

DAMPSKIBS

P O S T E N



D/S "Oster" under avgang frå Salhus. Foto: Erik Småland.

Dampskibsposten

Dampskibsposten er medlemsblad for Norsk Veteranskipsklub, Veteranskipslaget 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 Veteranskipsklub

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 Rolf Nordby 22 73 28 27

Mobil 928 53 638

Sekretær: Pål Gulbrandsen 22 73 28 27

Mobil 928 53 638

Kasserer: Eva Løken 63 87 56 28

Mobil 930 43 437

Veteranskipslaget 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:

Hjördis 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 Minneord om Sigurd Trebo
- 6 Nytt fra D/S «Bjørøysund»
- 9 Nytt fra D/S "Styrbjørn"
- 14 D/S "Oster" – Dampen som ikkje ville døye
- 15 "Lady in white", Oster i hvit drakt
- 16 "Ildsjelprisen 2006"
- 20 Atløys venner: Årsmelding 2005
- 22 Nedlatende om STAVENES
- 24 Motoryachten "Faun"
- 30 Hvalbåten "Southern Actor"
- 37 Min første båt
- 45 Prospektkortet. Del 16
- 48 Atlanterhavets blå bånd
- 50 Merkelige fartøyer
- 52 Husker du den gang ...
- 53 Ny bok
- 54 Ny bok
- 55 God sommer - "Skibladner" 150 år

HUSK STOFFRIST 15. SEPTEMBER 2006

Redaksjonen – Dampskibsposten

Redaktør:

THOR HANSEN

Frisebrygga 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 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.

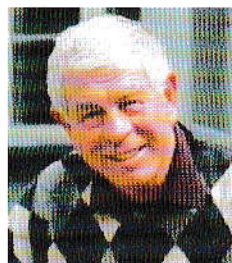
Det er åpent for begrenset bruk av annonser med tilknytning til det maritime.

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.

Vi må ta vare på vår maritime kulturarv

Nylig hadde jeg en storoppyrning i fotoarkivet mitt. Jeg fant flere spennende bilder som ga meg virkelig a-ha opplevelser. Et par av bildene var av en båt i svært dårlig forfatning, tatt hos Hansen & Arntzen båtbyggeri i 1992. Bildene var av den gamle lystyachten "Faun", som Trond Eide i Porsgrunn, i sin tid hadde kjøpt for 1 krone! Den gangen var jeg vel helt overbevist om at dette prosjektet aldri mer ville kunne flyte.... Men jeg tok skammelig feil! - Under Nordsteam 2005 i Bergen kom "Faun", nyrestaurert fra Hardanger Fartøyvernssenter, som første båt under åpningsparaden. Jeg fikk nærmest hakeslepp å se hvor flott ting kan bli, takket være tål og vilje hos flinke og kloke folk og selvsagt en god del kroner i tillegg å spe på med.



Også i Sandefjord har vi et lysende eksempel på nettopp dette. Hvalbåten "Southern Actor" er faktisk født på ny og framstår i dag som et levende stykke hvalfangsthistorie, ved hjelp av entusiastiske karer og viktige bidragsgivere.

For et imponerende arbeid som er lagt ned i disse to fartøyene.

Disse to båtene føyer seg fint inn i en rekke av andre imponerende prosjekter, som i utgangspunktet nærmest var håpløse.

En helt annen form for "fartøyvern" og som kanskje ikke så mange tenker på, er våre mange gamle kirkeskip. Rundt om i våre kirker henger det over 250 skipsmodeller som også har mye å fortelle... Prekestoler, altertavler og døpefontener blir tatt godt vare på, mens kirkeskipene ofte blir glemt. Man må være svært nøye med hva som blir hengt opp av nye kirkeskip og samtidig må de som skal rengjøre og restaurere disse gamle klenodiene ha kunnskaper om hva de gjør. (Se bokomtale side 53).



Vi må ta vare på vår maritime kulturarv i forskjellige former!

Ønsker alle en fin båtsesong og en riktig god sommer!

Thor Hansen

"Faun", i sørgelig forfatning hos Hansen & Arntzen båtbyggeri i 1992.

Minneord om Sigurd Trebo

Sigurd Trebo, født 03.02.32, gikk bort den 30.03.06 etter lengre tids sykdom. Han var utdannet som tannlege og lege i Østerrike, Belgia og Tyskland og frem til pensjonsalder var han i lang tid avdelingsoverlege ved Rikshospitalets tann- og kjeveklinikk, hvor han nøt stor anseelse.

Sigurd var allerede tidlig på 70-tallet med i Norsk Veteranskibsklub som "skipslege" på D/S Børøysund, som styremedlem og også en periode som formann i klubben. Han brente for bevaringen, men også for bruken av de miljøskapende veteranskipene og med sin store bekjentskapskrets skaffet han både charterkunder og mannskaper til klubben.

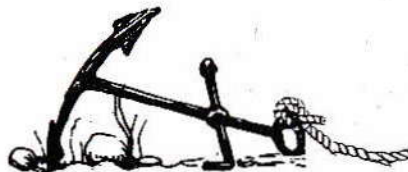
Dette var av stor betydning i denne tidlige fasen før offentlige bidragsordninger var etablert og den alminnelige interessen for slikt bevaringsarbeid var svært liten. Vi husker blant annet Sigurds innsats for å redde D/S Stord, da huggingen truet.

Etter hvert løste Sigurd også sitt kystskippersertifikat og han var i mange år en av D/S Børøysunds førere, alltid villig til å tre inn når behovene meldte seg.

Sigurd var en fargerik og inspirerende person som fikk stor betydning for miljøet i klubben. Han var lege og hadde stor livserfaring, og vi var mange som nøt godt av hans hjelpsomhet på så mange vis. Sommerturene til D/S Børøysund satte han særlig stor pris på, ikke minst når de gikk til Flensburg, Tyskland hvor han følte seg hjemme. Under de festlige kveldene på akterdekk deltok han gjerne med munns spill, gode historier og en helhjertet latter . . .

Begravelsen fant sted 07.04. fra Bryn Kirke, Bærum, under stor deltakelse ikke minst fra klubbens side. Like i nærheten av på gravplassen ligger tilfeldigvis vesterålingen, Arnold Hansen, som var styrmann og skipper på D/ S Børøysund i hele Vesteraalskeperioden - 35 år!

Vi i Norsk Veteranskibsklub har for alltid gode minner om Sigurd Trebo.



Nytt fra D/S "BØRØYSUND"

Tekst og foto: Dag Thorstensen.

En utrolig lang og seig vinter er slutt, og vi gleder oss over å ta fatt på det hyggeligste som er med båter: Vårpussen. Ikke det at vinterarbeid ikke kan være hyggelig, men det blir litt annen stemning over det når solen og lyset gjør dagene lange, og eimen av maling og olje pirrer nesen, og du kan ta kaffekoppen på dekk.

"Børøysund" har vært på verkstedet i Drammen nå på senvinteren like før påske. Vi var litt spent på hvor tykk isen lå i Drammensfjorden, særlig hørte vi det skulle være mye rundt Svelvik, som jo virker som en flaskehals. Men store flak og til dels tykk is til tross – vi greide oss fint, og delte isen elegant.

Det var for en gangs skyld ikke så mye som skulle gjøres på verkstedet – først og fremst var det et par pålegg som måtte utbedres. Bl.a. ble bunnventilene sjekket, og mannlokk og dekkskarm over kjettingkassen var såpass dårlig at de måtte fornyes. Samtidig ble bunnen rengjort og smurt opp igjen, det ble skiftet tæresink (anoder), og hele skutesiden fikk et strøk sortmaling. Men en overraskelse var det: Det ble oppdaget et lite hull (groptæring) i en plate i bunnen. Skaden ble boret opp og plugget, men til høsten skal naturligvis deler av platen skiftes.

Ellers skal store deler av maskinen saumfares, og det planlegges både utskifting



Det ser litt stusselig ut, med demontert rekkverk samlet på midten, og davitene satt oppå land. Gutta fra Hardanger Fartøyvernssenter har vært i Oslo og revet en del av de råtne dekksp plankene. Det var særlig randplanken rundt, og en del endeved som hadde sterke råteskader, men slik må det jo gjerne bli når treverket ligger ned på stål.



Tre blide maskinfolk er oppe og trekker luft: Maskinistene Ole Eckholdt og Pål Gulbrandsen, og vår 17-årige fyrbøter Thomas Haugen, som også er sterkt involvert i Tertitten jernbane. For sikkerhets skyld med to fotoapparater!

av en sjøvannspumpe, justering av en av sleidene og nitidig sjekk av røykopptaket. Arbeidene er omfattende, og planen er at de skal tas til høsten eller vinteren.

Når dette leses, er forhåpentligvis alle dekkreparasjonene ferdige. Skadene på båtdekk og på promenadedekk ble større år for år, og det var bare å gripe ondet ved roten. Det kom folk fra Hardanger Fartøyvernssenter i mars og rev mesteparten av det som var råteskadet – men selvsagt, når man begynner å rive, oppdages det langt mer enn det man i sin naivitet tror i utgangspunktet. Bl.a. måtte davitene på promenadedekket og hele rekkverket ned. Imidlertid er det en lov for slikt: "Loven om tingenes iboende dævelskap".

Resten av rivingen ble tatt like over påske, og straks etter at stålet under ble rengjort og primet begynte oppbyggingen med 2" plank i båtdekket og 4" plank i promenadedekk – og med 6x8" randplank! Utfordringen er om de blir ferdige til seilingsesong, men ofte er det jo slik at med litt tidspress jobber man både bedre og raskere, og vi krysser fingrene og regner med at gutta fra Hardanger setter sin ære i å bli ferdige.

Men det er viktig at arbeidene foregår i det tørre, og vårens regn holder seg jo ikke unna fordi en gammel båt skal ha nytt dekk. Derfor måtte vi rigge opp vinterpresenningene igjen, en hastig fredag ettermiddag.

Mer sikkerhet

Det er stadig nye sikkerhetsbestemmelser som ser dagens lys, og veteranfartøyer er naturligvis ikke unntatt, selv om enkelte ting kanskje kan synes litt.....vel. Vi er



Mario Garces fullt opptatt med å montere den nye varmtvanns/steamtanken, laget av Torstein Tørsteinsen, helt etter kopi av den gamle.

iallfall inne i noen år hvor hele sikkerhetsbolken blir rokket om på, og det kreves nå redningsdrakt for mannskap som bemanner flåter, det kreves bærbare VHF, et par nye livbøyer med røyksignal og lys.....

Og fra 2008 må vi og alle andre også ha ekstra flåte i tillegg til de vi alt har, i fall en ikke løser ut. Krav om MOB-båt ligger også over oss, selv om det er en åpning i forskriftsteksten som sier at veteranfartøyer kan søke fritak.

Alt dette utstyret koster både mye penger og tar mye plass, og derfor har vi fått godkjent å frigjøre en livbeltekasse på dekk, og legge disse livvestene i en av livbåtene (som naturligvis ikke er i bruk). Det står jo ingen steder at en livvestkasse skal være firkantet, og ikke ha båtform....

I skrivende stund klargjøres det for sesongens sikkerhetstur til Husbergøya, hvor vi øver på hele sikkerhetsaspektet, med brannteori, slukking, vi setter flåte på sjøen og går gjennom det som må gås gjennom – også HLR. Noen alltid nyttige timer.

LETTBÅT TIL BØRØYSUND

Vi arbeider for å få vårt gamle dampskib BØRØYSUND tilbake til slik fartøyet var i 1935. Vi nærmer oss, og til jubileet i 2008, når skibet fyller 100 år, bør vi være i mål. I den forbindelse ønsker vi å kjøpe en pent brukt 13-14" lettbåt (gigg, lett travaljubåt.) som skal stå/henge i davitene akterut. Alder ingen hindring, men båten må være i orden. Oppussing kan vi selvsagt få til selv. Så finnes det en båt som passer der ute et sted, ta en telefon til Dag Thorstensen, 66 91 25 84 / 90 50 37 34.

Nytt fra D/S "STYRBJØRN"

Av Erik Steen

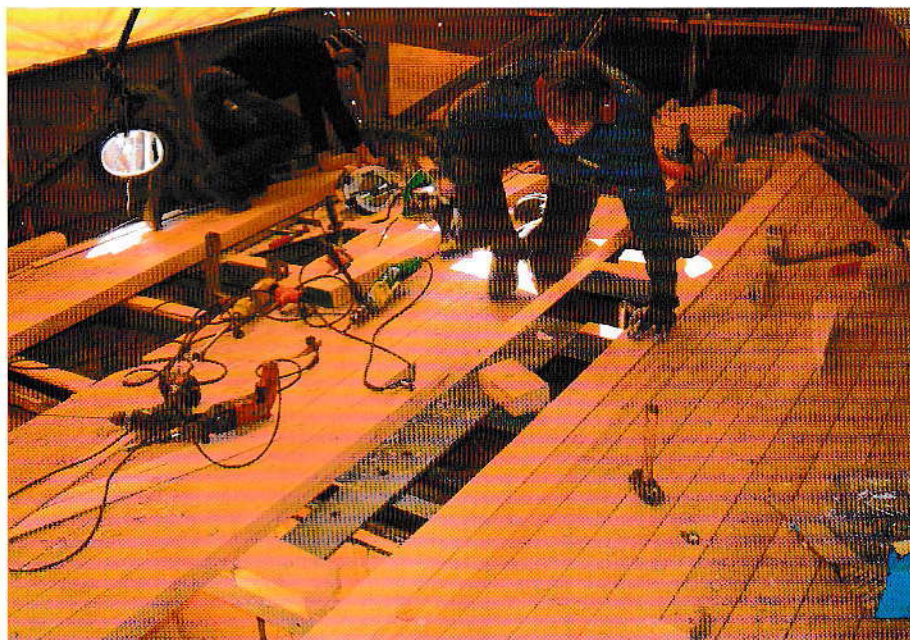
Rust, råte, kjærlighet - nok en gang. Og nesten oppbrent båt.

I denne omgang råte først, da tredekket rundt ankervinsj og fordekk delvis kunne fjernes med spade. Lekkasje over flere år var forsøkt bøtet på med tjæresmøring og asfaltplater, og utskifting kunne ikke utsettes lenger, om et operativt og sikkert fartøy skulle være et mål.

Tross store snømengder, kulde og delvis vanskelige arbeidsforhold i begynnelsen - gutta fra Hardanger Fartøyvernssenter tar utfordringer og gjør en respektabel jobb.

Etter å ha revet opp det gamle tredekket, sandblåst og rengjort, kom sveitserostlignende stål til syne. Da dette ikke er helt i samsvar med de ønskede kvaliteter vi setter....., ble det en god del stålutskiftninger i tillegg til trearbeidet. Ikke helt ukjent problematikk etter hvert, like vel et uønsket fenomen.

Ankervinsjen ble tatt i land og demontert, bremsebånd fornyet, et stk. låsering for S/B ankerkabelar tillaget, vinsjen for øvrig rengjort og malt. Lensmanifold på



Legging av fordekk. Foto: Magne Nilsen.



Snart ferdig med fordekk. Foto: Magne Nilsen.

båtdekk ble løftet av og ny trepute og pakninger ble laget, og Mikkel fra Hardangers gode sinkhvit/tjæreblending påsmurt. Ikke noe moderne juks der!

Tanktoppen over midtskipstank er fornyet, det var lekkasje ved tankfylling og tæring ble konstatert på flere felt, spesielt i akterkant mot kullbaks. Tanken er rengjort og slammet. Her blir lugarene remontert ved ankomst Oslo.

I forbindelse med varmt arbeid på tanktopp, utviklet det seg en ulmebrann i garneringen som kunne ha blitt en katastrofe. Etter arbeidstidens slutt oppdaget en vaktmann røyk om bord og fikk tilkalt brannvesenet. Varmen var så sterk at malingen på dekket over hadde begynt å boble. Det var snakk om minutter før en eksplosiv brann hadde vært et faktum. En meget ubehagelig opplevelse som satte tankene tilbake på "Stord"s skjebne.

Innvendig i kjelen er rør skrapet og børstet, føderør rengjort i spalteåpninger. Fyrgangene er rengjort, ildbrygger oppmurt etter skade. I maskinrommet er diverse ventiler demontert og pakket om, og noe mindre rørarbeider er utført.

Etter havariet på turbinen (lysmaskinen) i fjor sommer, har det blitt jobbet for å finne erstatning, både i Norge og i Sverige, og det har vært flere i England. Ikke akkurat hylleware rundt omkring. Men når dette leses er forhåpentligvis ny turbin montert. Vi hadde litt flaks gjennom gode kontakter, nemlig Stal (Laval) klubben, som penset oss over mot en turbin levert til "Vestra Centralbannen", fra Zander och

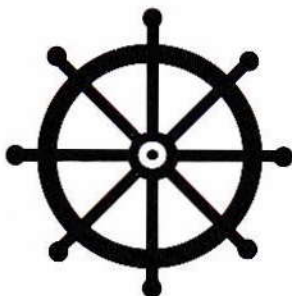


Mikkel har kommet i hullet. Foto: Magne Nilsen

Ingerstrøm i 1907. Alternativet var å sette inn en stempelmaskin, men turbin er litt "heftigere" og mer originalt.

Det planlegges en charmeurtur i andre halvdel av august til Åsgårdstrand/Fredrikstad for å vise oss fram, samt at vi må markedsføre på et behagelig plan det arbeidet som utføres med veteranfartøylene.

God sommer!



Kunstner eller fagarbeider?

Av Erik Steen

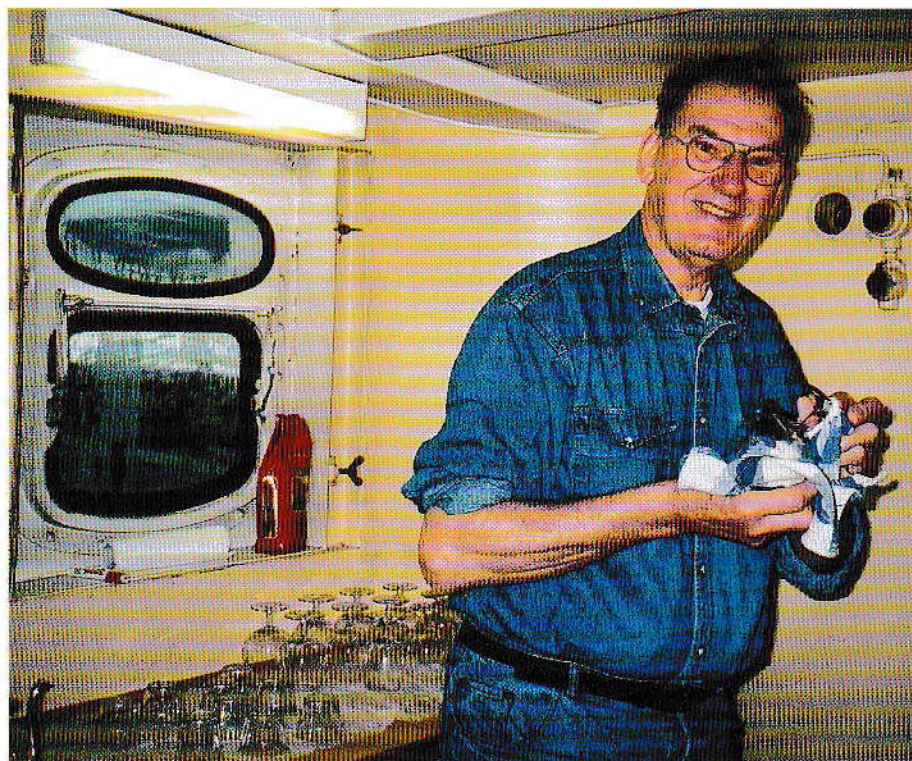
Hvor går skjæringspunktet og finnes det en kombinasjon?

Det er en glidende overgang og representeres særlig av fagfolk med varierende livs og yrkes erfaring.

Vi ser dette gjerne innenfor stål og metall faget og snekker/tømmermannsfaget.

I våre miljøer finnes flere dyktige mennesker, med varierende yrkes og livsbakgrunn, felles nevneren er evnen og lysten til å finne løsninger.

Tillater meg å trekke frem en person, som både "Børøysund" og i særdeleshet "Styrbjør" har hatt stor glede og nytte av og som vi mener ligger i skjæringspunktet fagmann/kunstner.



Magne Nilsen tar oppvasken etter årsmøte på Thor 3.

Magne Nilsen begynte sin karriere til sjøs i 1948, etter gjennomgått grunnkurs i snekkerfaget !!, reiste han ut som messegutt. Som den fornuftige gutten han var, mønstret han om til maskinen året etter. Seilte noen år som motormann og frysemann.

Deretter var det militærtjeneste og arbeid i vedlikeholdsavd. på en fabrikk.

Så gikk han i lære som platearbeider og fikk fagbrev i 1959.

Innimellom dette rakk han en sesong på hvalfangst.

Etter noen år i platefaget ved et verksted, begynte det å krible litt i beina til denne urolige kroppen. Liberia og Afrika var neste stopp i karrieren, hvor han blant annet var med på monteringen av diesel motorer til et kraftverk. Han avanserte til senior foreman før han ga seg i Afrikas land og reiste hjem med kone og barn.

Etter noen år som selvstendig næringsdrivende, med farting over hele Skandinavia, med montering, service og reparasjoner klarte han nesten å slå seg til ro i Drammen.

Base i Drammen, reiseoppdrag og montering land og strand rundt fram til 1982.

De siste 13 -14 årene av sin yrkesaktive karriere var han blant annet driftsformann ved østlandets største renseanlegg, VEAS.

Summen av denne erfaring, har vi stor nytte av.

Treverk, stål, metall, rør, sveising, brenning, tilpassing , finne løsninger,- ikke noe syntes å være et problem for dette unikumet av humor og seriøsitet.

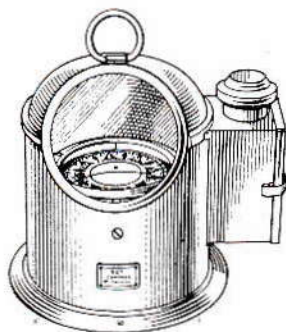
Hvem sørger for å dokumentere alt arbeidet fotografisk ?

Samme mann, det også satt i system.

Alder spiller det noen rolle? Da han humørfylt påsto at han var blitt 75 år, tok vi det som en spøk. Like vel er det et faktum og ikke mindre aktiv av den grunn, kanskje tvert i mot ?

Alltid tilstedeværende, alltid i gang med et eller annet om bord .

Takk for at det finnes multifagfolkkunstnere i veteranbåt miljøet!



D/S "OSTER" – Dampen som ikkje ville døy

Av Erik Småland og Vidar Lehmann

Dette er titelen på boka om dampbåten "Oster". Boka kjem ut i første del av juni 2006. Ho er på 208 sider, likeleg fordelte mellom bilete og tekst. Skrivande redaktør er journalist Per Jon Odéen. Tilfang til fleire kapittel er elles komne frå Nordhordland Veteranbåtlag sine folk og frå andre gode hjelparar, med tidlegare Bergens Tidende-redaktør Kjartan Rødland i spissen.

Fleire kjenningar og vener av båten, mellom dei tidlegare mannskap, er og intervjuet.

Eit rikhaldig fotomateriale er samla frå mange hald, ikkje minst frå Hans Kr. Bukholm si eineståande samling. Bokbunaden er teken hand om av Bernt Kristiansen. Boka kjem ut på Eide/John Grieg Forlag i Bergen. Ho er delfinansiert av sponsorar, både frå det offentlege og frå næringslivet. Alt overskot går til båten. Salsprisen ved detaljsal blir kr. 290.

Det er lagt vekt på å ikkje berre skildra båten si historie, men også å knyta saman båt og samfunn gjennom eit til no innpå hundre år langt samliv. Opptakta til fjordabåtfarten er og komen med, og eigne kapittel om post- og trisetenesta, krigstida,



"Oster" ved Bryggen i Bergen. Foto: Erik Småland.

sluttfasa av fjorden som hovudfartsåre og Gamle Dampen si tretti år lange soge som dieseldriven fraktebåt under namnet M/S "Vaka"

Soga om båten sin song, "Dar kjem Dampen", og om skaparane Ivar Medaas og Ragnvald Hammer, sjølv sagt med. Likeeins det tidlege initiativet for å berga båten for framtida.

Restaureringa, som tok innpå ti år, har fått brei omtale, både avdi dette er ein del av sogas, men og sidan nokre av røynslene kan vera nyttige for andre. Visse sider er gjevne særleg omtale, mellom anna dampmaskineriet, klinkinga og tillaginga av rett type parafinlampar.

Sommardrifta under siste del av restaureringa er og omtala, likeeins laget sine æresmedlemar og den årsmøtevedtekne erklæringa om båten si framtid som seglande kulturminne.

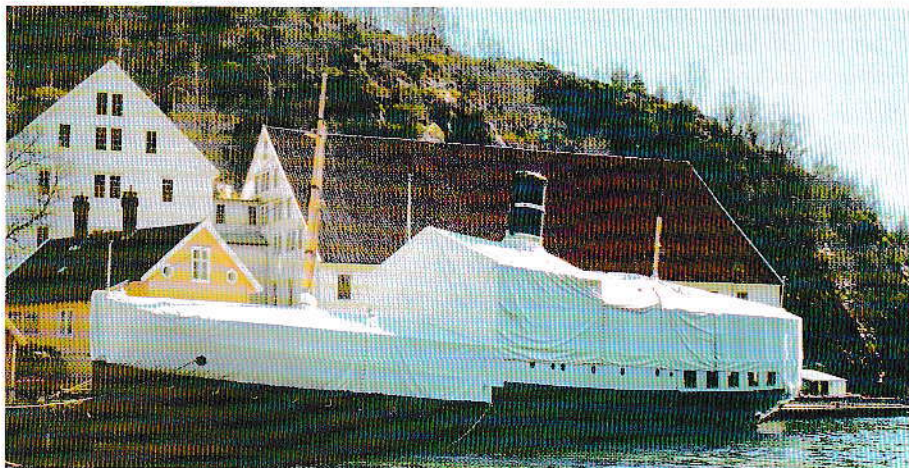
Denne boka er ikkje berre sogas om ein dampdriven fjordabåt. Ho dokumenterer og eit langt og dramatisk kapittel i kystlandet sin kvardagskultur.

God lesnad!

Bergen 4. april 2006

For boknemnda

"Lady in white", Oster i hvit drakt



Av Arne Vikan

Fikk så lyst til å sende dette flotte bildet av båten vår D/S "Oster". Hun fikk på seg hvit drakt i februar. Jeg kaller henne "Lady in white". Hun ligger her ved sin faste kai i Bjørsvik i Lindås kommune. Nå ser jeg fram til at vi skal ut seile igjen.

"Ildsjelprisen 2006" – Veteransklaget Fjordabåten

Tekst og foto: Trine Marcussen

Veteransklaget Fjordabåten var nominert til "Ildsjelprisen 2006" i kategorien "Lokalsamfunn", sammen med Bergen Elektriske Sporvei, Frelsesarmeen i Solheimsviken samt Stiftelsen Moby. De nominerte kandidatene ble presentert både i fjernsynsinnslag på lokal-TV samt i avisen Bergens Tidende. Andre kategorier var "Kunst og kultur", "Sport og idrett" og "Humanitære". Det var opp til enhver å foreslå kandidater og 200 ulike forslag kom inn fra publikum. Det var Grieg Foundation, G.C. Rieber Fondene, Kavlifondet og Sparebanken Vest som stod bak Ildsjelprisen i samarbeid med Bergens Tidende.

Prisens hensikt var å synliggjøre ildsjeler fra Hordaland og Sogn og Fjordane som kan stå som forbilder og være til inspirasjon for oss andre. Prisen ble utdelt for uegennyttig og allmennnyttig innsats. Den bestod av et pengebeløp på kr. 100.000 til vinneren og kr. 20.000 til øvrige nominerte. I tillegg ble et spesielt pristilodelingsbevis utdelt. Begivenheten inntraff den 25. mars i år og Veteransklaget ble rikere på heder, ære og tjue tusen kroner.

Dette er hva som stod i Bergens Tidende om hvorfor Veteransklaget Fjordabåten ble nominert som verdig kandidat til "Ildsjelprisen 2006": *"Flere lag har i senere år lagt ned et betydelig arbeid for å ta vare på kystkulturen. Veteransklaget Fjordabåten er en viktig inspirator, som har vist verdien av å ta vare på synlige minner fra den gang "dampen", lokalbåten, knyttet by og bygd sammen. Etter et omfattende, frivillig restaureringsarbeid kunne "Stord I" dra på representasjonstur til Sunnhordland i 1987. På hjemveien ble skipet totalskadet i brann, men ildsjelene ga ikke opp tanken på å bygge opp skipet enda en gang. Dette arbeidet er kommet langt. I tillegg har laget vært med på å gjøre "Granvin" til et kulturminne. For sin omfattende dugnadsinnsats med sikte på å ta vare på vestnorsk lokalsamfunnshistorie, nomineres Veteransklaget til Ildsjelprisen 2006."*

Jeg må tilstå at jeg personlig sendte inn et nominasjonsforslag på "Granvin" sitt mannskap, med støtte i referansepersoner fra lærere og elever fra Bjørgvin videregående skole, grunnet skoleturene vi har hatt siden 2001 til Skjerjehamn med nettopp "Granvin". Forslaget mitt kombinerte kategoriene "Kultur og lokalsamfunn" og tok for seg videreformidling av kulturarven vår. Det var ikke på grunn av meg at både "Granvin" og Bjørgvin ble nominert, men alle monner drar. Til orientering ble skolen min nominert for vår Romaniaaksjon under kategorien "Humanitær".

La meg få lov til å filosofere litt på hvorfor det er så viktig å hedre ildsjelene. Vi vet alle at bak et lag som Veteransklaget Fjordabåten, er der et styre som har kontakt med Riksantikvar og andre myndigheter, de må sørge for booking og



Skipsfører Jan Hjeltestad, maskinist Oddvar Stølsnes, samt matrosene Asbjørn Utne og Magnar Lund, er viktige ressurser i en levende videreformidling av kulturarven vår. De stiller alltid opp for skoleelevene våre ved Bjørgvin videregående skole når vi reiser med "Granvin" på overnattingsturer til Skjerjehamn, en hel uke til ende. Fantastiske ildsjeler!

bemannning av turer, en driftsgruppe som handler inn, en økonomigruppe som hanker inn midler fra legater og fonds, en vedlikeholdsgruppe som gjør båten klar til seiling og mannskap som gjennomfører turene. Slik er alle avhengige av hverandre og alle legger ned en uegennyttig og frivillige innsats.

Alt arbeid som utføres på fjordabåtene M/S Granvin fra 1931 og D/S Stord I fra 1913, gjøres på dugnadsbasis. Med sine nevenyttige hender, idealisme, oppofrelse og stå-på-evne, er der en gjeng som alltid spørres når mannskap trengs til å føre båten, utføre vedlikehold, banke rust eller hva det nå måtte være av store, tunge, men også av små løft. De sliter, stiller, ser etter og vedlikeholder båtene, for de er svært opptatt av å ivareta veteranbåtene på best mulig måte. Derfor har de fleste også god greie på den enkelte båt sin tilstand og oppbygning.

Når skoleelevene våre ved Bjørgvin videregående skole reiser med "Granvin", er mannskapets innsats skapende, fortids- og fremtidsrettet: Bjørgvin videregående skole leier veteranbåten "Granvin" en uke hvert år og drar på tur fra Bergen til overnatting på Skjerjehamn Hotell fra 1891, via Alverstraumen, Feste, Lygra, Mjømna og Eivindvik. Hver elev får altså én overnatting på Skjerjehamn, slik at ca. 200 nye elever hvert år får reise på denne turen. Dette har vi gjort siden 2001 og vi



Mannskapet som hadde æren av å fraktet Dronning Sonja og hennes følge med "Granvin" i Hardangerfjorden i april 2005, var maskinist Kåre Kvalvik, matrosene Trine Marcussen og Erling Andsjøen, maskinistene Jostein Harkestad og Odd Angeltveit samt skipsfører Odd Jostein Gundersen. De er alle ildsjeler som legger ned enormt mye arbeid i vedlikehold!

bestiller det samme "veterane" mannskapet hver gang. Med sin store lokalkunnskap og historikk knyttet til områder og steder vi passerer langs leden, videreformidler skipsføreren dette fra styrhuset over høytaleranlegget hele uken til ende. Veteranbåten "Granvin" nyter godt av mannskapets tidligere erfaringer som sjømenn, og matros Utne var faktisk også dekksgutt i sine yngre dager på nettopp "Granvin". Hver elev har en konkret temaoppgave å lære om underveis på turen og mannskapet er til uvurderlig hjelp når denne oppgaven skal løses. Derfor er alle fire mannskapene like viktige når skoleelevene våre drar på tur.

Jeg vet at disse pensjonistene finner det givende å få være med ungdommen, gi dem et innblikk i hvordan det var å reise i tidligere tider, vise elevene landskapet vi seiler gjennom, lære dem om lasting og lossing ved at elevene utfører dette selv, anløpe gamle dampskipskaier og gjenskape noe av den gamle tiden da folk møtte opp på kaien for å høre siste nytt og se hvem som reiste med.

Ved at mannskapet er velvilligheten selv, har kunnskapen og gir elevene praktisk erfaring, blir gevinsten for elevene at de får med seg lokalkunnskap og kulturhistorie, kjennskap til fortiden ved lærdom om hvordan man hadde det før for mindre enn en

generasjon siden, om arbeid og slit, at ikke alt var som det er i dag, at reisen tok lang tid og at man måtte planlegge i forkant. Elevene får med seg en viten som gir forståelse av at alle goder vi i dag betrakter som en selvfølge, ikke alltid har vært der. Mannskapet gir elevene våre en positiv ballast i livet, lærer dem å ta vare på hverandre, til å trekke i samme retning, lærer dem å ta vare på naturen, gir dem en levende formidling av kulturarven vår og gir dem muligheten til ettertanke og refleksjon. Se Dampskibsposten nr. 66, 1/2003, s. 18-27.

De som utfører dugnad på "Granvin" og "Stord", er ildsjeler som har gjort – og gjør – en stor innsats utover det vanlige. Er der noen som fortjener oppmerksomhet og påskjønnelse, så er det dem. En av dem er Odd Jostein Gundersen, som også har mottatt H. M. Kongens fortjenestemedalje i sølv for dette. Se Dampskibsposten nr. 75 1/2006 s. 30. Vi skal heller ikke glemme de andre ildsjelene fra stedet Stord. De er av den "gode, gamle sorten", som ikke krever noe igjen for det de gjør. I deres oppvekst var de vant til å løse fellesoppgaver ved dugnad, uten å få noe igjen i form av "klingende mynt". Dugnadsånden er også blitt deres livsstil. Dette er kanskje den mest viktige og fremtidsrettede oppgaven vedlikeholdsgjengen og mannskapet har å lære bort til den oppvoksende generasjonen og til elevene våre!



"Granvin" og "Stord I" Nordsteam 2005 i Bergen. Ombord i HSD-skipet "Stord I", som nektet å gå til grunne hang, jubileumsutstillingen med historiske fotografier. HSD-arrangementet minnet oss om hvor viktig båtene og bussene har vært som møteplass for folk opp i gjennom tidene. Den andre flotte båten "Granvin" var også åpen for publikum. Langruteskipet "Stord I" korresponderte tidligere på sentrale stoppestedet nettopp med små skip som "Granvin" i lokalrutearten.

Atløys venner: Årsmelding 2005

2005 har vore nok eit godt år for veteranbåten M/S "Atløy". Første del av året gjekk forutan vedlikehald av båt og maskineri med til å ta att dårleg arbeid frå 2004 på Solund Verft. Av dei store jobbane som vart utført kan nemnast:

Skanseledning, rennestein, skrog malt opp att på grunn av dårleg arbeid frå verkstad. Ekstrarekning på 10.000,-, - vi går ikkje til Solund Verft igjen!

Maskinhavari i Molde, skifting av plater på dieselpumpe etter rask utrykking.

Driving av styrehustak og galgedekk v/Tor Tveit, Svanøy Båtbyggjeri.

Nedvask av sikringstavle.

Riving begge toalett bak og nytt stål i dørkar. Vi må ta att arbeidet hausten 2006 på grunn av skifting av vinkel som keising akter BB står på.

Dokumentasjon av akterskipet ved Kystmuseet v/Berit Høyvik (oktober).

Riving av salong akter, bysselugar, sterriks og klargjering for stålarbeid. Arbeidet starta like etter dokumentasjonen og var ferdig i november.

Etter dette til Dåfjorden 29/11 for skifting av stål. Akterskipet såg overraskande bra ut (også i følge Riksantikvaren v/Denneche og Skipskontrollen), men vi måtte skifte 2 plater grunna lekkasje frå ventilar (kostnad 185.000). Ytterligare 2 plater skal skiftast til hausten.

I tillegg til dette kjem den årlege dokksettinga med inspeksjon av undervasskrog, uttaking av alle overbordsventilar for inspeksjon og klassing. Forutan krav om vasking av sikringstavle skjedde klassinga utan eit einaste pålegg frå Skipskontrollen (som dei siste år)!

Økonomi

Totalt sal for året vart om lag 244.000, noko som er ein markert nedgang frå dei to siste år. Hovudsakleg skuldast dette lågare sal av effektar og mindre inntekter frå dansar og liknande. Drifta gjev likevel eit overskot på 94.000, ein nedgang på ca 40.000 i forhold til 2004. Medlemsavgift utgjer 33.750 noko som betyr at vi hadde 225 betalande medlemmer i 2005, mot 223 i 2004. Vennelaget betalte rekningar for totalt 27.171,- som kan sporast direkte til drifta av båten. Det er i år ikkje gjort overføringer til Andelslaget.

I tillegg segla båten inn kr. 589.071,- i reine leigeinntekter. Desse inntektene går til A/L Atløy sin konto. All innsegling til A/L Atløy kan tilskrivast det arbeidet Atløys Venner gjer for båten i form av gratis mannskap.

Sjølv om omsetninga er gått ned meiner vi økonomien er sunn og solid. Dette er nødvendig, særleg med tanke på det igangsette arbeidet med akterskipet.

Sesongen 2005

Sesongen starta svært tidleg, med første betalte tur 23/3. Like over påske vart det slipping, før vi også i april hadde bra med turar. Etter Fjordferda gjekk det utover

"Atløy" fosser frem
i herlig driv fra
Finnabotn,
eller "jordas
innvoll" som stedet
kalles på
folkemunne.

Foto:

Trine Marcussen.



med køyring i alle fall kvar einaste helg til juli. Vi var ikkje i Bergen. I juli vart det to vekesturar med betalande familiar. Den eine til Hardanger og Sunnhordland, den andre til Møre og Romsdalskysten. Landsstemnet til Forbundet Kysten vart halde i Kalvåg, og Atløy gjekk i faste ruter mellom Kalvåg og Florø. Etter dette vart det Nordsteam, sommarens høgdepunkt for dei fleste og eit fantastisk stemne. Starten av august hadde vi tur til Sogn med INC, seinare slag i slag utover hausten med dagsturar frå Florø før Fjordaferd og sesongavslutning 1. oktober.

Totalt har hjelpemotor gått 1.025 timar, hovudmotor om lag 900 timar. Dette er noko meir enn sesongen 2004, men mykje mindre enn 2003.

Dugnad

Totalt utført dugnad på båten i 2005 utgjer 8.730 timar. Verdien av arbeidet utgjer i alle fall 2,7 million kroner om arbeidet skulle vore utført av anna kvalifisert personell.

Sesongen 2006

Våren startar med tur til Dåfjorden for meir arbeid, før vi startar opp med utleige frå slutten av april. Utleigesesongen 2006 ser ut til å bli "tradisjonell". Vi startar med Fjordaferta før ein hektisk periode i Florø i mai, Bergen i starten av juni før sildebordshelg, St. Hans og mogeleg tur til Bodø og Landsstemne i juli. Truleg vert det i år også 2 turar til Stavanger, den eine for fjordabåtstemne og Gladmatfestival, den andre for ONS. Som vanleg er store delar av drifta basert på blåturar, skuleturar, bryllaup, konfirmasjonar, åremålsdagar og fleire blåturar.

På hausten startar med riving av dekk rundt casing før ny tur til Dåfjorden. Når vi er ferdige med stålet blir det rett til Hardanger Fartøyvernsenter, truleg like over jul 2006.

Totalt har Atløys Venner tilført båten om lag 3.3 million gjennom dugnad og drift. Det treng vi ikkje vere skjemd av!

Florø 24.02.06

Styret

Nedlatende om STAVENES

Av Øivin Konglevoll

Jeg har ofte med stor fornøyelse og interesse lest Jørgen Bangors reportasjer og innlegg i Dampskipsposten eller på NVSK's utmerkede hjemmesider. Jørgen formulerer seg ofte på en artig og litt ironisk måte, og han observerer mangt og mye, som han deler med oss.

I reportasjen fra sommertoktet 2005 på NVSK's hjemmesider synes jeg den gode Jørgen er blitt vel ironisk. Jeg tenker da på måten han beskriver STAVENES på. Han beskriver STAVENES på en måte som må såre dem som har engasjert seg i fartøyet.

Ordet "vrak" og "restene av STAVENES" er beskrivelsen som brukes, og prosjektet dømmes nord og ned, og uten framtid.

Jørgen har rett i at STAVENES ikke akkurat var det mest presentable fartøyet på Nordsteam, og at svært mye gjenstår før STAVENES igjen framstår i fordums prakt.

Etter brannen i 1987 ble STORD erklært som vrak, og utgangspunktet var verre enn for nåværende STAVENES. Likevel trosset ildsjelene all skepsisen og STORD kunne under fjorårets Nordsteam igjen ankomme for egen dampmaskin inn på Vågen, på samme måte som OSTER i 2000, men langt mer presentabel enn slik OSTER framsto den gang. I dag er OSTER helt ferdig og et av Norges flotteste og mest populære veteranfartøyer. Om få år vil STORD være det samme. Utgangspunktet for STAVENES er ikke verre enn det har vært for de to ovennevnte fartøyene. Problemene for STAVENES er at veteranskipsmiljøet har vært mye mindre i Sogn enn i fjordabåtbyen Bergen. I tillegg har man slitt med lokale kulturmyndigheter og et reiseliv som ikke har sett potensialet og verdien av fartøyet.

Det samme gjelder ruteselskapet Fylkesbåtane, FSF, i dag Fjord 1, som STAVENES tjente i 68 år, fra 1904 til 1972. FSF er Norges eldste eksisterende ruteselskap og feirer i 2008 150 års jubileum. Det samme selskapet nektet i mange år ATLØY å gå med rein skorstein. Den måtte ha et sørgeflor på midten. Uten at det nødvendigvis alltid har gitt så mye i økonomisk uttelling, har HSD på en helt annen måte støttet opp om arbeidet med å ta vare på veteran HSD-fartøyer. De har sett og satt pris på verdien av dette arbeidet. FSF har aldri skjönt det, tvert i mot. Dette til tross for at FSF har utmerket seg med å gi ut flotte bøker om selskapets fartøyer gjennom tidene og kaiene de anløp.

STAVENES var spesialbygget for å bryte isen i Nærøyfjorden, fjordlandskapet som er kommet på UNESCOS landskapsvernliste. I fjor høst besøkte undertegnede et annet landskap på UNESCOS liste, nemlig Dresden og elvelandskapet langs Elben. Her er en flåte av 10 hjuldampere i travel aktivitet med å la turistene oppleve landskapet om bord på et flytende kulturminne.

Kontrasten er slående til det man tilbyr de over ? millioner besøkende i Sogn. Har kan fjorden kun oppleves om bord i støyende hurtigbåter og ombygde bilferger. Så langt har ikke reiselivet i Sogn kommet, at man for de som ønsker det og vil betale for det, kan tilbys å oppleve kulturlandskapet om bord i et stillegående flytende kulturminne. Dessverre for STAVENES.

Den som i sin tid bestilte STAVENES fra Bergen Mek. Værksted var selveste Chr. Michelsen, daværende direktør for Nordre Bergenhus Amts Dampskibe, som Fylkesbåtane het den gang. I et felles opprop om STAVENES fra Norsk Veteranskipsklub, Veteransklaget Fjordabåten, Nordhordland Veteranbåtlag og "Atløy"s Venner til stortings og fylkestingsrepresentanter fra Sogn og Fjordane, ble det nettopp pekt på den direkte sammenhengen mellom Michelsen og STAVENES i forbindelse med 100 års markeringen i 2005 for unionsoppløsningen. Man håpet dette skrevet kunne føre til bevilgninger og framgang for STAVENES, men lite og ingenting skjedde, dessverre.

Her på Vestlandet er man vant med motvind og ofte stor avstand til bevilgende myndigheter.

Man gir ikke opp før man absolutt må. Derfor ble STAVENES invitert til Nordsteam og økonomisk støtte til slepet gitt . Fra STORD ble det gitt maling. I Kaupanger ble sommerferien til brukt til å male opp båten.

Mens det for Jørgen opplevdes meningsløst da STYRBJØRN bukserte STAVENES til kai ved Tollbodkaien, var det for flere av de frammøtte en spesiell stund da STAVENES igjen lå fortøyd med kaien den i så mange år hadde som utgangspunkt for sine turer i rute med last og passasjerer til Sogn og Fjordane.

Mange her vest både husker og har et forhold til STAVENES, så også i Veteransklaget Fjordabåten. Blant annet har John Rebnord, som førte STORD inn på Vågen, fartstid fra STAVENES. Under Nordsteam ble det knyttet viktige kontakter. Etter Nordsteam slepte HUTH, (ex FREDRIKSTAD, også den levert fra BMV i 1904) STAVENES til Dåfjorden. Her har den i vinter vært i godt selskap med GRANVIN, TYSNES, MIDTHORDLAND og ATLØY.

Den har vært på slippet og fått målt skroget, som var i forbausende god stand. Dette skyldes nok at båten var bygd isforsterket for bl.a Nærøyfjorden.

La oss håpe på en framtid også for D/S STAVENES, det eldste bevarte rutefartøyet på Norskekysten.



Øivin Konglevoll

Motoryachten "Faun", fra vrak til stasfartøy

Tekst og bilder: Hardanger Fartøyvernssenter

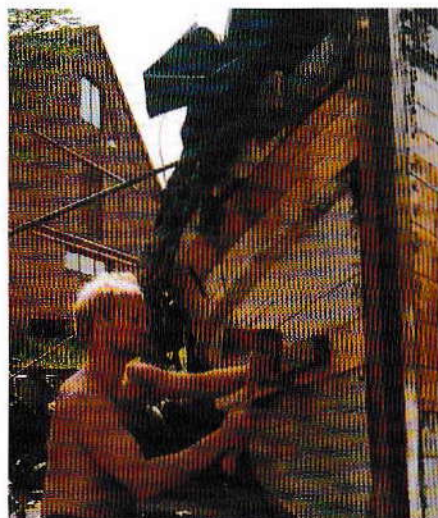
Historikk.

Faun ble bygd i 1916 ved Damsgaards Baatbyggeri og Motorforretning i Bergen. Virksomheten var etablert og drevet av ingeniøren August Moldestad som hadde utdanning fra England og på den tid leverte en rekke store lystbåter til bergensborgerne. Faun ble kontrahert av Einar Michelsen, sonen til Norges første statsminister Chr. Michelsen. Da Einar døde i 1921 overtok faren som hadde båten til omkring 1924.

Bergensrederen Jacob Kjøde overtok båten og hadde den inntil han i 1946 solgte den videre til skipsreder Eilert Lund. Han skiftet m.a. maskin og bygde styrehus over den åpne styrecockpiten. I 1955 solgte han båten til Bergenshalvøens Kommunale Kraftselskap (BKK) som brukte Faun som skyssbåt i samband med kraftutbygginga i Matrefjella. I denne tiden ble det foretatt mindre endringer av salongen m.a. ble det innlagt varme. Det ble også lagt glassfiber på hyttetaket og det ble skiftet en del hud.

Faun ble egentlig kjøpt inn for å føre direktører, styre og ingeniører som kom frå Bergen for å besøke anlegget. Dessuten skulle båten stå for sjuketransporten. I anleggsperioden var det 3-400 mann i arbeid og ulykker var ikke uvanlig. Etter hvert ble imidlertid båten brukt til mange slags skyss. Tannlegeskyss for unger, henting av

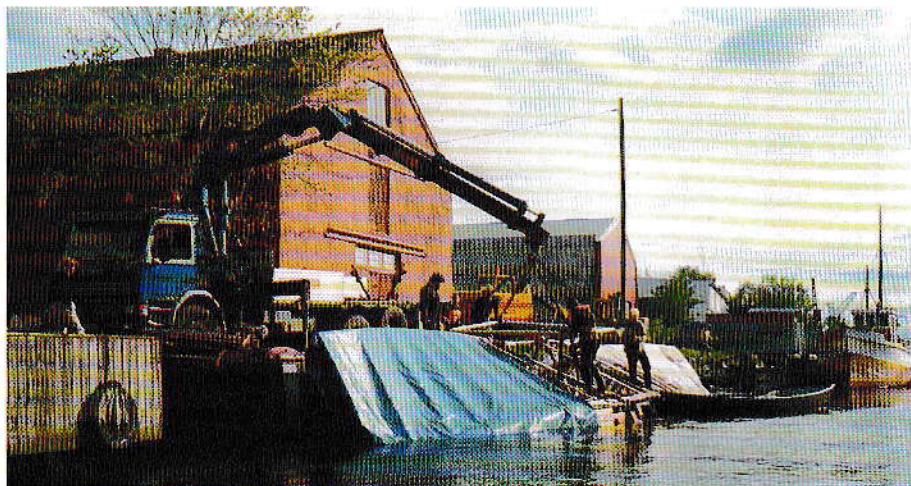
de ungene som gikk på skole på Sandnes, henting av mødre som hadde vært på klinikken og fødd o.s.v. Faun gikk ikke i noen fast rute. Faun ble regnet for å være en god sjøbåt, men den gikk også i ganske tøffe farvatn – særlig strekningen over Fensfjorden kunne være hard. Det var spesielt en natt husker mangcårig fører av båten Ingolf Solheim. Då var det så ille vær at lokalbåten Matredal fekk slått inn vinduene i salongen. Ingolf sa i etterkant at han likte seg lite den natta, men det var en nødvendig syketransport som skulle av gårde.



Trond Eide skifter hud engang på 1980-tallet.

Faun til Porsgrunn

BKK solgte i 1976 Faun til utflytta masfjordinger. En grunn til at Faun ble

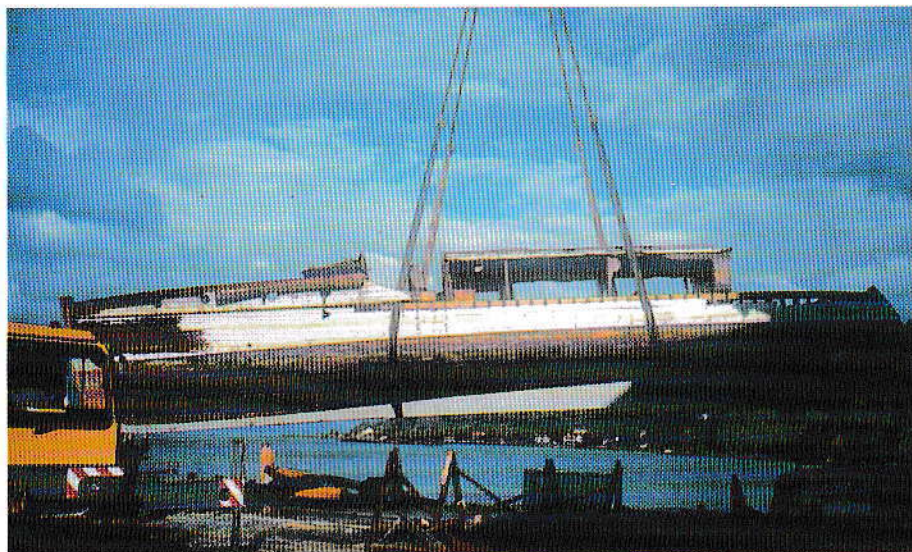


Da "Faun" sank første gangen ved brygga i Porsgrunn.

tatt ut av tjeneste var båten tilstand, en annen grunn den at Ingolf begynte å bli syk. Nye eiere denne gangen ble Bjarne Hope med flere som betalte omkring 10.000,- for båten. De tok båten med seg til Oslo hvor den ble brukt som lystbåt frem til 1982. Båten var nå i såpass dårlig stand, at det var på tide å starte en betydelig restaurering. Dette hadde Hope og de andre eierne verken tid eller kunnskaper til å gjennomføre. En ung student ved navn Trond Eide hadde på dette tidspunkt annonsert en båt til salg med forbehold om at eierne tok vare på båten egenart. Dette syntes Hope lød som en man med den rette holdningen til å ta vare på "Faun". Han tok da kontakt med Trond Eide, som fikk kjøpt båten for kroner 1,- mot at han restaurerte *Faun* etter antikvariske retningslinjer. I den forbindelsen ble han også lovet støtte fra Riksantikvaren. Restaureringen viste seg imidlertid å bli for krevende for en mann, og i 1993 overdro han båten til Hardanger Fartøyvernssenter. *Faun* sto lagret ved HFS til høsten 2000, da man fikk midler til å begynne restaureringen. Det ble besluttet å føre *Faun* tilbake slik den var som nybygning i 1916.

Istandsetingshistorie

Som nevnt var det i tiden med Trond Eide som eier at restaureringen av *Faun* begynte. Trond Eide innsamlet en del gjenstander bl.a. den originale lett båten som var i Ida Lund's eie og den originale skjenken som sto på Matre Kraftstasjon. Han foretok i tillegg forholdsvis omfattende utskiftninger i forskipet med hudplanker, spant, dekkbjelker og det øverste av forstevnen. Dessverre sank båten ved kai vinteren 1986/87 og arbeidet med båten stoppet opp inntil det, med midler fra riksantikvaren, igjen ble igangsatt hos Hansen & Arntzen i 1992. Her ble stilken og mesteparten av kjøll med hylsestokk og forstevn skiftet. I tillegg ble en del hud, noen



"Faun" som vrak til Hardanger Fartøyvernssenter på 1990-tallet.

bunnstokker og noe bjelkeveger skiftet. Men det var lang vei frem og etter hvert ble det klart at det økonomiske løft for å få Faun ferdig ble for stort. Trond Eide tilbød da Hardanger Fartøyvernssenter å overta båten og i 1993 ble det skrevet kontrakt. I begynnelsen av 1995 kom Faun til Norheimsund hvor den ble lagret inntil rettsaureringsarbeidet startet i 1999.

I 1999 ble så overbygg og innredning demontert. Samme år og i 2000 ble båten målt opp og det ble laget et sett linjetegninger og deretter konstruksjonstegninger og innredningstegninger. Det ble utarbeidet en dokumentasjonsrapport hvor status quo på dokumentasjonen ble gjort opp (se litt liste).

Etter at Hardanger Fartøyvernssenter i løpet av 2000 mottok i alt kr.650.000,- til restaureringen av Faun sattes arbeidet i gang vinteren 2000/2001. Utover 2001 ble skroget rettet opp og spantene skiftet. Huden ble revet med unntak av bordgangene nærmest kjølen og ny hud begynte å komme på plass. Parallelt med skrogarbeidet var en til to mann beskjeftiget med å pussa opp og reparere innredningen.

I løpet av 2002 ble båten hudet opp, dekket lagt og nye hyttesider med bjelker montert. Innvendig ble det lagt dørk og innredningen påbegynt. Ny motor ble bestilt.

I 2003 ble det arbeidet ut april måned. Styrecockpit, vindusrammer og hyttetak ble gjort delvis ferdig.

Da finansieringen så ut til å komme på plass ble arbeidet startet opp igjen i august 2004. I løpet av høsten 2004 og vinter/vår 2005 ble så Faun gjort ferdig med innredning, maskininstallasjon med hylse og propellaksel, vindskjerm, puter og gardiner, utvendig listing, montering av vindusglass, overflatebehandling, elektrisk



Salongen

anlegg, montering av krybbe til jolle og davider, montering av beslag og redningsflåter og så videre.

Den 12 april 2005 kunne vi sjøsette Faun etter nesten 20 år på land. Etterpå var det prøvetur, men her viste det seg at det kom mer vann inn gjennom sprekkene i fribordet, som jo ikke hadde trøtnet, enn forventet. Skrogets fasong gjorde at båten fort gikk på nesen fordi vannet samlet seg i forskipet. Dermed akselererte prosessen. Heldigvis klarte en å sette båten på grunn slik at den ikke sank på dypere vann. Ved hjelp av brannvesenet ble båten tømt for vann. Skadene var minimale, mest i form av skuffer som hadde trøtnet og dører som bant. De siste hektiske arbeider med å få båten ferdig pågikk frem til den 16. mai hvor Faun gikk til Bergen for å delta i 17 mai feiringa og feiringa av 100 års jubileet for unionsoppløsningen.

Restaureringen av "Faun" pågikk over en periode på 23 år fra 1982 til 2005. I den tiden har det vært to eiere inne i bildet og mange økonomiske bidragsytere. Som alle store og langvarige restaureringsprosjekt er dette en historie om pågangsmot og utholdenhet. Men som det så ofte skjer må det også flere eiere til for å komme i mål.

Trond Eide begynte og Hardanger Fartøyvernsenter fullførte. Trond Eide gjorde en imponerende innsats over en rekke år. Han tok vare på båten, foretok helt nødvendige reparasjoner og fikk til slutt båten til Hansen & Arntzen for restaurering. I tillegg foretok Trond Eide en grunnleggende dokumentasjon som Hardanger Fartøyvernsenter har hatt stor nytte av i restaureringen av båten.

Det er ingen hemmelighet at "Faun" har vært et kostbart prosjekt og det hadde aldri vært mulig å gjennomføre uten de mange bidragsytere, så en stor takk til disse.



"Faun" sjøsettes

Når vi ser på "Faun" i dag, fremstår den som et møbel og vi på Hardanger Fartøyvernssenter er stolte av det vi har fått til. Innredningen med plysj og mahogni, de fasettslepte vindusglass, skjenken med de blyinnfattede glass, toalettet med mahogni sete og messingbeslag alt sammen fremstår nå i sin helhet like fint som da

båten var ny.

Hoveddata

Byggested: Damsgaards Baatbyggeri og
Motorforretning, Bergen.

Byggeår: 1916

Kontrahert av skipsreder Einar Michelsen.

Lengde over alt :16,19 meter (53')

Lengde i vannlinjen : 15,88 meter (52')

Bredde ved midtskip : 3,22 meter (10' 7")

Største bredde: 3,45 meter (11' 4")

Dybde i riss: 2,28 meter (7' 6")

Dypgående: 1,16 meter (3' 10")

Deplasement: 13,95 tonn.

Byggemateriale: Furu på eikespant

Hovedmaskin: Iveco aifo 120 hk

Fart for maskin: Marsjfart 10-12 knop.

Rigg: Nedleggbare mast med fokk og trehuk.

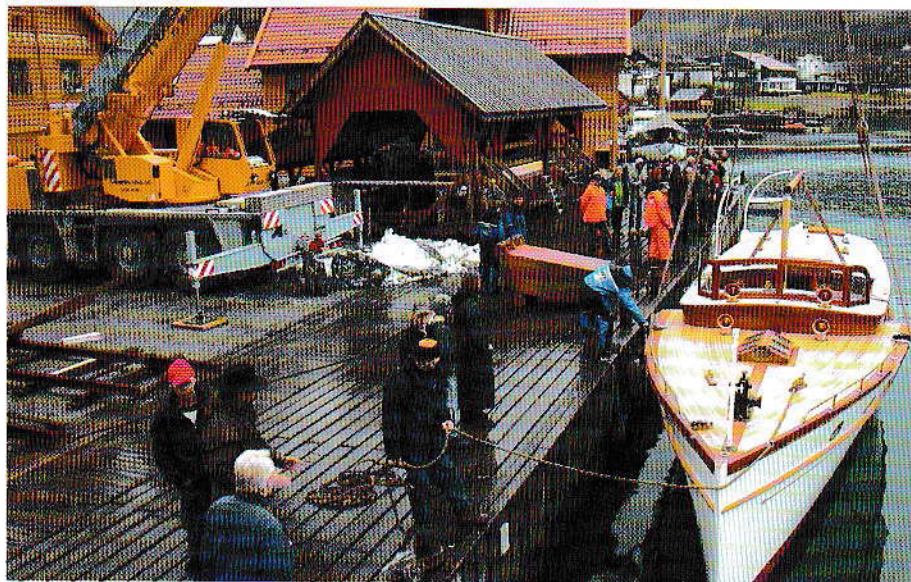
Seglareal: Rekonstruert til 22 kvadratmeter.

Kallesignal: JXDF

Eier: Stiftingen Hardanger Fartøyvernssenter

Båten var ferdig i 2005, hundreåret for unionsoppløsningen. Ettersom båten hadde tilhørt Christian Michelsen var det naturlig at "Faun" deltok på markeringen den 17 mai i Bergen hvor båten jo var hjemmehørende i sin tid. Feiringa av dagen med Kongebesøket om bord var den flotteste markering av "Faun" vi kunne tenke oss.

Takk til alle som har bidratt til restaureringen av "Faun".



"Faun" etter en istandsetting som tok 5 år og kostet ca. 4,3 millioner kroner.



Faun ved Trollhaugen den 17 mai 2005. Nasjonaldagen, hundreåret for unionsoppløsningen, Christian Michelsen og Faun- kan det bli bedre?

Hvalbåten "Southern Actor" Kort historikk

En typisk etterkrigsbåt

Under 2. verdenskrig ble verdens hvalfangstflåte kraftig redusert. En rekke skip gikk tapt, mange ble ombygd til andre formål, mens andre etter krigen framsto som svært umoderne.

"Southern Actor" er en typisk etterkrigs hvalbåt, representativ for de som preget perioden 1945-1955.

En hvalfangstekspedisjon besto i 50-årene gjerne av 8-12 hvalbåter og et flytende kokeri eller en landstasjon. Normalt var skytteren også skipper. Han hadde absolutt autoritet, og var kun underordnet ekspedisjonens bestyrer. Skytteren var på "Southern Actor" den eneste som hadde lugar midtskips. Den lå på styrbord side med kartrommet til babord. Lugaren hadde god standard med eget wc.

"Southern Actor" ble bygget i 1950 av Smith's Dock i Middlesborough. Skipet var bygget for Sevilla Whaling co ltd., og var disponert av Chr. Salvesen & Co., Scotland til hvalfangst i Sydis-havet. Etter fangsting for Southern Harvester Floating Cannery i 1951/52 og i 1959/60, var båten brukt av Salvesen Land Station, Leight Harbour i Syd-Georgia.

I 1961/62 fangstet "Southern Actor" for Southern Venturer Cannery.

Båten ble lagt opp i 1962 til 1964. Fra da og til 1973 var fartøyet eid av Elling Årseth i Ålesund hvor den fanget hval for Skjelnan Hvalstasjon.

I 1973 ble "Southern Actor" solgt til Spania hvor skipet også der ble brukt til hvalfangst, men ble lagt opp 1985/86.

Båten var planlagt for opphugging høsten 1989, men ble oppdaget ved en ren tilfeldighet av en tidligere hvalfanger fra Sandefjord som het Bjørn Larsen. Skipet hadde en tid vært under vann etter å ha blitt senket av Paul Watson, og var derfor i en elendig forfatning.

Hvalfangerklubben i Sandefjord, som ble etablert i august 1987, hadde en tid vært på utkikk etter en hvalbåt, men hadde til da ikke funnet noe egnet objekt.

Tross skipets miserable forfatning, den var ribbet for masse utstyr, bl.a. livbåter, daviter og alt inventar, ble skipet slepet til Sandefjord, hvor det ble satt i gang restaureringsarbeide av frivillige medlemmer fra Hvalfangerklubben ledet av Bjarne Liverød og i samarbeide med Hvalfangstmuseet.

"Southern Actor" ankom Sandefjord fra Spania 25. oktober 1989. Etter et omfattende restaureringsarbeide er båten i dag fullt operativ som en av de få dampdrevne båtene i Norge.

Skorsteinen bærer i dag Salvesens farver, og båten er forsøkt tilbakeført til sin opprinnelige stand så langt dette har latt seg gjøre og i samsvar med den dokumentasjon man har greid å skaffe.



"Southern Actor" på vei ut Sandefjordsfjorden. Foto: Hvalfangstmuseet.

Første juli 1995 ble "Southern Actor" offisielt tatt over av Hvalfangstmuseet som i dag driver skuta sammen med Jahre-Wallem, og la oss ikke glemme den store gruppen med dugnadsfolk som har bidratt med sitt utrettelige arbeide til å bringe skipet i den stand det er i idag. Skipet har jo også mottatt betydelige tilskudd og gaver fra offentlige og private bidragsytere som selvfølgelig har betydd kolosalt mye for båten og de som jobber med den.

"Southern Actor" er som tidligere nevnt i fullt operativ stand med den originale dampmaskinen intakt og er den eneste hvalbåten i verden som ennå er i sin opprinnelige tilstand.

I 1999 ble "Southern Actor" tildelt Norsk Kulturarv sitt kvalitetsmerke "Olavsrosa".

I mai, juni, august og deler av september kan man leie hvalbåten for en tur ut fjorden.

Driften av "Southern Actor": Fra Sandefjords Blad:

Bystyret ba i desember om at driften av hvalbåten ble vurdert overlatt til en stiftelse. Kommunen ba tre aktuelle miljøer for å finne noen som kan drive hvalbåten som en stiftelse: Hvalfangerklubben, Gokstad Kystlag og Sandefjord Kystkultursenter, men

Noen data hentet fra "Ship's Particulars":

BYGGER: Smith, s Dock Co. Ltd. Hull no. 1202

Lengde o.a. 158' - 9,5", Bredde: 27' - 8" Dypgående: 15' - 6".

Tonnasje: Gross: 439,21-underdeck: 388,20, Nett.: 150,06

Displacement: 863 tons.

Hovedmaskin:

Fabrikat: North Eastern Marine Eng. Co. 1938 Sunderland, Maskin no.:668

Antall Cyl.:3.

Cylinderdiameter: 17 7/8" - 30 7/8" x 52". Slaglengde: 30"

Fra prøveturen: Hestekrefter: 1963, omdreining: 154 rpm, fart: 15.1 knop.

Kjeler 2 stk.:

Fabrikat: Richardson Wesgarth, type: FosterWheeler water tube. Arbeidstrykk: 15.8-16 bar.

På grunn av forurensningsfaren fyres det kun med dieselolje og bunkersforbruket ligger på ca. 600 liter pr. time med en kjele i gang.

Bunkerskapasitet:

Brenselolje: 208,67 tons, Vannballast: 18,64 tons

Bemannig:

"Southern Actor" hadde opprinnelig køyeplass for 21 mann, men besetningen var gjerne noe mindre. Minimumsbemannig for dagsilas med base i Sandefjord er som følger:

Fører, Styrmann, 2 dekksmenn, Maskinsjef, maskinist, 2 fyrbøtere og stuert.

Ved fortøyning må begge dekksmenn og fyrbøtere delta.

Bemanningen rekrutteres fortrinnsvis fra Hvalfangerklubben i Sandefjord

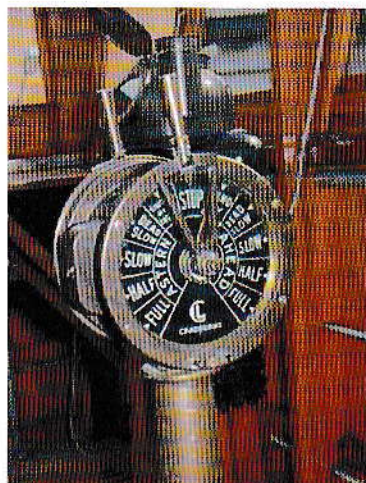
ingen av disse så seg i stand til å påta seg ansvaret for båten. Nåværende driftsform peker seg da ut som et fortsatt valg, heter det fra rådmannen

Fremtiden for hvalbåten:

Selv om museets bruk av hvalbåten ikke forutsetter at den er seilbar, er det et klart ønske fra museets side å ha den operativ. Ut over den profilering den gir anledning til, får man bl.a. mulighet til å dokumentere og formidle arbeidsprosesser på en unik måte. Som operativt skip innehar hvalbåten et stort potensiale for en kombinasjon av

opplevelse og læring når den antikvariske standard om bord er faglig tilfredstillende. "Southern Actor" er ikke å anse bare som en del av en nasjonal, men også som en del av en internasjonal kulturarv som Sandefjords-museene er satt til å forvalte. Innenfor en slik tenkning må den oppfattes i klasse med våre vikingskip og våre stavkirker.

"Southern Actor" har etter alt å dømme større verdi som markedsfører, enn som markedsført produkt for inntjening av penger. Det er betydelig nasjonal og internasjonal interesse for en original hvalbåt, og profileringsmulighetene båten gir, er meget store. En ombygging på ikke-antikvarisk grunnlag for å stå bedre rustet ved søknad og dispensasjon for seiling i internasjonalt farvann, kan vanskelig anbefales. Seiling langs norskekysten antas å ligge innenfor det med man med rimelighet bør kunne få dispensasjon for. Skulle hvalbåten ikke få seile utenfor Oslofjorden, vil den likevel kunne nå viktige hvalfangsdistrikter i Østfold og Vestfold. Og muligheten for å komme til Sandefjord for å se en ekte hvalbåt er ikke forspilt.



Maskintelegraf om bord.
Foto: Hvalfangstmuseet.

Dugnadsgjengen

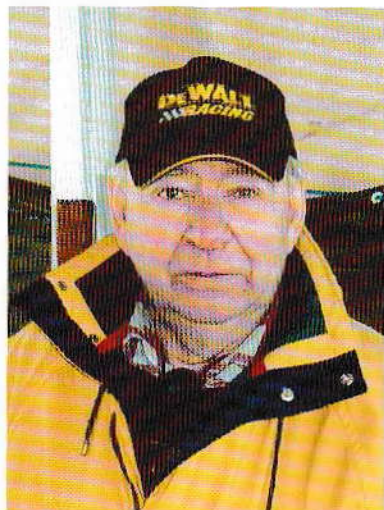
I 1989 ble "Southern Actor" tauet fra Spania til Sandefjord i en tilstand som nærmest kan betegnes som vrak. Det er et ubestridelig faktum at uten dugnadsgjengen ingen Hvalbåt sånn som skipet framstår i dag.

Å trekke fram alle som har brukt all sin fritid og vel så det på å bringe båten opp til det den er i i dag, det er helt umulig i denne publikasjonen, men jeg vil forsøke å indikere entusiasmen, iveren, arbeidsgleden, samholdet, og det sosiale ved å bringe et unikt produkt som Hvalbåten er opp til det nivå den er i i dag.

Pr. i dag er det utført ca. 140 000 dugnadstimer på båten, ingen navn er glemt, for Hvalfangerklubbens revisor Arne Haugen har etter et nitidig arbeide gått gjennom alle lister, og det finnes oversikt over alle som har utført dugnad om bord.

Mange har jo etter hvert gått bort, noen føler seg vel for gamle, noen flytter, og det kan være ulike årsaker til de ikke er med i dag, men en ting er sikkert, i en bit av deres hjerter ligger nok Hvalbåten gjemt.

I seks år lå båten ved kai på Framnes, og i alle disse årene pågikk det restaurerings og vedlikeholdsarbeider, det var til og med etablert eget kveldsskift, forteller Helge Evensen som har vært med i dugnadsgjengen fra tidlig i 1990, og jobber som maskinmann og fyrbøter. Helge, som er født i 1952, har aldri vært til sjøs



Skipper Jens Christensen.
Foto: Kristoffer Eckhoff.

eller på hvalfangst, men far og farfar har vært på hvalfangst, så det spørs om ikke Helge med denne dugnaden realiserer en gammel drøm.

En annen kar som heter Erik Hansen har heller aldri vært til sjøs eller på hvalfangst, men siden 1992 har han brukt mye av sin fritid med å jobbe om bord som elektriker.

Odd Hamer Andersen, maskinsjef og hvalfanger sto i sitt 85. år i maskinrommet og skrev ned manøvertidene! Disse tre aktørene skulle vel illustrere gjennomsnittet av dugnadsånden om bord.

En ting har alle dugnadsfolk felles, de er like glad i Hvalbåten som i konene sine.

I 1995 ble "Southern Actor" formelt overtatt av Hvalfangstmuseet og er i sommerhalvåret opptatt med charterturer, skoletokt, besøk til steder etc. etc, og båten er

bemannet med frivillige fra Hvalfangerklubben!

I vinterhalvåret ligger "Southern Actor" fortøyd og i opplag på Framnes, og i hele denne tiden pågår det vedlikeholdsarbeider, utført stort sett av dugnadsfolk.

Hver eneste lørdags formiddag samles den hårde kjerne til en prat og kaffe i messa, et brudd i denne samlingen kan vel bare avbrytes av dommedag eller en stor flodbølge i indre havn.

Her kommer navnene på de mest aktive dugnadsfolkene som er med i dag

Dekk: Jens Christensen, skipper

Odd Halvorsen, vikarskipper

Harald Sand, styrmann

Arnold Kristensen, styrmann.

Gunnar Kristiansen, populært kalt Gunnar Båtsmann.

Matroser: Ivar Liverød, Svein og John Abrahamsen.

Maskin: Freddy Johannessen, maskinsjef.

Bjørn Kolstad, vikar maskinsjef

Erik Hansen, elektriker

Per Karlsen, maskinist

Walther Olsen jr. maskinist

Fyrbøtere: Oddmund Solheim, Olaf Johansen, Helge Evensen, Harry Mathiasen.

I byssa huserer Svein Rolstad og Gunnar Olafsen, henholdsvis som stuert og kokk. 292 mann har gjort dugnad siden 1989.



Gunnar Kristiansen populært kalt „Gunnar Båtsmann”, som rormann. Veteranen som har vært med i dugnadsgjengen fra 1990. Foto: Kristoffer Eckhoff.

Har noen tid og anledning, ta en tur til Sandefjord for å besøke ”Southern Actor” og mannskapet om bord, dere får garantert et hyggelig og lærerikt opphold om bord!

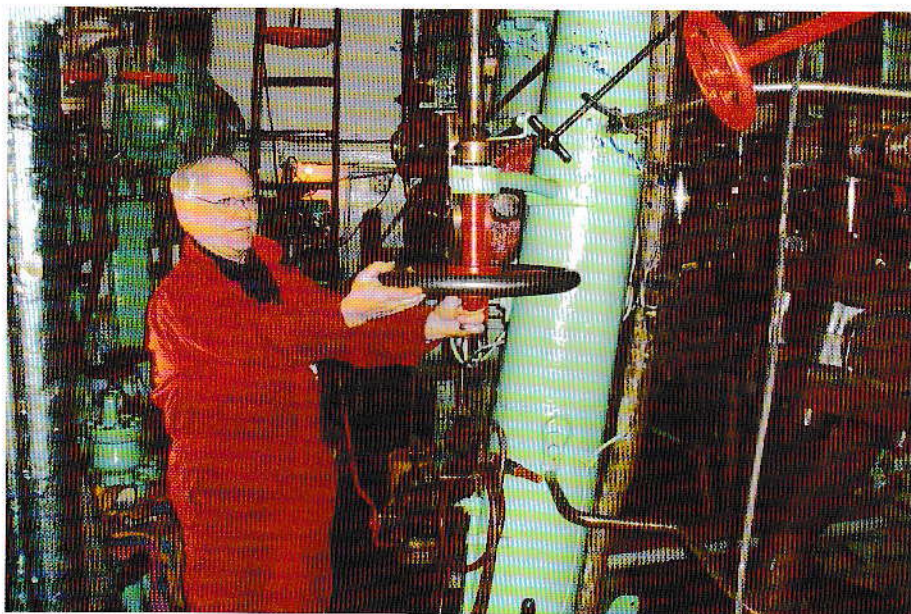
Opplev ”Southern Actor”- en veteran fra hvalfangsten i Sydishavet.

Charterturer mai-september.

Med sin tresylindrede dampmaskin er hvalbåten utrolig stillegående og kan knapt høres på dekk. Hva med en tur ut Sandefjordsfjorden, rundt ”Tønna” og inn Tønsbergfjorden. Sammen med kollegaer eller venner kan dette bli en tur av de sjeldene. Ombord kan dere hygge dere ved å rusle på dekk, ta en tur ned i maskinrommet og slå av en prat med ”gutta” eller rett å slett bare å sitte å nyte utsikten og lyden av bølgeskvulp.

Historien:

Hval og hvalfangst, ekspedisjoner og utferdstrang er en spesiell og spennende del av Sandefjords historie. I kombinasjon med båttur anbefaler vi et nærmere innblikk i historien. Vi kan blant annet arrangere en guidet omvisning på Europas eneste spesialmuseum for hval og hvalfangst, et ”miniforedrag” på dekk før avgang med mer.



Maskinsjef Freddy Johannessen ved manøverspakene. Foto: Kristoffer Eckhoff.

Omvisning:

Få med deg en tidligere hvalfanger på omvisning på "Southern Actor"!

Antall:

Max antall er 52 passasjerer.

Bespisning:

Mat og drikke kan bestilles etter ønske. På ekte sjømannsvis kan vi anbefale erter, kjøtt og flesk eller ertesuppe m/rundstykker eller andre retter.

Hvor:

"Southern Actor" har sin base ved Museumsbrygga i Sandefjord havn.

Internett: www.hvalfangstmuseet.no

Bestilling: Sandefjord Reiselivsforening, tlf. 33 46 05 90.

Velkommen om bord

Kilde: Hvalfangstmuseet ved konservator Jan Erik Ringstad, kartoteket om bord og fra mannskapet om bord i hvalbåten. Samlet og redigert av Kristoffer Eckhoff.

Min første båt

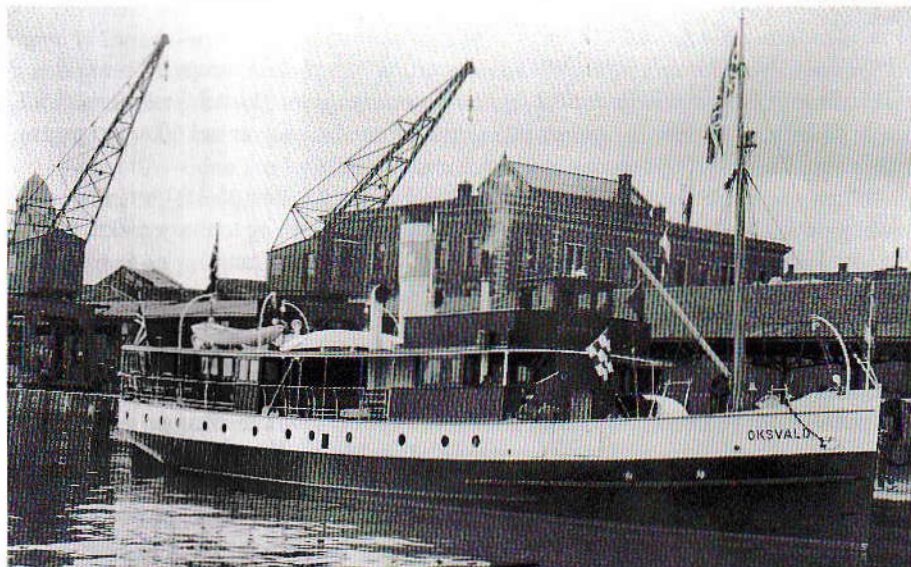
Av Dag Thorstensen

Nesoddbåten "Oksvald" ble bygget som dampskip i 1927 (byggenummer 192) ved Trondhjems Mek. Verksted, hvor også "Børøysund" ble bygget 19 år tidligere, (byggenummer 133). Båten gikk i ruten mellom Oslo og Knardal/Neset innerst i Bundefjorden, to ganger pr dag, hverdag som helg. Lokalfart står det i sjøfartsboken min, og selv om det ikke var den store utaskjærs farten, var det for meg likevel et eventyr, med følelse av å komme ut i det store ukjente.

Stor og flott

"Oksvald" var det andre nybygget til Bundefjorden Dampskipsselskap. Helt fra selskapet ble stiftet i 1864 hadde man basert seg på brukte båter, med unntak av nybygget "Nesodden" fra 1903. Med økende trafikk var det på tide med nytt materiell, og siden "Oksvald" var første nybygg i en tenkt serie, fikk den navn etter første anløpssted, Oksval, visstnok oksenes valplass fra gammelt av.

Jeg husker "Oksvald" bare såvidt med kulldrift, for alt i 1951 ble den bygget om



Nettopp levert fra Trondhjems Mek. Verksted i 1927, ligger det kullfyrt D/S "Oksvald" ved Tollbodkaia i Oslo. En flott og staselig fjordbåt, med lasterom og bom. Firkanten i skutesiden er bunkringsåpningen. (Utlånt av Harald Lorentzen)



"Oksvald" i godt driv ut fjorden, slutten av -50-årene. Den nye Mirrlessen på 540 hk ga samme fart som den gamle dampmaskinen: hele 13 knop! Den gang var det ikke noe som het havnefart, iallfall ikke utover, og "Full fart" ble slått så fort som mulig. Landemerkene er Kornsiloen, Ekebergrestauranten, Sjømannsskolen og Hovedøya. (Utlånt av Reidun og Tore Carlstad)

til motordrift med en 540 hk Mirrless diesel med fast propell, omkast og trykkluftstart. Manøvrene ble altså fortsatt foretatt etter maskintelegrafene, med full stopp og ny start to- tre-fire ganger pr anløp. I og med at det var vel 60 anløp pr dag, ble det altså 150 – 200 stopp og start hver eneste dag.

Båten var klinkbygget, 105 fot lang. Opprinnelig var den på 180 brt, men etter ombyggingen ble også mye av de åpne dekkene bygget inn, og tonnasje økte til 230 brt. Passasjertallet var på 347, uten at *det* virket overvettets trangt.

Lastebåt med stil

32 brygger skvatt båten innom på hver rundtur, en ren lokalrute. "Oksvald" hadde i alle år lasteruten klokken 11 fra Oslo, og selv om det opprinnelige lasterommet ble bygget om til lugerer for maskinist og skipper i 1951, og bommen rigget ned, var det likevel last av alle slag til langt opp på 60-tallet. Materialer på tvers over baugen, ølkasser, bakervarer, frukt og grønnsaker på fordekket, godt dekket med presenninger. En hest kunne også forekomme - jeg har skuffet hestemøkk på dekk!

"Oksvald" var bygget som en solid arbeidsbåt, men likevel flott. Den opprinnelige klassedelingen forsvant etterhvert, og 1.klasse salong og røkesalong var nå for alle. Elegansen var der fortsatt, med plysjsøfaer, utskåret mahogny i trapper og fyllinger, og svingdører med fasettslipt glass.

Sjelden uhell!

Med så mange og tette anløp til små brygger i svarte natta, snøtjukke og tåke, var det beundringsverdig få uhell. Noen feilmanøvreringer fra maskinen, noen harde trøkk i trekaiene, enkelte vridde propellere – jo da, det hendte. Og selv har jeg vært med på en grunnstøting i tåkeheimen ved Ildjernet en lille julaften.

"Oksvald" hadde også sine (få) grunnstøtninger, og den kanskje kraftigste kan ha vært en desembermorgen i 1962, da den i tåka braste opp i steinura på Nakholmen, en øy like utenfor Oslo. Båten skulle unngå noen fiskebåter øst av Kobbernaglen lykt, og kom for mye styrbord. Opp på land bar det, men uten store ødeleggelser.

Første trossekast

Utenom skipperen, var det nok dekkfolkene – "trossekasterne" – som de fleste smågutter var opptatt av, der vi sto på bryggen og håpet de bommet på pælen slik at vi kunne legge på. Men de flinke dekkfolkene traff så og si bestandig, nesten uansett avstanden – og like skuffet ble vi som sto og ventet. Vi var flere som la oss i barnslig trening, og lekte nesoddbåt med robåt. Jo mer vi lekte, desto mer treffsikre ble vi.

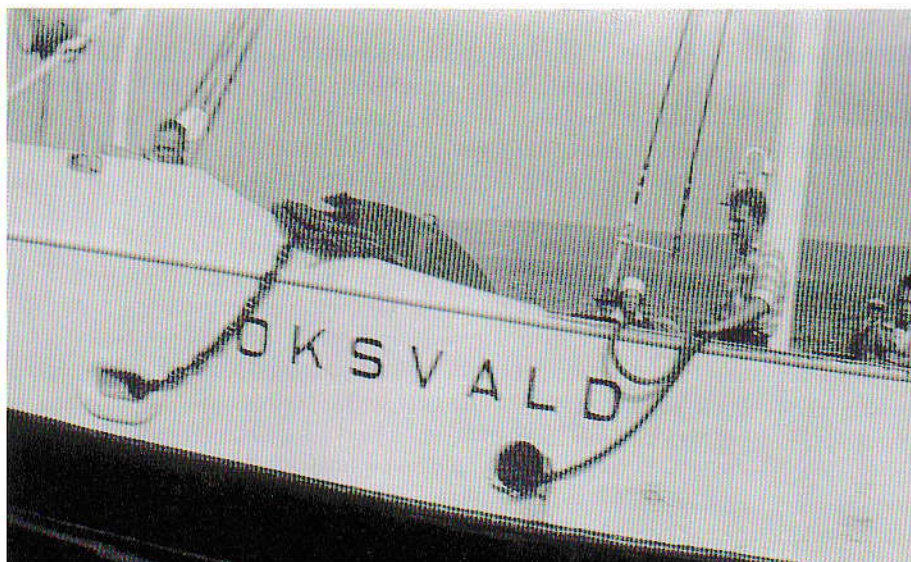
Nesoddbåtene var kanskje derfor det som appellerte mest til sommerjobbsøkende unggutter på Nesodden. Slik også med meg, da jeg som 15 årig slamp en junimandag i 1960 gikk ombord i "Oksvald" som dekksgutt med lettmatrosyre, 918 kroner måneden. Gjett om jeg var stolt da jeg kastet trosse første gang – og traff!

60-årene var en forsiktig tid, og folk sparte der man kunne. Så også på "Oksvald", hvor vi fortsatt brukte en tykk vaier som spring både i Oslo og i Knardal hvor vi lå natten over. Vaieren var noe herk, stiv og uhåndterlig, og var slett ikke ufarlig, iallfall ikke for en uerfaren gutt som satte tårn mens ruststøvet sto. Men det var enklere den gang, og i dag hadde vel ikke en 15-åring fått love til å jobbe fra klokken 6 om morgenen til 7-tiden om kvelden, heller. Selv om det naturligvis var timer på dagen det var litt roligere, ble det likevel aldri tid til de lange pauser.

Et mannskap på syv

Det var ikke skift ombord i "Oksvald". Mannskapet var ombord hele tiden, hverdag som helligdag, men sparte opp 7 fridager pr måned p.g.a. ubekvem arbeidstid. Ellers var det en uoffisiell internordning som gikk ut på at vi på dekk fikk fri to ettermiddager i uken – matrosen mandag og fredag, billettøren tirsdag og torsdag, og jeg onsdag og lørdag. Vi var alltid med sisteturen fra Oslo 16.30 – men gikk i land på den bryggen vi bodde, og måtte selvsagt stille på første turen neste morgen når båten la til.

Opprinnelig hadde båten et mannskap på 10, men de som ble overflødige etter ombyggingen i -51 var en dekksmann, en fyrbøter og en pike. Etter ombyggingen besto mannskapet av: Skipper, billettør, to dekksmenn, maskinist, motormann og trise.



En ung artikkelforfatter og lettmatros klar for trossekast en sommerdag 1960. Det ble brukt smekre, fine 4-kordelers hampetrosser, ikke grovere enn at de lett kunne håndteres, men dermed var de heller ikke sterkere enn at du måtte sette fast varsomt og sjekke etter. Kraftige røkk tålte de ikke.

Trisa

Jeg hadde ofte følelsen av at det var trisa som var sjefen ombord. Hun drev (sammen med sin mann) egen næring fra kiosken ved siden av byssa, og bodde ombord hele tiden. Det var "hennes" båt. Derfor la hun også beslag på store deler av både lagerrom og ekstra lugarer til sin varebeholdning, og fra kiosken solgte hun alt fra aviser og blader, til kaffe, røyk, sjokolade, pølser og vafler. Inntil slutten av 50-årene ble det solgt øl, og i steamens tid var det også vinservering i de fine salonger – det var bare å ringe på klokken, så kom piken eller trisa. Men det kunne bli mye drikking, både blant mannskap og passasjerer. Derfor forsvant vinsalget, og snart også ølsalget.

Trisa inngikk i mannskapet, og kioskleien ble betalt med å vaske og holde i orden hele området i 1. klasse salonger, røykesalong o.l., samt de tre offiserslugarene tre ganger i uken. Et stadig tilbakevendende irritasjonsmoment – også for meg noen år senere da jeg avanserte til billettør - var at etter vask dekket hun lugardørkene med aviser. Poenget var at vi skulle trække av oss skitten, og nåde den som fjernet avisene før de nærmest var gått i oppløsning. En deilig smørje, særlig om vinteren.

Mannskapet hadde ikke kosten ombord, vi kokte selv på den parafinfyrt byssa. Men trisa laget middag hver søndag, og som vi betalte 10 kroner for. Selv glovarme sommerdager var det middag ved 12-13-tiden, og gjerne skinkestek eller andre tunge saker, med sviskegrøt til dessert.

60-årene var en tid mellom gammelt og nytt, men tradisjonene sto ved lag. Så også på en liten fjordbåt var det tydelig klasseskille: Vi spiste i 1.klasse salong; skipper, maskinist og billettør ved ett bord, motormann og dekkfolk ved sidebordet. Og trisa sammen med sin mann ved et tredje. Serveringen skjedde også i den rekkefølge. Alltid!

Skipperen

var som skipper flest, en "eldre" mann – ("min" skipper var rundt 50). Lang og tynn, og det var slett ingen latmannsjobb han hadde. "Oksvald" hadde – som "Børøysund" – direkte styring via kjettinger, og et minst like stort ratt. Forskjellen var at rattet sto i forkant, og skipperen styrte selv (unntatt på lengre strekninger). Derfor ble det mye sveiving på ham, og det var kanskje ikke så rart både han og de fleste andre skipperer var så tynne. Tenk deg 32 anløp på 4 timer i ett strekk! Skipperuniformen den gang besto av uniformslue, og sort dobbeltspent jakke med tre stjerner på jakkeslaget.

Nesoddbåtene var ikke særlig utstyrt navigasjonsmessig. Radar var ikke på plass før i 1961, og VHF kom først i slutten av -60-årene. Derimot var kompass, kursbok og klokke viktige hjelpemidler om tåka satte inn.

Det var skipperen som sto ansvarlig for det meste av dekksinnkjøpet. Det var han som betalte ut lønningene, annenhver fredag. Da stilte vi en etter en i hans lugar under fordekket, og kvitterte på en strimmel mange kanskje husker fra den gang.

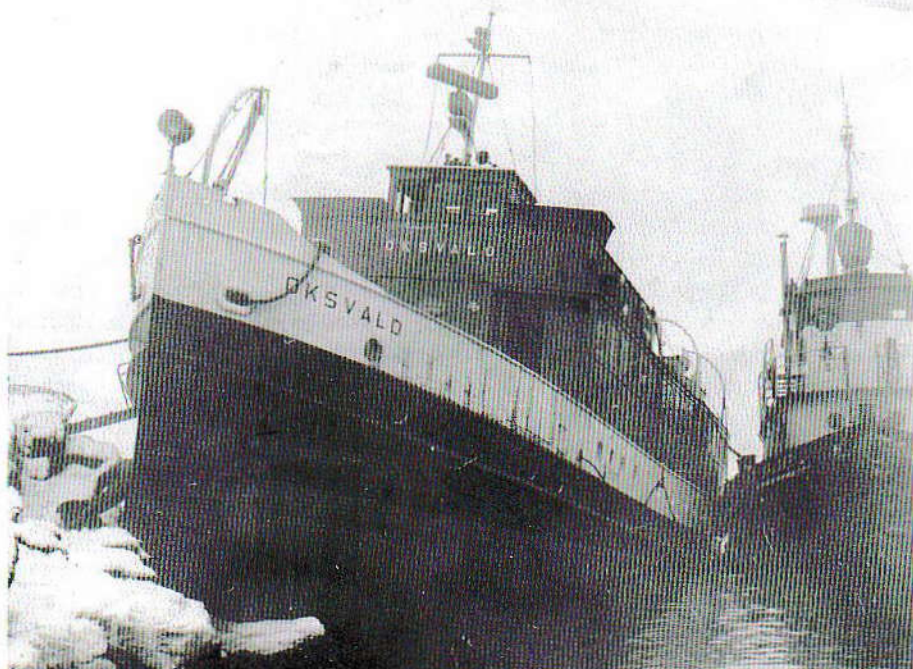
Billettøren

bodde i styrmannslugaren nede på hoveddekket. Hans viktigste jobb var å selge billetter underveis, av og til også på kaia i Oslo før avgang hvis det var mye folk. Veksleapparat bruktes ikke, noen hadde myntene sortert i de forskjellige veskerom, mens andre hadde alt i en haug. Enkelt og kjapt. "To voksne og tre barn til Blylaget" – summen var der straks. Men det skal jo innrømmes at vi hadde laget oss en ferdigregnet jukselapp, klebet på innsiden av lokket til billett-trommelen, der billettene stakk fargesprakende ut.

Men billettøren hadde også en rekke andre jobber. Båtene førte post, og det var hans jobb å sortere til de forskjellige bryggene, og tømme postkassen ombord hver dag, noe som ble betalt med kr 40,- pr mnd. i "Postgodtgjørelse".

Med til billettørens jobb hørte også sortering av aviser, som ble lagt i venteskurene på den enkelte brygge. Var det brygger uten passasjerer, gikk båten kloss forbi på sakte fart, billettøren hadde pakket avisene til en passende pakke eller rull – og svisj, inn på bryggen eller inn den åpne døren til venteskuret.

Den gang fungerte billettøren som bestmann, med rang av styrmann – noe som hang igjen fra tidligere tider. Han tok gangveien sammen med dekksmannen, det var han som hoppet i land dersom dekksmannen en sjelden gang ikke traff med trossen og det ikke var noen på bryggen som kunne legge på. Det kunne bli noen skikkelige tigersprang, og mange sjanser ble tatt. Han var lasteansvarlig, og lempet også selv,



En desembermorgen 1962 i tåketjukke gikk "Oksvald" på land så det sang på Nakholmen, rett øst for Kobbernaglen lykt. Båten gled pent opp på flafjellet og la seg til rette, en sikringstrosse i land, og gangveien rett på fjellet. De 200 passasjerene gikk i land, og over til bryggen på den andre siden, hvor de ble hentet av en Osloferge. (Utlånt av Harald Lorentzen)

førte passasjerstatistikken, og var den som overtok dersom skipperen måtte ned i et nødvendig ærend. Fortrinnsvis mellom to brygger, men drøyde det, gikk han like gjerne til kai selv om det skulle være. Det var om å gjøre at alle kunne trå til når det trengtes.

Billettøren hadde lik uniform som skipperen, men med to stjerner eller en marineknapp på slaget.

Dekksfolkene

bodde helt forut om styrbord, i en smal lugar med fire køyer, en lugar som ikke var berørt av ombyggingen. Inn kapp og ned en smal, bratt leder. Noen smale klesskap, store skuffer under køylene, og mindre matskuffer under benkene.

Etter å ha blitt purret klokken 6 om morgenen, var det å ta fortøyninger, tørke av benker og bord på båtdekket, kaste trosse ved hvert anløp, hjelpe med gangveien, og styre inn fra Oksval til Oslo.

Så var det å gå i gang med å tømme søppel, spyle og skrubbe, inne som ute. Helt i akterkant av maskingangen nede på hoveddekket var det et grovt sluk eller skruspuns vi åpnet under spyling. Utslipet var like over vannlinjen, og måtte derfor kun brukes når båten lå stille, uten passasjerer. Men det er fort å glemme når det meste står på hodet: Vi hadde fått ombord passasjerer og last, jeg sto oppe og styrte, akkurat ferdig med å snu ut fra Oslo, da en fly forbanna trise kommer styrtende. I krengningene hadde det fosset inn vann som flømte frem og tilbake. Folk flyktet opp og ut. Selv om det gikk an å utnytte nettopp krengingen en del til utslipp, var det bare å sette i gang å øse i bøtter som ble skylt ned i do, deretter tørke og tørke og tørke. Jeg husker skipperens kommentar: "Dette er nok noe du bare gjør én gang – og du kommer til å huske det!" Det stemte, det sitter som spikret 45 år etter!

Fast jobb hver tirsdag og fredag var messingpuss. Telegraf, dørvridere, rattdetaljer, rekkverk.....

Noe av det morsomste var kanskje å ta i mot all lasten om formiddagen. Sortere bryggene, Hellvik der, Torvvik der, Presteskjær helt forut på styrbord....

Og så, etter en ny tørkeomgang av alle benker og bord, litt mat i all hast, så var det å avgang klokken 11 til 32 anløp tur-retur. Styre ut de første 20 minuttene til Oksval. Og håpe at skipperen ikke overtok rattet riktig ennå, og kanskje lot meg få legge inntil. Og slik ble det etterhvert, sakte, men sikker læring.

Maskinfolkene

var båtens tekniske problemløsere, rolige og lavmælte, og det var vel av maskinisten jeg hørte uttrykket for første gang: "For Gud og norske maskinister er ingen ting umulig". Det var alltid maskinfolkene som ordnet og laget til strømkoblingene. På bryggene vi lå om natten var det ikke kontakter for strømmuttak. Derimot var det avtale med kommune og e-verk at vi kunne hente strømmen via en strømtjeler; en lang stang hvor strømledningen fra båten var festet i, og de to eller tre lederne var loddet til hver sin krok i passe avstand. Stangen med ledningen ble heftet på det uisolerte luftstrekket til lysstolpen på bryggen, og det ble lys ombord!

Maskinisten bodde ved siden av skipperen under fordekket. Han brukte alltid uniformslue, men ellers stort sett "sivile" klær. Siden hver rundtur tok ca fire timer, byttet maskinist og motormann på å være nede og manøvrere – én time hver.

Motormannen holdt maskinrommet i orden til en hver tid, han smurte og stelte og drev vanlig vedlikehold mellom manøvreringene. Det var han som startet opp om morgenen, og det var han som tok siste sjekk og klargjøring om kvelden etter "Vel".

Motormannen bodde helt forut om bb, ned samme kappe som til deksksfolket, men lugaren var mindre siden han bodde der alene. Maskintelegrafen på "Oksvald" var skarp og klar i tonen, og skar igjennom all støy – også helt frem til motormannens lugar. Og det hendte faktisk at han kom styrtende fordi maskinisten nede hadde sovnet, og ikke hørte noen verdens ting. Med full fart inn til Oslo er det jo greit å kunne stoppe....



1969-70 var det slutt for "Oksvald" som Nesoddbåt. Båten ble solgt, satt i et par forsøksprosjekter uten særlig hell, og nedrigget. Et trist syn når et fartøy ender slik, og til slutt sank båten i Vollen i Asker, hvor den ligger fortsatt. (Utlånt av Harald Lorentzen)

Alt har en ende

Oppover i 1960- og 70-årene sank trafikken fra bryggene langs Nesoddländets to sider. Effektiviteten gjorde det ulønnsomt å sette i land en passasjer eller to med store båter, buss og bil overtok mer og mer av trafikken som nå ble kanalisert over Tangen, med ren fergetrafikk til Oslo. Rutene ble innskrenket, både i lengde og hyppighet.

"Oksvald" var blitt en gammel båt, og sammen med "Nesoddtangen", "Nesodden" og "Drøbak" fra 1897, ble båtene solgt i tur og orden etterhvert som rutetrafikken i Bundefjorden og på vestsiden ble nedlagt. "Oksvald" ble forsøkt brukt som showboat et par års tid, deretter ble den nedrigget, før den sank i Vollen i Asker ca 1973 – og der ligger den fortsatt!

En epoke var snart over, og 29. desember 1988 var det definitivt slutt på lokalruten slik den hadde gått i 113 år. Men fantastisk moro å ha deltatt – både som passasjer fra barnsben av, og som mannskap gjennom de glade 60-årene.

Av Jostein Sørensen

Langruteskipene

Jeg har tidligere i denne artikkelserien snakket om de forskjellige fjordabåttypene på Vestlandet; langruteskipene, lokalruteskipene (dagruteskipene) og bygderutebåtene. For mange er nok langruteskipene synonymt med de store skipene til Hardanger Sunnhordlandske Dampskipsselskap og Fylkesbaatane i Sogn og Fjordane, som i generasjoner har trafikkert Vestlandskysten og de lange fjordene innover i landet. Kanskje ikke fullt så kjent er det at også ærverdige Haugesunds Dampskibsselskab i mange år hadde langruteskip i rute Stavanger-Haugesund-Bergen med mellomsteder.

Dette skal vi se nærmere på i dette avsnittet av Prospektkortet.

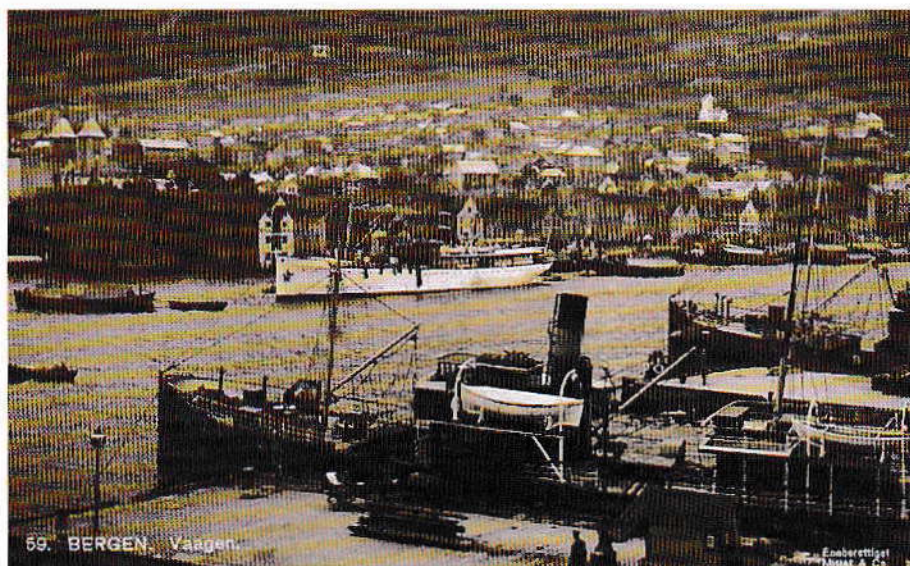
Selskabet

Haugesunds Dampskibsselskab (HDS) ble stiftet 18. september 1877 med en aksjekapital på kr. 62 000,-. De fleste aksjonærene var naturlig nok bosittende i Haugesund, men det var også aksjonærer fra både Sunnhordland, Stavanger og Ryfylke. En måned etter stiftelsen kunne Dampskibsselskabet overta sitt første skip, D/s "Mandal", levert i 1874 fra Trondhjems Mek. Værksted til Mandal & Omegns Dampskibsselskab. Dette skulle bli HDS' første langruteskip med navnet "Karmsund". Det ble straks satt inn i rute Stavanger-Bergen, med anløp av bl.a. Haugesund og Kopervik. Ruteopplegget var basert på to rundturer i uken; en på utsiden av Bømlo og en mellom Stord og Bremnes.

Etter noen trange år etter stiftelsen ble den økonomiske situasjonen bedre etter 1887, og med tiden kom flere nye skip til; D/s "Karmsund" i 1904 (gamle "Karmsund" skiftet navn til "Karmøy"), D/s "Haugesund" (ex. "Hankø") i 1906, D/s "Brandasund" (ex. "Fjalir") i 1944, M/s "Landanes" i 1947, M/s "Stolmen" (ex. "Suderøy VI") i 1953, M/s "Tonjer" også i 1953, M/s "Tre måker" i 1964/1968, M/s "Karmsund" i 1972, M/s "Haugesund" i 1973, M/s "Storesund" i 1974 og sluttelig en enda en M/s "Haugesund" i 1981. De fire siste var hurtiggående katamaraner.

Haugesunds Dampskibsselskab drev det godt i mange år. Om flåten ikke var stor, var Selskabets skip alltid kjent for stor pålitelighet og regularitet. På 1950-tallet ble langruten Stavanger-Haugesund-Bergen delt i to nye langruter: Haugesund-Bergen og Haugesund-Stavanger.

I alle år hersket det et utpreget konkurranseforhold mellom Haugesundske og Stavangerske, men lenge var det trafikkgrunnlag nok for begge selskapene – og Hardanger Sunnhordlandske som også trafikkerte de samme farvann. Men på 1980-tallet forlangte Samferdselsdepartementet en samordning av rutetilbudet, og HDS



D/s "Karmsund" ved Holbergsbryggen en gang mellom 1904 og 1916, slik den så ut som ny. Ved kaikanten står en hest med flakevogn fra Georg Lund Isforretning. Og ser vi godt etter, kan vi jammen santen se kusken og trisen i ferd med å stable isblokker i kassen på fordekket. "Isa-Lund'en" som han ble kalt på folkemunne, hadde i "alle år" levering av is til iskassene på fjordabåtene. Til høyre i bildet kan vi ellers se forskipet til HSDs "Vikingen", og til ankers på Vågen ligger Nordenfjeldskes hvitmalte "Erling Jarl" og lyser opp.

Foto: Mittet & Co. Jostein Sørensens samling.

mistet konsesjonen for ruten Haugesund-Bergen, som gikk til HSD. Når i tillegg trafikkgrunnlaget på ruten Haugesund-Stavanger også sviktet, resulterte det i at Selskabets siste båt, "Haugesund" ble solgt til Stavangerske i 1984. Haugesunds Dampskibsselskab var dermed historie – 107 år etter starten.

D/s "Karmsund"

Prospektkortet som danner grunnlaget for dette avsnittet viser Selskabets første nybygg, staselige D/s "Karmsund", ved kai i Bergen. HDS hadde i mange år fast kaiplass ved Holbergsbryggen i Bergen – side om side med båtene til HSD. Etter krigen flyttet HDS-båtene over Vågen, og fikk kaiplass på Festningskaaien og delvis også Bradbenken.

D/s "Karmsund" var levert fra Trondhjems Mek. Værksted i oktober 1904 som verkstedets byggenr. 113. Opprinnelig (som en også kan se på prospektkortet) hadde "Karmsund" brønn foran broen, men i 1916 ble denne bygget igjen ved Rossebø Mek. Verksted i Haugesund. Som ny var skipet på 253 brt., med målene

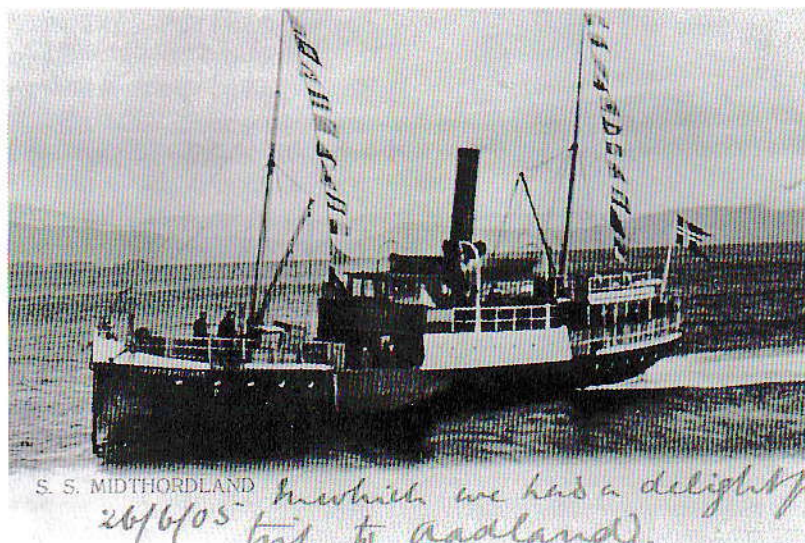
133,3/21/9,6'. Etter ombyggingen i 1916 ble tonnasjen 287 brt. En triple expansion dampmaskin av verkstedets fabrikat på 352 ihk. gav god fart.

Dette skipet kom til å få et langt liv i leden – nærmer 50 år i rutefart og deretter 8 år som losjiskip. Og ennå er det mange som husker dette vakre skipet i ytreleden mellom Haugesund og Bergen.

D/s "Karmsund" var et heldig skip, og bare to ganger i løpet av disse 50 årene var skipet utsatt for uhell. 21. april 1937 ble den pårent av Amerikalinjens "Drammensfjord" ved kai i Stavanger. Skadene var store og skipet måtte følgelig på verksted. I desember 1941 ble "Karmsund" skadet under alliert flyangrep på Vikafjord ved Bømlo. Etter nødtørfdig reparasjon ble ruten gjenopptatt.

D/s "Karmsund" fortsatte som før i de første etterkrigsårene, men da den nye, store M/s "Stolmen" ble levert, gikk "Karmsund" i opplag i august 1953. I november samme år ble den solgt til Haugesund Sildolje & Fodermelfabrik A/s til bruk som losji- og omlastingsfartøy under storsildfisket. Nytt navn ble D/s "Storøygrabben". I sildesesongen januar-mars gikk den ennå for egen maskin rundt om på Vestlandskysten, men lå ellers i opplag i Haugesund. I 1961 var det imidlertid slutt, og i juni gikk gamle "Karmsund" den tunge veien til Brd. Anda i Stavanger og skjærebrennerne der.

Prospektkortet Del 15 fra siste nr. Bildet fra denne artikkelen ble veldig lite – derfor bringer vi bildet om igjen. red.



Atlanterhavets blå bånd

Av Eivind Blikstad

Da Hjalmar Andersen satte sin verdensrekord på 10.000 meter skøyter med 16.32,6 på Hamar i 1952, trodde en hel nasjon at rekorden var uslålig. Tida er blitt en del av norsk historie selv om den til slutt ble innhentet. Skriv vi klokka tilbake til 1907 i England og sier 4 dager og 19 timer, da snakker vi om en like legendarisk rekord, en rekord som sto i 22 år – 14 lenger enn ti'er til Hjallis. Det var den tida atlanterhavsdampere "Mauretania" brukte mellom England og USA.

Og det skal sies: Konkurransen om å ha det raskeste passasjerskip over Atlanteren var langt hardere enn å ha de kjappeste beina på isen.

"Fastest Ocean Service in the World" het det i en reklame for rederiet Cunard, en av gigantene innen passasjertrafikk på de sju hav. Fra 1840 til 1897 dominerte de trafikken fullstendig mellom den gamle og nye verden. Båtene ble stadig større og

raskere. England, selvbestaltet herre over alle hav, var fullstendig oppslukt av de to ordene "størst" og "raskest". Komforten kunne imidlertid være så som så for passasjerene. Charles Dickens kom med følgende uttalelse etter en tur "over there": Jeg føler meg som en sjiraff i en blomsterpotte.

"Baltic" og "Scotia" var to av de skipene som i denne perioden kunne smykke seg med "Atlanterhavets blå bånd", eller "Blue Ribbon" som var symbolet på at skipet var den raskeste transatlantiske farkosten. I 1897 innehadde Cunard begge rekordene. Rederiet hadde både den største og raskeste båten.

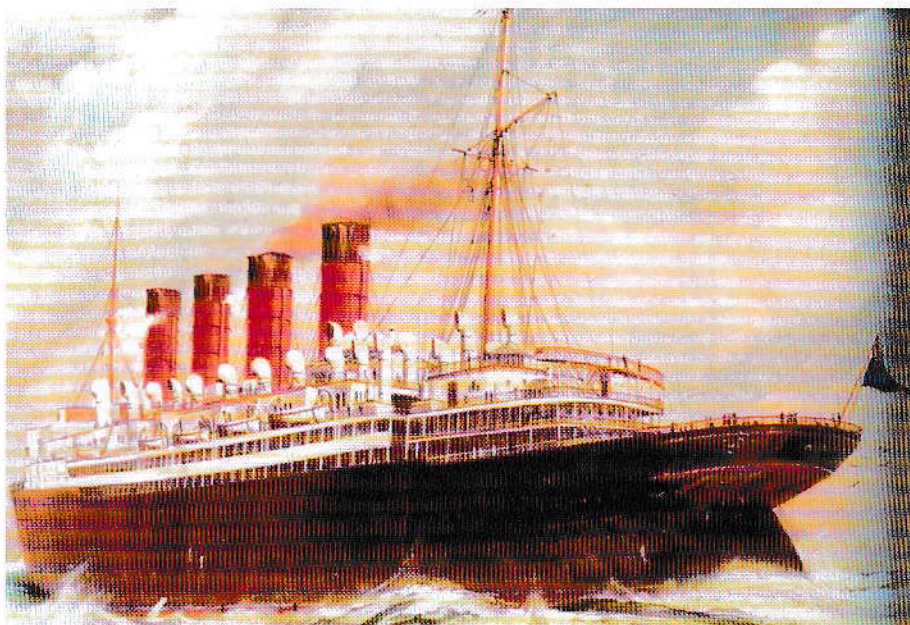
Men så begynte tyskerne å rasle med ankerkjettingene. Ambisjonen var å bli en stormakt også til vanns. I 1897 ble vidunderskipet "Kaiser Wilhelm der Grosse" sjøsatt og varslet en ny tid med "superlinjeskip". Keiseren var verdens største linjeskip og sin



Flytende luksus: Båtene var ikke bare et syn.

Også reklameplakatene var minneverdige.

Foto: Thor Hansens samling.



"Mauretania"

størrelse til tross, skipet fikk tilnavnet "den atlantiske greyhound" etter å ha senket fartsrekorden til 5 dager og 20 timer. Både design og komfort tok seg opp, i hvert fall foreløpig.

Nå hadde tyskerne fått smaken på suksess. Engelskmennene likte dårlig å tape, men i 1900 nådde "landskampen" et lavmål, sett fra Cunards side. Da snappet "Deutschland" rekorden og hadde den i seks år. Men skipet ristet visstnok helt ubeskrivelig under toppfart og ble ingen publikumsfavoritt. Det hører for øvrig med til historien at "Kaiser" sank utenfor Afrika under 1. verdenskrig.

Slik kan vi holde på i det lange og det brede. Engelsmennene pustet lettet ut med "Mauretania" fram til sommeren 1929. Da gikk båndet tilbake til "Bremen" og Tyskland. Kjente rekordsettere var "Normandie" og "Queen Mary" før den siste ordentlige rekorden ble satt i 1957. Det var "United States" som klappet til kai etter 3 dager og 10 timer.

Men ett bilde fra 50-tallet sitter klistret på netthinnen. Det var en mandag i Skien i 1958, mandag betydde "Filmavisen" dersom man hadde 50 øre. Det hadde man. Mot oss gjennom lerretet kom "Ile de France", et av de aller flotteste skipene i den transatlantiske historien. Nå skulle den hugges opp etter å ha vært i tjeneste siden 1927.

Snipp, snapp, snute – så var båtene ute. Ingen båt kunne hamle opp med de nye flyene. Men drømmene om "amerikabåtene" er for mange like levende som 16.32.6.

Merkelige fartøyer

Dampskibspostens lesere imponerer stadig med store kunnskaper om fartøyer. I forrige nr. av bladet spurte vi om en artig konstruksjon av et skip, som på en måte var hengslet.

Trond Melby på Skarnes kjente til dette merkelige fenomenet og sendte oss en kopi fra boka "History of ships" av Peter Kemp. Her får vi forklaring på det meste.

Mange takk for opplysningene.

Red.

De gamle seilskutene i tre innbød ikke til særlig eksperimentering. Helt avhengige som de var av vær og vind som fremkomstmiddel, måtte de ha en mer eller mindre tradisjonell skrogform for å kunne komme fremover, og en mer eller mindre tradisjonell seilføring for å kunne temme vindkraften og utnytte den til fremdrift. Selvsagt var skipskonstruktørene, innen visse grenser, frie til å forsøke å forbedre utførelsen ved å endre undervannsskroget, ved å øke/endre forholdet mellom lengde og bredde, eller ved å forandre seilføringen. Men i hovedsak var det likevel samme type skip.

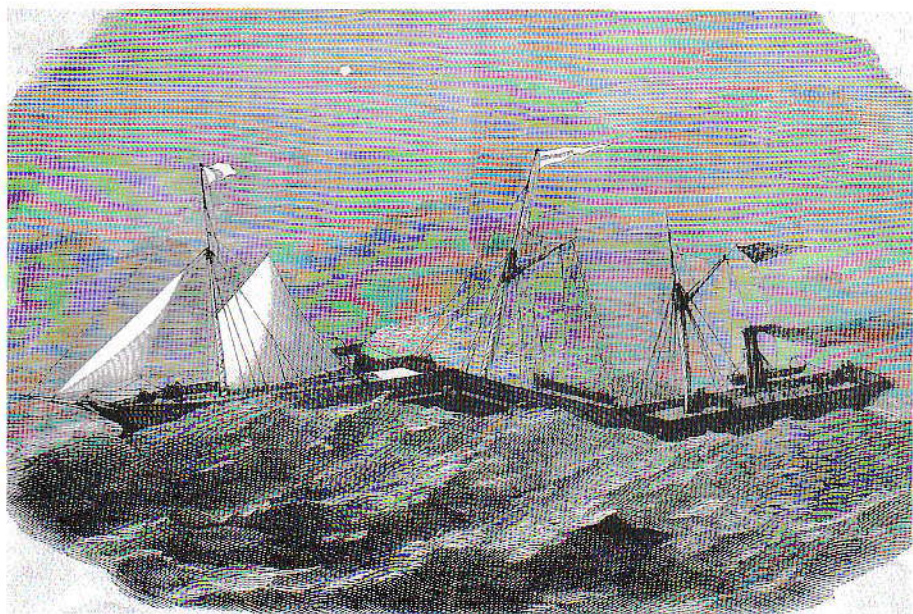
Men da dampmaskinen kom ombord, kunne jo et skip gå i alle retninger uavhengig av vinden, og en dampmaskin kombinert med jernskrog, gjorde at konstruktørene fikk langt flere muligheter til å eksperimentere med spesielle skip til spesielle formål. Ikke alle ble vellykkete, og mange ble ekstremt merkelige.

En av de merkeligste farkostene var en kullbåt, konstruert for kullfrakt langs østkysten av England, fra Newcastle til London. Fartøyet ble bygget i Blackwall ved Themsen i 1863. Det fikk navnet *Connector*, og rederiet var registrert som Jointed Ship Company. Konstruktørens troskyldige ide var å bygge et skip med likhetstrekk fra toget, med lokomotiv og to "vogner". Når skipet var fullastet med kull, skulle det kobles fra en "vogn" i hvilken som helst havn som trengte kull. De tomme "vognene" skulle bli hentet og sammenkoblet igjen på returen opp til Newcastle.

Ideen var jo spennende og full av muligheter hvis den kunne settes ut i livet. *Connector* skulle lastes med kull for tre forskjellige destinasjoner, og levere med et minimum av tidstap i forhold til tradisjonelle skip. Disse måtte jo ligge og vente til alt kullet var losset, før de fortsatte til neste havn.

Skipet ble bygget med tre separate skrogseksjoner, forbundet med enorme hengsler, slik at hver enkelt seksjon kunne bevege seg uavhengig av de andre i stor sjø. Maskinen var plassert i den aktre seksjonen, slik at denne skjøv de andre foran seg. Hver enkelt seksjon var forsynt med mast og seil, slik at de også kunne fortsette på egenhånd etter at de var koblet fra.

Connector ble testet på Themsen. Meningen var at fartøyet skulle gå oppover



"Connector"

elven og koble fra de to skrogseksjonene slik at de kunne seile til havn på egenhånd. Men på prøvedagen var det tilfeldigvis vindstille, så seksjonene ble istedet fortøyd til to bøyer, mens maskinseksjonen fortsatte oppover elven. Der snudde den, plukket opp de to bøyefortøyde skrogseksjonene med stor suksess, og returnerte til utgangspunktet.

Imidlertid – det som er mulig på Themsen uten sjø og vind, er ikke nødvendigvis mulig på åpent hav og i tung sjø. Fartøyløsningen kunne kanskje hatt muligheten til å overleve i stor sjø dersom det utelukkende hadde vært bevegelser rett forfra eller aktenfra, selv om også dette hadde satt hengslingen på en skikkelig prøve. Men rulling sideveis var noe helt annet, og det var jo utelukket at alle skrogseksjonene ville rulle jevnt som én. Dermed ville hengslene ryke som fyrstikker, uansett hvor solide de ble laget. Også konstruktøren innså etterhvert at dette fartøyet ikke ville greie påkjennningene, og faktisk kom aldri *Connector* seg ut på havet i det hele tatt.



Husker du den gang . . .

Av Dag Thorstensen

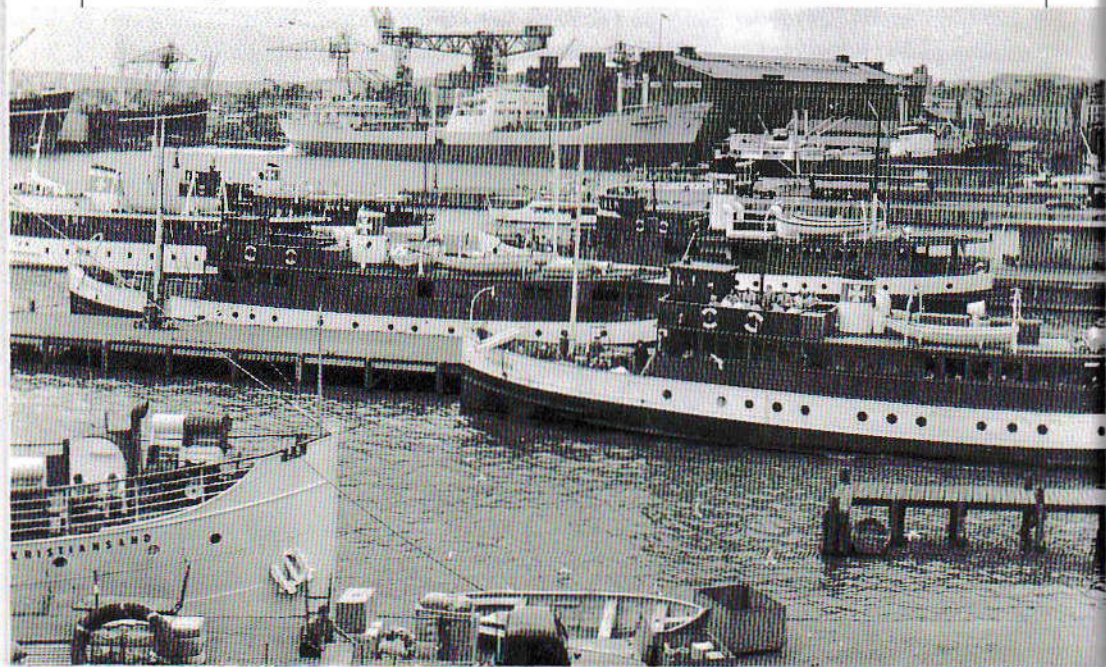
...da Oslo var havneby, og det å vandre langs kaiene ga opplevelser for liten og stor. Her kunne du følge lossingen av grønne bananer, cognac på trefat, appelsinkasser, kull, stål, maskinvarer og mye, mye annet. Det var lyder og lukter, og det var lett å drømme seg bort, til Australia, Amerika eller København. Eller kanskje bare en tur ut fjorden til Asker eller Nesodden?

Bildet er tatt i 1955 eller -56 fra Skansen ved Akershus festning, der man hadde flott oversikt over alle fjordbåtene og bort til Akers Mek. Verksted hvor vi ser det ligger flere skip til reparasjon og utrustning. Det var tider det. Idag er området blitt til Aker Brygge, med øl-lektene og lystbåter.

Litt nærmere, på Utstikker A og B (idag Rådhusbrygge 1 og 2) ser vi fem gamle Nesoddbåter: "Nesoddtangen" og helt nye "Prinsen" (som var hvitmalt kun det første driftsåret), D/S "Fjellstrand" (med to master, og som ennå ikke var solgt til Hellas), og "Okssvald" og "Nesodden", lastet med materialer over baugen. At båtene alt har snudd, betyr at de lå klare for å vinne det daglige interne kappløpet ut fjorden. Idag er hele dette området overtatt av charterbåter av ymse slag, og Nesoddfergene (ikke båter!) er flyttet bort til Aker Brygge.

Den lille trebryggen i forgrunnen er idag revet.

Legg også merke til den livlige aktiviteten på kaia i forgrunnen - lasteruten til Sørlandet med flere ukentlige avganger. Det er her "Børøysund" og "Styrbjørn" har sin faste plass i dag.



Ny bok: Kirkeskip i Norge, - Aust-Agder

Forfatter, dykker og modellbyggeren Øivind Johansen tar for seg kirkeskipene i de forskjellige kirkene i Aust-Agder fylke. Svært lite er skrevet om kirkeskip i Norge, etter det jeg kjenner til. Riktignok i Norsk sjøfartsmuseums årbok fra 1995, finner vi en fyldig artikkel om dette emnet, med en kort oversikt over de fleste av landets kirkeskip. Jeg syntes det er flott at Øivind Johansen har gått grundig tilverks i sitt hjemfylke og fått historien rundt disse skipene og symbolene mellom to permer. Måtte andre fylker komme etter! Det er nok en stor jobb å ta fatt på et slikt prosjekt. Noen av kirkeskipene er veldokumenterte,



mens med andre er ofte stoffet upresist og ofte en svært vanskelig oppgave å komme til bunns i. Ikke alle de nevenyttige modellbyggerne opp gjennom tidene, har vært flinke nok til å legge ned et skriv i skipets skrog, som forteller senere generasjoner alt om nettopp dette fartøyet og hvordan det kom til kirken. For det var vel gjerne slik at prester og menigheten skjelden hadde særlig greie på skip og sjøfart.

I sitt forord skriver forfatteren at ideen til denne boka kom til ved at hans yngste datter sang i et barnekor i Grimstad kirke. I denne kirken henger det en stor skutemodell av fullriggeren "Guldregn". Han undret seg over denne tradisjonen og satte i gang et privat innsamlingsarbeid, både av skriftlig og fotografisk materiale, om dette fenomenet med seilskuter i kirken.

Teksten i boka er stort sett i tre deler. En presentasjon av de forskjellige kirkene, symbolikken og historien rundt kirkeskipet, byggmesteren og givelsen til dette og gjerne noe om det originale fartøyet som engang seilte rundt på havet. Mange av disse skipene bærer en rik maritim historie og ofte er modellene bygget av fagfolk som har forsøkt å gjøre alt så korrekt som mulig. Men det er vel ikke å legge skjul på at enkelte skip ikke er særlig vellykket og holder langt fra museums kvalitet. Forfatteren av boka kommer også inn på at opp gjennom årene har kirkeskipene blitt reparert, men dette arbeidet er ikke alltid blitt utført med den nødvendige respekt og fagkunnskap.

Øivind Johansen har levert et solid stykke arbeid med denne boka og bidrar å belyse denne delen av våre maritime tradisjoner, om kirkeskipenes bakgrunn, både historisk, kunstnerisk og håndverksmessig i sin del av landet.

Bokomtalen var ved Thor Hansen

Øivind Johansen: Kirkeskip i Norge – Aust-Agder.

Utgitt av Filadelfiamenigheten, Eidehavn.

Kan bestilles fra: Sven Magne Walle, tlf: 370 30 391.

Ny bok: Rute- og fraktebåter i Aust-Agder

I denne boka kan vi lese om de mange lokalrutebåtene på Sørlandet, om de store kysttruteskipene mellom Oslo og Bergen og situasjonsbilder fra livet om bord og på de mange anløpstedene. Nærmere 250 fartøyer blir presentert i tekst og bilder, trofaste slitere som sørget for opprettholdelsen av livet langs denne delen av kysten.

I en lang periode, fra de første hjuldamperne kom, til jernbane, fly, busser og biler overtok, var disse skipene en viktig del av hverdagen. Boka er et hyggelig møte med svunnende tider og gir oss forståelse av hva de mange små og store fartøyene betydde. Jeg syntes boka er unik, fordi den favner over så mye. Ikke bare de enkelte skips historie, men det fortelles også fra reiser fulle av sol, sjø og sommer. Men det er også mange dystre sider med krig, uvær, grunnstøtninger og dramatiske forlis.

Kronen på verket når det gjelder de omtalte båtene er vel det vakre dampskipet "Dronningen", ofte kalt "den hvite svane". – Et førsteklases passasjerskip med klipperbaug og med sitt yachtliggende skrog, ble hun beundret og snakket om langs kysten.

Hendelser fra krigen kan vi også lese om, slik som kapringen av "Galtesund" og "Tromøsund". Den første med stor suksess, den andre med forferdelse. Tyske fly oppdaget rømlingen og skipet ble senket og alle ombord omkom.

Også vesle "Pelle"s livshistorie kan vi lese om i boka. I hele 77 år holdt den vesle båten det gående med å frakte passasjerer til og fra øyene utenfor Arendal. Da broen fra fastlandet til Tromøya var ferdig i 1961 var "Pelle"s dager som ferge over. Men som sikkert mange kjenner til, ble denne vesle dampbåten starten på Norsk Veteranskibsklub. Veteranskibsklubben kjøpte "Pelle" i 1964 og var eier av båten til 1972.

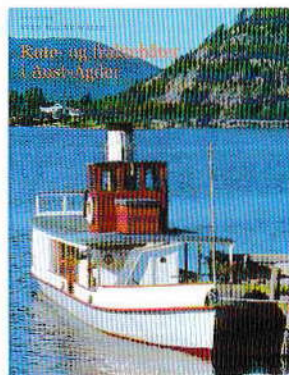
På forsiden av boka ser vi "Bjoren", en gammel veteran bygget ved Akers mek. Verksted i 1867 og som fremdeles er i drift på Byglandsfjorden som en hyggelig turistattraksjon.

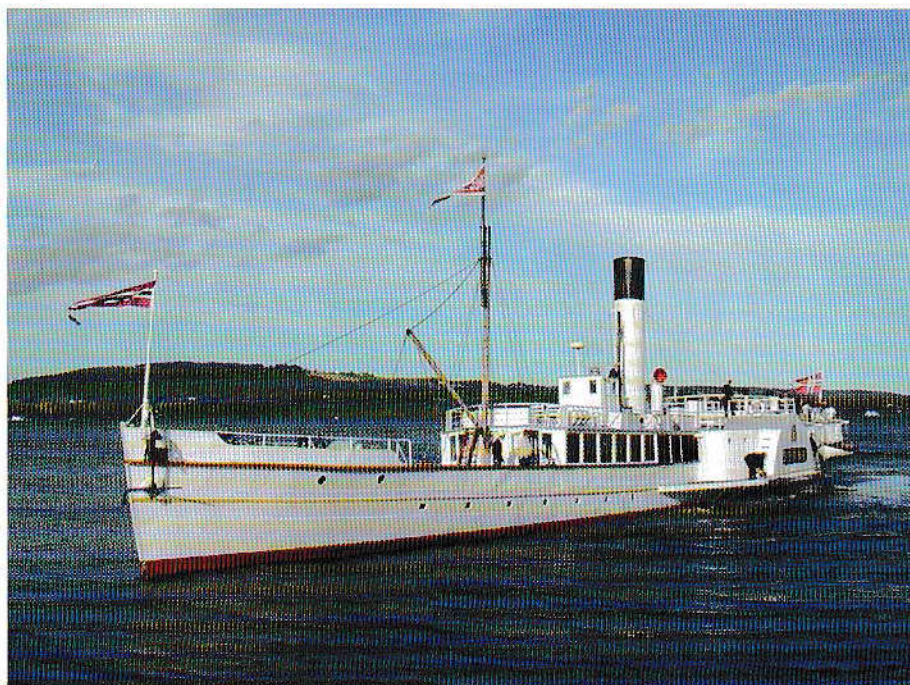
Det må ha vært et møysommelig innsamlingsarbeid av verdifull historisk materiell, med mengder av illustrasjoner og kildestoff. Boka er virkelig lesverdig og jeg tror alle med interesse for båter og sjøfart vil finne mye å glede seg over.

Bokomtalen var ver Thor Hansen

Utgitt av Filadelfiamenigheten Eydehavn.

Redaktør; Svend Magne Walle, tlf. 370 30 391.





I år fyller "Skibladner" 150 år. Vi ønsker "Mjøsas hvite svane" lykke til i jubileumsåret og de neste 150 årene!

Dampskibsposten ønsker sine lesere og alle gammelbåtentusiaster en riktig god sommer!

Foto: AS Oplandske Dampskibsselskap.



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



D/S „Borøysund“ vel i dokk. Dokka er stor, og båten virker derfor enda mindre enn den egentlig er . . .

Foto: Dag Thorstensen