas Zetterling:
«Jakten på Bismarck – kampen om Atlanterhavet»
Spartacus forlag as

Om nazi – Tyskland kan det sies mye, men at de kunne lage solide og vakre fartøyer er det vel ingen tvil.. I en ny bok tar to svenske forfattere, Michael Tamelander og Niklas Zetterling for seg det legendariske slagskipet "Bismarck", verdens nest største orlogsskip da det ble sjøsatt i 1939. Bare britiske "Hood" var større. I Hitlers marine var dette truende og nesten 50 000 tonns fartøyet en mektig krigsmaskin med en enorm ildkraft, men også banebrytende på teknikk og faglig dyktighet fra skipsbyggerne,- et mesterstykke av ingeniørkunst.

Dette skipet ville bli en alvorlig trussel mot de allierte konvoiene og Storbritannias overlevelsessevne. Skipet måtte senkes!

Kampen mellom dette veldige skipet med rundt 2000 mann om bord og nesten hele den engelske marinen er en av de mest fengslende beretningene fra den annen verdenskrig. Den dramatiske jakten på "Bismarck" startet ved norskekysten den 20 mai 1941, der skipet ble oppdaget av folk fra den norske motstandsbevegelsen og posisjon rapportert til Storbritannia. I fem dramatiske døgn foregikk jakten på kolossen, der det handlet om vågemot, godt sjømannskap og kampiver, til skipet møtte sin endelige skjebne. Til å begynne med så lykken ut til å være på tyskernes side, for "Bismarck" senket en av forfølgerne, slagkrysseren HMS "Hood".

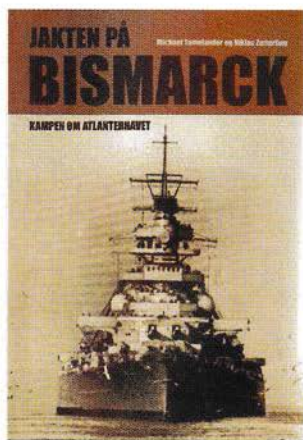
Den 26. mai ble "Bismarck" truffet av en torpedo sluppet av et fly fra det britiske hangarskipet "Ark Royal". Torpedoen ødela det ene roret, "Bismarck" lot seg ikke lenger styre, og den 27. mai ble skipet senket. Bare 110 mann ble reddet, da den tyske giganten forsvant under bølgene.

Det kan vel nevnes at i 1989 ble vraket funnet på 4800 meters dyp i Atlanterhavet vest for den franske havnebyen Brest av den amerikanske undervannsforskeren Robert D. Ballard.

Nå er dette skipet en del av havdypets museum, som svært få har sett.

Vi andre kan ta del i dramatikken ved å lese boka som forteller om katastrofen som bidro sterkt til at Hitler mistet troen på at Tyskland noen gang kunne bli en stormakt på havet.

Bokomtalen var ved Thor Hansen

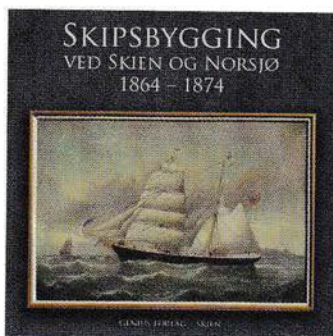


Per Bernt Tufte:

«Skiipsbygging ved Skien og Norsjø 1864 – 1874»

Genius Forlag 2005

84 s. ill.



Folk flest forbinder nok Telemark med bunader, treskurd, folkemusikk og industrihistorie snarere enn med skipsfart og skipsbygging. At Frierfjorden, og da særleg Porsgrunnsdistriktet, har noen av landets rikeste sjøfartstradisjoner, ikke minst i seilskutefartens storhetstid, og at landets trolig mest utbygde nett av kanaler og vannveier er å finne i Telemark, er likevel forholdsvis kjent, men de sistnevnte forbindes helst med slepebåter, rutebåter og jernbaneferjer.

Den ikke helt ubetydelige skipsbyggingen som foregikk i farvann innanfor Skien midt på 1800-tallet, var i alle fall nytt for meg, inntil jeg for nylig fikk en vakker liten bok i hende: "Skiipsbygging ved Skien og Norsjø 1864 – 1874", forfattet av Per Bernt Tufte fra Ulefoss og utgitt på Genius Forlag i Skien.

Forfatteren sier selv at interessen ble vakt av et par avisartikler om skipsbygging i Ulefoss-traktene, som inspirerte til å gå i gang med en systematisk innsamling av opplysninger om byggingen, byggerne og skipene. Gjennomgang av skipsregistre, lokallitteratur, diverse private nedtegnelser og personlige samtaler har resultert i en oversikt over ni byggeplasser – verver – fra Skien til Notodden, med omtale av en rekke lokale skipsbyggmestre, fulgt av en bred omtale i alfabetisk rekkefølge av de 22 seilskuter som ble sjøsatt her i tiåret 1864-1874 – de fleste som brigger, brigantiner eller barkentiner. Ved første øyekast forundres en av å lese at briggen "Adonis" ble sjøsatt i Tinnesandbukta lengst inne i Heddalsvannet. Riktignok står det også å lese slusene ved Løveid var for trange, og at skutesidene måtte høvles ned før briggen omsider kom igjennom og ut i salt sjø, men det er ikke nettopp bygging av skværriggere man først og fremst forbinder med Notodden...

Som man forstår, fyller Tufte's bok et hull i min sjøfartshistoriske kunnskap – takk for det. Også takk til Genius Forlag som igjen har lagt vekt på tiltalende design og layout, med forbausende god gjengivelse på til dels gjenstridige, men historisk interessante bilder og arkivalia.

Bokomtalen var ved Bård Kolltveit

H U S K !

Stoffrist neste nr.: 22. april

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



Da D/S «Stord I» kom under damp ble tonnasjen til Vetransklipslaget Fjordabåten fredoblet. Her er «Stord I» og «Granvin» ved bryggen i Bergen en fin høstdag.
Foto. Harald Sætre.