

DAMPSKIBS

P O S T E N



D/S "Stord 1" ved Marineholmen i Bergen en fin høstdag i 2006.
Foto: Harald Sætre.

Dampskibsposten

Dampskibsposten er medlemsblad for Norsk Veteranskibsklub, Veteransklaget Fjordabåten, Bergen, Nordhordland Veteranbåtlag, Atløys Venner, Nordenfjeldske Staalskibs-union og "Shetlandsbussens Venner". Dampskibsposten er et bindeledd mellom foreningenes medlemmer og miljøer som arbeider med kyst- og fartøybevaring. Opplag 2.235

Styremedlemmer 2007

Norsk Veteranskibsklub

Postboks 1287 Vika, N-0111 OSLO
Tlf.: 22 41 70 41- Båtene 22 41 63 12
Bankkto. 8998.07.36580
Internett: www.nvsk.no
Formann: Pr. telefon
Laila Andresen priv. 22 15 61 01
laila.andresen@nif.idrett.no 901 72 813
Viseforman Rolf Nordby 22 71 23 28
Mobil 924 47 023
Sekretær: Pål Gulbrandsen 22 73 28 27
Mobil 928 53 638
Kasserer: Eva Løken 63 87 56 28
Mobil 930 43 437

Veteransklaget Fjordabåten

Postboks 1740 Nordnes
N-5816 BERGEN
www.fjordabaaten.no Pr. telefon
Formann/sekretær: 908 26 640
Jan Lyder Nilsen p: 55 98 90 03
Kasserer: 952 65 822
Egil Hauge p: 56 58 14 24

Stiftelsen D/S STORD I

Daglig leder: 911 62 906
Arne Sundal p: 55 13 09 04

Nordhordland Veteranbåtlag

N-5991 OSTEREIDET
Leiar: Pr. telefon
Tor Bjørgaas 56 35 41 82
Nestleiar:
Odd Tepstad 56 51 31 06
Kasserer:
Hjørdis Lillejord 56 39 52 45
Effektforvalter:
Vigdis Markussen 56 35 01 21

Atløys Venner

Kystmuseet i Sogn og Fjordane,
Postboks 94 – 6901 FLORØ

"Shetlandsbussens Venner"

KNM "Hitra"
Postboks 1, Haakonvern,
5886 Bergen

Kontaktperson: Kapteinløytnant
Johan Alden tlf: 53 40 30 20

Nordenfjeldske Staalskibs-union

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

**HUSK STOFFRIST
NESTE NR.
20. APRIL 2007**

Redaksjonen – Dampskibsposten

Redaktør:

THOR HANSEN

Frisebrygga 2

3921 Porsgrunn

Tlf. 35 55 52 01

e-mail: tho-h@online.no



TRINE MARCUSSEN

Synningavegen 23

5259 Hjellevad

Tlf. 55 33 79 75

trimar@hfk.no



DAG THORSTENSEN

Sørbyveien 74

1450 Nesoddtangen

Tlf. 66 91 25 84

e-mail: dthorste@online.no



JOSTEIN SØRENSEN

Godalsveien 26

5355 Knarrevik

Tlf. 56 32 21 22

mobil: 906 96 973

e-mail: jsorensen@mil.no



Innholdsfortegnelse:

Side

- 4 Nytt fra Norsk veteranskipsklub
- 8 D/S "Stord I" siste fase i gjenoppbyggingen
- 11 En strålende høsttur
- 16 "ATLØY" i august 1942
- 15 På tur med en 150 år gammel dame
- 19 Prospektkortet. Del 18
- 22 Nytt liv for gamle D/S "Lundetangen"
- 24 Telemarksvassdragets sliter
- 26 "Victory" - britenes nasjonalstolthet

Side

- 31 ... og skuta het Dunboyne av Porsgrunn
- 35 KNM "Hitra" som modellprosjekt
- 37 D/S "Turisten" på vei mot et nytt liv
- 38 Rjukanbanen og Tinnsjø-fergene
- 39 Verdensarv med Tinnsjø-fergene
- 40 Bilfergen M/F "Øisang"
- 43 Nordkapp og Polarlys
- 44 Hva jeg måtte mene om "Stavenes"
- 50-55 Nye bøker

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

Redaktøren forbeholder seg retten til å endre innkommet materiell.

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

DAMPSKIBSPOSTEN

- | Selv om man ikke er tilsluttet noen klubb er det fullt mulig å abonnere på bladet.
- | Dampskibsposten kommer ut med 3 nr. pr år og koster kr. 150.-, i året.
- | Det er åpent for begrenset bruk av annonser med tilknytning til det maritime.
- | Dette gjør vi for å dekke noen av utgiftene til produksjon av bladet.
- | Ta kontakt med redaksjonen hvis du vil ha bladet tilsendt eller ønsker annonse.

Nytt fra Norsk veteranskibsklub

Av Laila Andresen

Vi tar sjansen på å ønske alle gode veteranskipsvenner et Godt Nytt År selv om dette nummer av Dampskibsposten kommer først i februar.

Vi ser fram til et nytt aktivt år for alle som er glad i veteranskip og som bruker mye tid og krefter på å ta vare alle de flotte veteranskipene som finnes rundt omkring i Norges land og som bidrar til å ta vare på vår kystkultur.

NORDSTEAM 2007

Helgen 10-12 august 2007 skal flere av oss få gleden av og møtes på Nordsteam 2007 i Göteborg, arrangert av Selskapet Ängbåten. Vi i Norsk Veteranskibsklub er meget glad for at svenskene igjen har tatt på seg ansvaret for å arrangere et nytt Nordsteam i Sverige. Siste gangen for dem var i 1994. Det var jo som kjent Dansk Veteranskibsklub, Selskapet Ängbåten og Norsk Veteranskibsklub som startet med å arrangere slike nordiske treff for dampbåter. Det første møtet var i Göteborg i 1976 og siden den gang har det gått på omgang blant de tre nordiske land før Bergen i anledning kulturbyen 2000 arrangerte et stort og vellykket Nordsteam 2000. Suksessen ble gjentatt i 2005 med over 40 deltakende fartøyer. Begge gangene i Bergen deltok S/S "Bohuslän" med stor suksess. På grunn av avstanden, og de åpne havstrekninger, har det ikke vært anledning for S/S "Skjelskør" fra Danmark å delta på Vestlandet. Det er derfor viktig for å opprettholde de gode linjene mellom de nordiske land at vi alternerer som arrangører. I Göteborg vil også dampbåter fra Stockholm-området delta, noe som setter en ekstra spiss på arrangementet. I skrivende stund har vi fått informasjon om at flere veteranbåter fra Norge, fra Øst-, Sør og Vestlandet vil delta. Vi ser fram til å treffe mange av dere i Göteborg 2007, og vi benytter samtidig anledningen til å ønske våre svenske venner i Selskapet Ängbåten lykke til med forberedelsene. Det er slike veteranreff som blant annet gir oss alle ekstra inspirasjon til å jobbe videre med vår hobby. Og ikke minst det å treffe likesinnede og bygge nye relasjoner på tvers av båtene gir treffene en ekstra dimensjon. Vi gleder oss!

D/S "BØRØYSUND"

I siste nummer av Dampskibsposten ble det nevnt at vi vurderte å seile til Göteborg for å få utført de nødvendige reparasjoner og pålegg fra Sjøfartsdirektoratet. Skipet ble seilt til Göteborg – Gotenius Varv i slutten av september 2006 og har siden vært der. Det var en meget fin seilas med et fantastisk høstvær og blikkstilte vann. For alle som var med på turen ble det en fin avslutning på en meget vellykket seilingssesong. Vi vil benytte anledningen til å takke Bengt Cremonese, skipper på S/S "Bohuslän", som kom ombord rett utenfor Strömstad og ble med som kjentmann nedover Bohuslänkysten. En kyst som denne gangen til forskjell fra sommeren 2006 var nesten fri for



D/S "Børøysund" får kjærlig pleie på Gotenius Varv i Göteborg dnne vinteren.

småbåter, til tross for flott vær. Seilassen gjennom Soten kanalen ble ganske annerledes enn sist, men like flott om ikke enda mer spektakulær.

Bengt Cremonese har sammen med Paul Johansson maskinsjef på S/S "Bohuslän" også vært meget nyttig for oss i forbindelse med den daglige kontakten mellom verkstedet og oss i klubben.

I skrivende stund har D/S "Børøysund" kommet ut av dokken og ligger til kai ved verkstedet for å få utført de nødvendige arbeidene på kjele og maskin.

Sjøfartsdirektoratet har vært på inspeksjon og godkjent de arbeidene som er utført i forbindelse med 5- årsklassingen til våren. Dette var de avhengig av å se på mens båten lå i dokk. Det vil si sjekk av propellakslingen, sjekk av alle bunnventiler, kontroll og sjekk av ankerkjettingen, samt reparasjon av tre små "pitting"skader i skrogplatene, en rett under kjelen og to små under maskinen. Her er det sveiset inn små felt. Hele bunnen er sandblåst noe som var meget nødvendig. Skipet har nå fått skikkelig grunning og bunnstoffbehandling. Skutesiden er også malt sort. Alle arbeidene, som til nå er utført, er gjort på en meget tilfredsstillende måte. Vi er meget fornøyd med utførelsen og kontakten med verkstedet. I tillegg er vi godt fornøyd med kostnadene, det ser ut som vi får mye for pengene, noe som selvfølgelig også er en viktig faktor.

Det er foretatt en full inspeksjon av et Norsk Veritas-godkjent firma. Rapporten anbefaler at alle røykrørene skiftes ut før jubileumsturen til Nord- Norge i 2008, da mange av rørene har mer enn 3mm tæring på rør som opprinnelig skal være 5 mm. Kjelen for øvrig er i god stand, noe som både er godt og betryggende å vite på en snart 100 år gammel "dame". Styret har vedtatt å skifte alle rørene nå samtidig, som skipet ligger på verksted. Det vil bli utført av samme firma som gjorde tilsvarende arbeid på S/S "Bohuslän" for et par år siden.

På grunn av denne ekstra jobben vet vi i skrivende stund ikke når skipet kan seiles tilbake til Oslo. Vi håper at D/S "Børøysund" i hvert fall er tilbake i Oslo før påske.

I tillegg til utskifting av kjelerørene er verkstedet i gang med en større reparasjon av røykopptaket, reparasjon av høytrykksleiden, reparasjon av den store saltvannspumpen, samt en del andre mindre arbeider på maskinen. Målet med at alle disse arbeidene i maskinen gis høy prioritet nå, er at skipet skal være i utmerket teknisk stand, når søknaden om fartstillatelse til Nord-Norge i 2008 sendes Sjøfartsdirektoratet.

D/S " STYRBJØRN"

D/S " Styrbjørn" ligger på sin faste plass ved Nordre Akershuskai, noe vi alle setter stor pris på. Ikke minst nå som D/S "Børøysund" er på verksted. Det er mange grunner for det. Først og fremst fordi vi kan se en avslutning på mange års nødvendig stilleligging ved Drammen Skipsreparasjon. Der ble det utført store og nødvendige stålarbeider, inkludert nylegging av hoveddekket. Vi ser en ende! For det andre så har det vært veldig hyggelig i høst/vinter å ha et skip ved kai, som vi har kunnet holde kontakten med. Styrbjørngjengen har trofast hatt dugnader hver tirsdagskveld med besøk fra flere av de som vanligvis gjør dugnadsjobb på D/S "Børøysund".

Dette har vært en fin anledning til å mikse de to miljøene enda bedre sammen. Og den tredje, og meget hyggelige grunnen, er at vi også i år hadde et skip for vår julegrantenning. Klubben har som kjent i flere år hatt en tradisjon med å invitere alle medlemmer av klubben til å være med på julegrantenning på D/S "Børøysund", inkludert servering av julegrøt med mandel og gløgg rett før jul. Dette er en tradisjon som medlemmene har satt stor pris på. Juletreet blir tent ved at alle unisont synger "Du grønne glitrende tre". Stemningsfullt, selv om det ikke alltid lyder like vakkert. Men vi synger med de stemmer vi har. I år vil vi spesielt takke Roy Uhlen for at han ordnet julegrøten for oss. Den smakte fortreffelig.

Det gjenstår noen få arbeider om bord før D/S "Styrbjørn" er klar for prøvetur til våren, og den endelig gjennomgangen av Sjøfartsdirektoratet. Målet er at skipet igjen får et sertifikat, og det innen medio mai måned. Som tidligere nevnt er det fast dugnad på skipet hver tirsdag og det er imponerende å se fremmøtet, uansett vær og føreforhold. Alle ser nå fram til at sertifikatet er på plass, og at D/S "Styrbjørn" igjen kan fyres opp og seile utover Oslofjorden. Nordsteam 2007 er det store målet, da skal skipet besøke byen der hun ble bygget for snart 100 år siden!

JUBILEUMSTUREN 2008

D/S "Børøysund" blir som kjent 100 år sommeren 2008. Styret har nedsatt en komitee som er godt i gang med planleggingen av turen. Det blir en to måneders seilas med start 20. juni fra Oslo og retur 17. august. På turen er målet å besøke Bergen distriktet, seile skipets gamle ruter samt være med på å feire en annen gammel dame D/S "Oster" som også fyller 100 år i 2008. Videre skal vi innom våre venner i Langevåg for å besøke D/S "Thorolf", dernest seiler vi til Lofoten og Vesterålen. Her skal vi være i ca tre uker for å kunne ha tid til å besøke mange av de gamle rutene til "Børøysund". Vi skal også for første gang i klubbens historie seile inn Trondheimsfjorden for å besøke byen der skipet for 100 års siden hadde stabelavløping ved Trondheim Mechaniske Verksted. Det blir stort!

Etter Trondheim seiler vi direkte til Stavanger hvor det skal arrangeres Nordsteam 2008 i anledning at byen er valgt som kulturby 2008. Så seiler vi hjem til Oslo forhåpentligvis full av opplevelser!

Dette blir et stort administrativt og økonomisk løft for klubben samt for skip og mannskap. Men det er også en utrolig inspirasjon og et stort mål for mange av oss. Vi tror det blir en stor opplevelse for alle og vi håper å møte veteranbåtmiljøer langs hele kysten, kystlag, og andre museumsmiljøer. Dette for at vi sammen kan sette fokus på bevaring av gamle veteranbåter og andre samferdselsmiljøer, og ikke minst ivaretagelse av en unik maritim kystkultur

Vi håper å se mange av dere i forbindelse med jubileumsturen, men før det vel møtt i Göteborg 2007!.

D/S "Stord I" – siste fase i gjenoppbyggingen

Tekst og foto: Harald Sætre

"Stord" ble levert fra Laxevaag Maskin- & Jernskibsbyggeri til HSD den 21. april 1913.

376 BRT. 42,4 m. Laxevaag trippelmaskin 470 IHK. Ombygget og forlenget med 3,3 m. i 1931. 465 BRT. Ombygget til motordrift i 1949. 2 Paxman Ricardo dieselmotorer på tils. 1000 BHK. Solgt i august 1969 til Oslo Kreds av Det Blå Kors. "O. T. Moe." Losjiskip i Oslo. Overtatt av Norsk Veteranskibsklub. Vidersolgte til Veteranskipslaget Fjordabåten i 1982. Restaurert med dampmaskin fra engelsk kysttankbåt, C 609 (F). Totalskadd av brann 20. mai 1987 etter noen få ukers prøvedrift. Nye restaurering påbegyn. I august 2005 kunne "Stord I" igjen gå for egen maskin. Overført til Stiftelsen D/S "Stord I", høsten 2006.

Etter snart 20 år med restaurering etter brannen, er "Stord I" nå inne i sin siste fase med gjenoppbyggingen – innredningsarbeidene. I skrivende stund gjøres "Stord I" klar for turen til Hardanger Fartøyvernssenter i Norheimsund.

Etter den første turen for egen dampmaskin under Nordsteam 2005, har "Stord I" ligget ved kai i Bergen hvor det videre arbeid har foregått, delvis på dugnad og delvis som verkstedarbeid. En skadet sylinder skapte større problemer i fremdriften av arbeidet i maskinrommet enn først antatt. Dette har bl.a. medført at turen til Hardanger Fartøyvernssenter ble ca. 6 måneder forsinket. Men den siste prøveturen på Byfjorden i januar viste at alt fungerte. Unntatt lysmaskinen som har problemer med å levere nok strøm selv etter ombygging til kilereimdrift. Men det problemet arbeides det med og vil trolig være løst snart.

Selv om det har vært forsinkelser i fremdriften, har det vært god aktivitet om bord. Det mest synlige er innredningen av skipperlugaren som ble utført av Hardanger Fartøyvernssenter våren 2006 mens skipet lå i Bergen. I tillegg er det utført ombygging av salonghuset slik at dette tidsmessig samsvarer bedre med skipets øvrige eksteriør. Ellers er det utført en god del arbeid både på og under dekk av den faste dugnadsgruppen, selv om disse skulle ønske at de var noen flere å fordele oppgavene med.

På det administrative plan har det gått mye tid med til å få alle formalitetene på plass slik at Stiftelsen kunne formelt etableres; godkjenning av vedtekter, registrering hos Stiftelsestilsynet m.v.

Ved Hardanger Fartøyvernssenter skal salonghuset innredes med 1. plass røke- og damesalong, samt nedgang og nedgangstrapp til 1. plass salong på hoveddekket. Det er planlagt at dette arbeidet skal være ferdig til påske.

Det er mange som nå ventet på å få se "Stord I" under damp igjen. Vi ser frem til våren og den første turen ut Hardangerfjorden. Stiftelsen D/S "Stord I" legger opp til at skipet skal få et begrenset passasjersertifikat til våren slik at det kan vises frem, samt delta på enkelte arrangement på Vestlandet til sommeren.



John Rebnor har all grunn til å heise flagget, både for seg selv og resten av dugnadsgjengen. Samt alle andre som har bidratt til at "Stord I" igjen er under damp.



Kåre Taule har full kontroll med at sylindren blir forskriftsmessig reparert.



Hermund Hansen har ikke hatt fritidsproblemer etter han har flyttet fra Oslo til Bergen. Han er svært sentral i gjenoppbyggingen av maskineriet.



Typisk Nils W. Skulstad. Det er ikke tid til å skifte til arbeidsklær når noe skal gjøres ombord.



John Bordvik har hatt ansvaret for det elektriske anlegget ombord. I tillegg har han overhålt og satt i stand 70 lysventiler i skutesiden.



Er han ikke ombord på "Granvin", så finner du han på "Stord I". Magne Lund har oversikt over det meste.



Vi treffes om bord i D/S cStord I".

Ikke noe å si på arbeidet som Hardanger Fartøyvernssenter har utført. Her fra skipperlugaren.

En strålende høsttur

– med "Nordstjernen" og "Lofoten" – Bergen – Rørvik tur retur

Kan en hurtigrutetur i slutten av oktober bli en flott opplevelse? Ja, når en stor, fin gjeng på 57, i alderen 4 – 77, de aller fleste til dels aktive medlemmer i Veteranskipslaget Fjordabåten, Nordhordland Veteranbåtlag, Norsk Veteranskipsklub og ATLØYs Venner drar i lag.

Og ikke minst når skipene heter "Nordstjernen" og "Lofoten", og kapteinene heter Sellevold og Otervik.

Det sies at miljø og omgivelser påvirker oss mennesker. Offiserer og mannskaper på de to skipene påvirkes tydeligvis i positiv lei av omgivelsene de jobber i. Det er med stolthet og iver de driver disse skipene. Dette merkes både på gjestfrihet, imøtekommenhet og ikke minst kvaliteten på maten.

Vi dro fra Bergen torsdags kveld. Etter avgang samlet vi oss akterut for å informere om hva som skulle skje på turen. Våre medbragte musikanter Eyolf, Håkon og Jan Helge på trekkspill, gitar og tuba fikk rigget opp instrumentene og snart var stemningen meget god.

Frokosten ble fredag morgen inntatt over et rolig og stille Stadthav.

I Ålesund sto en veteranbuss fra 1960-tallet klar på kaien for å ta de som ville, med på besøk til Sunnmøre Muscum. De resterende valgte å spasere rundt i Ålesunds sentrum.

Etter Ålesund holdt Eivind Lande fra Riksantikvaren, som også var med på turen, lysbilde-foredrag i røykesalongen om Hurtigrutens historie. Da vi var så mange, delte vi oss i to. Den gruppen som ikke var på foredrag, fikk i puljer omvisning på broen og i maskinen.

I Trondheim var vi invitert til omvisning om bord i seildampskipet "Hansteen" fra 1866, verdens eneste i sitt slag og kjent fra filmen "Jeg er Dina". Et imponerende fartøy, med blant annet Kong Oscar II's private porselenstoalett intakt. Før vi gikk om bord i "Hansteen" fikk vi servert kaffe og kaker i medlemslokalene på Fosenkaia. Kan-skje en seildamptur med "Hansteen" ville vært en eksklusiv opplevelse å la rundreisepassasjerer få oppleve om sommeren, når man ligger i Trondheim på nordgående? På "Hansteen"s vegne ble det lovet å ta godt i mot "Børøysund" når den kommer på 100 års jubileumsferd til Trondheim i 2008.

44 år siden "St. Svithun"

Været innbød til å være ute på "Nordstjernens" innbydende teakdekk. Etter den litt kjedelige Trondheimsfjorden, begynte vi på den flotte leia nordover Trøndelagskysten, forbi Kjeungskjær fyr, Lysøysundet, gjennom Stokksundet, forbi Buholmsråsa og ut på en meget vennlig Folla. Mer vennlig enn for nøyaktig 44 år siden, da på denne datoen og denne timen valgte "St. Svithun" feil kurs og forliste ved Nordøyane fyr.



"Gamle skroget er værbett og slett....." synger Boknakara om de gamle, gode hurtigruteskibene. Her M/S "Nordstjernen" inn til kai i Svolvær, sen vinteren 2006. Kan du tenke noe flottere syn?

Dette ble nevnt da vi alle 57 var samlet til felles 3 retters middag i spisesalen. Som bordvers ble avsunget 3. vers i Johannes Kleppeviks Hurtigrutesang, som avsluttes med: "Stø er kursen mot Rørvik, Noreg, du langstrakte lei." Det ble skålt for de som hadde tatt initiativet til turen og for "Nordstjernen", som vi snart skulle forlate. Som avslutning på bordsetet sang vi hele Hurtigrutesangen.

Etter middagen samlet vi oss i røykesalongen forut til kaffe og avec. Kaptein Sellevold takket oss for følget, og for at vi hadde bidratt med god stemning og god omsetning om bord. Og for dansemusikken, som han hadde benyttet seg av et par ganger.

Vi ankom Rørvik i rute og ganske snart kunne vi se lysene fra "Lofoten" komme ut fra mørket. Det var blitt lørdag kveld kl. 21.15.

Alle gutters ønske: Å kjøre brannbil!

Om bord i "Lofoten" følte vi oss straks både hjemme og velkommen. Alt var gjort klar for å ta i mot oss. Vi ble alle geleidet inn i røykesalongen forut. I en trekasse, som må være like gammel som "Lofoten", lå navneliste og nøkkelkort klar. I stedet for å stå en halvtime i kø i resepsjonen, var det gjort på 5 minutter å fordele lugarer til alle 57. Etter avgang samlet vi oss i den koselige barsalongen akterut. Det ble en meget trivelig lørdagskveld med dans, allsang og gode historier. Kaptein Otervik kom bak og ønsket oss hjertelig velkommen om bord.

Vel 4 timer etter tyskerne var sovnet, gikk de siste blant oss til køys.

Søndagen var grå og hustrig, men det gjorde ingenting. "Lofoten" har hjemmeko-



Kjempegod – og en smule vemodig – stemning var det da musikantene dro i gang "We'll meet again..." for pensjonert kaptein Sellevold på "Nordstjernen" (sittende i forgrunnen), og som nå skulle i land

selige salonger, og mange av oss benyttet anledningen til å besøke broen og maskinen. Maskinrommet på "Lofoten" er som en katedral med sin saktegående Aker-bygde Burmeister & Wain-maskin. Imponerende at maskinen har gått 240 000 timer og i følge chiefen glatt går 240 000 til.

Eivind Lande holdt denne dagen foredrag om Hurtigruten og reiseliv, med blant annet flotte bilder fra svunne tider. Som på nord holdt Eivind Lande også foredrag på engelsk og tysk for de utenlandske rundreisepassasjerene. Vi lot også rundreisepassasjerene få del i opplevelsen vi hadde planlagt i Kristiansund. Kristiansund Brannvesen har en imponerende samling veteranbrannbiler, og har innredet brannmuseum i brannstasjonen. De stilte på kaien med to av veteranbrannbilene og to mannskapsvogner og fraktet mange av oss opp til brannstasjonen.

De andre gikk de få minuttene opp til stasjonen. I stasjonen ble det servert kaffe og tebrød til alle, og i den spesialinnredete baren med ombygget brannstender som ølkran kunne man leske seg med herlig fatøl. Alle ble tatt i puljer på omvisning i museet og opp i slangetårnet for å se på utsikten over Kristiansund. Veteranbilene kjørte oss ned igjen til "Lofoten". For en engelsk rundreisepassasjer var det noe av det største han hadde opplevd, det å kjøre en British Leyland brannbil fra 1925 med kompakte hjul fra brannstasjonen i Kristiansund og ned til "Lofoten", som drøyet et kvarter med avgangen. Brannvesenet forlangte ingenting for å ta i mot oss, men vi overrakte kr. 1000.-, som de satte svært stor pris på. Som takk og avskjedshilsen ble det fra rekken på "Lofoten" ropt 3 ganger "hurra" for Kristiansund brannvesen.

Kanskje besøk hos Kristiansund brannvesen kan legges inn som en landopplevelse



Litt av en opplevelse å bli hentet på kaia i Kristiansund av en 80 år gammel brannbil, og kjørt opp til brannstasjonen for omvisning. Artikkelforfatteren helt til høyre, med et litt salig smil om munnen.

for Hurtigrutepassasjerer. (Under Nordsteam i Bergen i 2005 fraktet Hurtigruten to av veteranbrannbilene tur retur Kristiansund – Bergen.)

Siste dag inn mot Bergen ble kanskje turens høydepunkt. I nydelig høstvær ble det valgt en rute, som ingen av oss reisende hadde opplevd før, men som "Lofoten" har benyttet på sine Vestlandscruise. I stedet for Steinsundet gikk "Lofoten" Krakhellesundet, forbi Soleibotn ved Eivindvik, forbi Skjerjehamn og ned gjennom Ånne-landssundet og ut på Fensfjorden ved Mongstadanlegget. Videre gjennom Rongevær, Bognøystraumen og under Nordhordlands-broen og siste strekket inn Byfjorden til Hurtigruteterminalen, presis i rute kl.14.30. Det var svært fornøyde og takknemlige passasjerer som gikk i land denne dagen.

Hva nå?

Eneste malurt i begeret er at skjebnen for de to skipene synes uviss. Man har ikke hatt is i magen til å satse videre på "Lofotens" sommercruise. Tålmodigheten til å vente på de økonomiske resultatene har manglet, til tross for overstrømmende tilbakemeldinger som har kommet fra alle som har reist med. Det er synd. Det tar gjerne noe tid å innarbeide nye produkter på markedet. Kanskje små justeringer kan gi bedre resultat. Ideen noen har; å la "Lofoten" ta passasjerer med fra folketette og velstående Oslo-området rundt kysten, med anløp av byer som Fredrikstad, Arendal og Kristiansand, og via Stavanger, Hardanger og Bergen til Sognefjorden med "UNESCO-fjorden"



Et av de mange trange sund i den vestlandske skjærgård. "Lofoten"s flotte gule/røde/hvite skorstein er malt i sorgens farge – sort – før montering av den nye logoen.

Nærøyfjorden, før endestasjon i Flåm, er den rette og bør prøves ut. I samarbeid med NSB kan passasjerer bringes via Flåmsbanen og Bergensbanen tilbake til Oslo eller Bergen, eller det fylles på med nye tilreisende, dersom man da ikke velger å ta sjøreisen t/r. "Lofotens" vernestatus, kvalitetsstempelet gitt av Riksantikvaren, burde man evne å markedsføre bedre.

Minst ett av skipene "Nordstjernen" eller "Lofoten", eller helst begge, burde man beholde som enestående nisjeprodukt i Hurtigruten. De to klassikerne mangler nyebåtenes luksus og komfort, men gir for mange en annerledes og bedre reiseopplevelse. Å stå på brovingen og interessant følge med når båtene går til kai, i springen eller ved hjelp av ankeret, eller på nederste dekk nesten kunne ta i kaien eller sjøen, er opplevelser som nyebåtene ikke kan gi. Som vi opplevde siste dagen med "Lofoten", kan denne i kraft av sin størrelse gi oss helt spesielle naturopplevelser. Kvalitet kan absolutt måles i andre ting enn luksus og komfort.

Når man drar på ferie i inn og utland, oppsøker man gjerne det som er ekte og nostalgisk. "Lofoten" og "Nordstjernen" er slike opplevelser. Potensialet disse skipene har, vil bare øke.

Øyvind Konglevoll, Hurtigrutevenn

Bilder: Anne K. Alm Thorstensen

Atløy ved dampskipskaia på Hyllestad i august 1942

Tekst: Leif Jørgen Akse

Under arbeid med eit lokalthistorisk hefte dukka det i samband med ein artikkel om hendingar under andre verdskrig opp gamle foto som viser Atløy ved dampskipskaia på Hyllestad inst i Åfjorden i Ytre Sogn. Dei to bileta frå august 1942 er skaffa til veie av krigshistorikar Kjell-Ragnar Berge og fotograf var Gerhart Söhn, ein tysk soldat som var stasjonert i Hyllestad nokre månader hausten 1942. I tillegg til at han hadde fotografiapparat var han også ein flittig brevskrivar, så det gjekk mange felpostbrev til familien heime i Düsseldorf. Av disse går det fram at det var lite å ta seg til i fritida, men eit av høgdepunkta var når "dampen" kom: - Når rutebåten kom gjekk vi alltid til kaia slik som bygdefolket for å sjå kva den hadde med seg, og for oss var det alltid å vente på post -. Ved større transportar nytta tyskarane egne båtar, men til permisjons- og tenestereiser og post nytta dei også rutebåten.

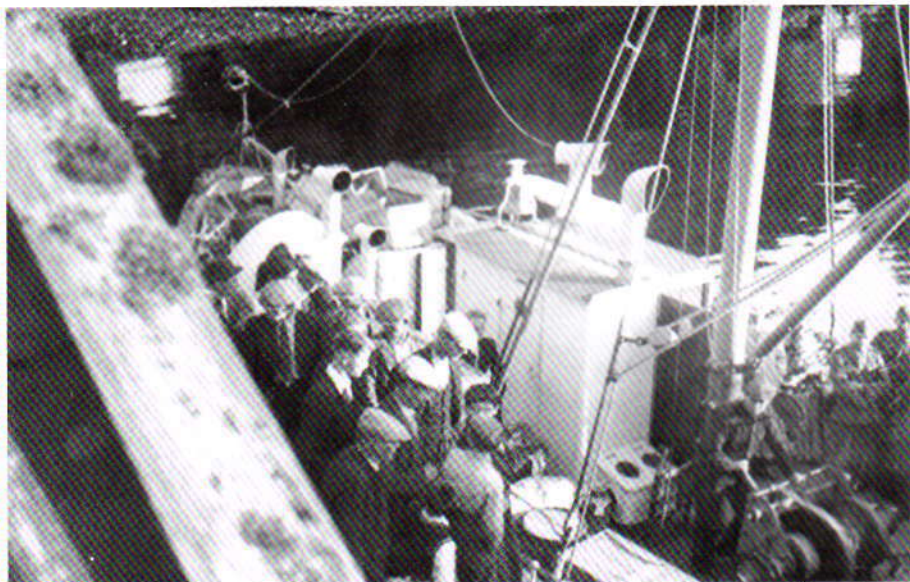
Den tyske okkupasjonsmakta bygde opp sterke festningsverk i Ytre Sogn, også i området rundt kaia på Hyllestad der det var soldatforlegningar, bunkersanlegg og kanonstillingar. Alt i april 1940 fekk folket på Hyllestad første føling med krigen. Den norske jagaren Troll og torpedobåten Snøgg vart 30. april 1940 beordra til Sognefjor-



Dampskipskaia på Hyllestad ein augustdag i 1942. FSF sin rutebåt M/S "Atløy" har lagt til, og framfor baugen ligg ein skyssbåt frå Sørbøvåg. Det var eit lite høgdepunkt når "dampen" kom, og på kaia har det samla seg både bygdefolk og tyske soldatar. På dampskipskaia dreiv også Hans H Systad og Torkel Løland produksjon og sal av knott som var "drivstoffet" til bilar med knott-generator under krigen. Produksjonen skjedde på ei elektrisk sag i inste enden av ekspedisjonsbygningen, medan lageret av knott var i bygningen på utsida.

Til høgre Langebua som tyskarane nytta til lager for bygningsmaterialar, og ein gong fekk kaia hard medfart då eit tysk transportskip dundra inn i kaia. Etter krigen blei kaiområdet utvida, ekspedisjonsbygningen korta inn, og knott-lageret på utsida erstatta av eit nytt bygg.

Foto: Gerhart Söhn, utlånt av Kjell-Ragnar Berge.



Eit glimt ned på dekket til "Atløy" ved Hyllestad kai i august 1942. På den eine sida av lastevinsjen har dei reisande tyske soldatane samla seg. Tyskarane nytta dei norske rutebåtane til permisjons- og tenestereiser, og til sending av felpost.

Foto: Gerhart Söhn, utlånt av Kjell-Ragnar Berge.

den for å ta seg av to tysk-okkuperte marinefartøy som la ut miner. Etter trefningar stima Troll og Snøgg tidlig om morgonen 1. mai inn Åfjorden, Snøgg gøymde seg under den bratte Katlenova medan Troll tok seg for full fart inn Hyllestadfjorden og la seg ved dampskipskaia. Troll var eit stort fartøy, 69,2 meter lang med ein Trippel Exp. kolfyrt maskin på 7.500 IHK, toppfart 27 knop. Svart kolrøyk frå dei fire skorsteinane låg tjukk over fjorden og skremde opp folk. Av frykt for tyske fly vart alle i husa rundt dampskipskaiaen evakuerte.

Hyllestad vart oppretta som stoppestad rundt 1870 og det var soknepresten, Bing, som gjorde opptakt til at Hyllestad skulle få rutestopp. Sjølv om Hyllestad langt frå var av dei største stoppestadane til FSF med omsyn til tal på reisande og godsmengde så var det eit rikt utval av varer som vart lasta og lossa over kaia. Med "Oversigt over Godstrafiken med Nordre Bergenhus Amts Dampskibe i Aaret 1887" som kjelde finn vi at det dette året vart ekspedert og lasta fylgjande ut frå dampskipskaia på Hyllestad: 3 hestar, 37 storfe, 16 sekker korn & mjøl, 208 tønner sild & fisk, 573 kilo smør, 18 kilo ost, 953 kilo andre fetevarer og 18 tønner poteter. Dette gir nok eit godt bilde av den tids næringsverksemd på land og sjø i bygdene rundt Hyllestadfjorden. I meir enn 90 år hadde denne stoppestaden anløp av FSF sine fartøy i rute til og frå Bergen og mellom bygdene i Ytre Sogn og Sunnfjord. Atløy gjekk tid om anna i desse rutene både før, under og etter krigen. I 1964 vart stoppestaden på Hyllestad avvikla og trafikken overført til Sørbøvåg ei god mil lengre ute i Åfjorden.



M/S "Atløy" ved Hyllestad kai truleg i 1991, etter at båten var veteranfartøy.

Foto: Hans Berge, utlånt av Kjell-Ragnar Berge.

Som veteranfartøy har Atløy fleire gonger vore innom den gamle dampskipskaia på Hyllestad. Undervegs til Forbundet Kysten sitt landsstemne i Kalvåg sommaren 2005 vitja også Børøysund og Styrbjørn denne tidlige stoppestaden og eit foto frå besøket pryda framsida av Dampskipsposten nr 75 1/2006. Ei samanlikning mellom desse nyare bileta og det gamle av Atløy ved kai i 1942 viser at det har gått same vegen med dampskipskaia på Hyllestad som med mange andre nedlagde stoppestadar, forfallet tek lett overhand.



Børøysund og Styrbjørn ved den gamle dampskipskaia på Hyllestad sommaren 2005.

Foto: Jørgen Bangor.

Av Jostein Sørensen

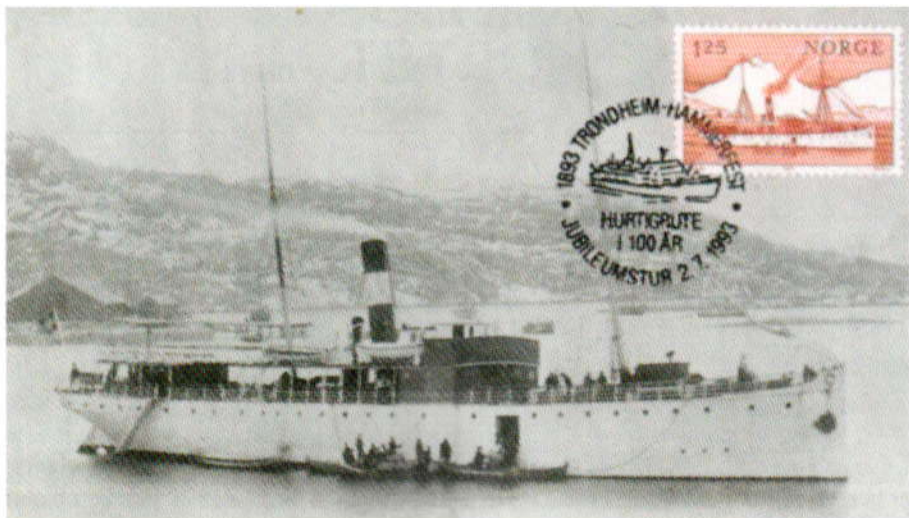
Mange av kystens gamle slitere fikk et så lang liv i rutefarten at de opplevde å bli både ombygget, modernisert og forlenget flere ganger. Ofte fremstod de med tiden i en ganske annerledes skabelon enn den dagen kompaniflaget ble heist for første gang. For oss postkortsamlere kan det således være veldig spennende og interessant å dokumentere et skips utvikling gjennom postkort fra forskjellige tidsepoker i skipets historie.

Ett av disse skipene var D/s "Vesteraalen" som gjennom sitt 50 årige liv i kyst-, turist- og hurtigrutefart ble både ombygget og modernisert flere ganger etter hvert som bruksområde og tidens krav gjorde det påkrevet. De to prospektkortene jeg presenterer her, viser ytterpunktene i "Vesteraalen"s utvikling; "as built" i 1891 som kombinert passasjer- og godsruteskip og slik den så ut som hurtigruteskip på 1930-tallet.

Dampskibet "Vesteraalen" var bygget ved Akers Mek. Værksted i Oslo, og ble levert i januar 1891 til Vesteraalens Dampskibsselskab (VDS) på Stokmarknes. Det var på 623 brt., med en lengde på 168'. I maskinrommet stod en trippel expansion dampmaskin på 500 ihk. som gav en rute fart på vel 10 knop. Som ett av de første skipene på kysten var det dessuten utstyrt med elektrisk lys, selv om parafinlampene fortsatt måtte gjøre nytten under stilleligge. "Vesteraalen" var også det første norske kystskip som var utstyrt med kjølerom for transport av fersk fisk.

Skipet var ment for ruten Trømsø-Lofoten/Vesteraalen-Bergen, men allerede 2 ½ år senere skulle det bli legendarisk som det første skipet i Hurtigruten. Vesteraalske, med sin dynamiske og uredde leder Richard With, hadde klart det ingen av de andre store ruterederiene hadde drømt om, nemlig å få kontrakt med Staten på den aller første hurtigruteseilingen, som skulle gå mellom Trondheim og Hammerfest om vinteren og mellom Trondheim og Tromsø om sommeren, en gang ukentlig hver vei.

Straks nyheten om kontraktstildelingen ble kjent, ble "Vesteraalen" sendt til verksted i Bergen for å bli oppgradert til sin nye status som hurtigruteskip. Her ble det bl.a. innredet flere lugarer og en større postlugar. Søndag 2. juli 1893 gled så D/s "Vesteraalen" ut fra Brattøra i Trondheim i den første Hurtigroute med Richard With selv som fører. Etter ruten skulle skipet anløpe Rørvik, Brønnøy, Sandnessjøen, Bodø, Svolvær, Lødingen, Harstad, Tromsø, Skjervøy og med ankomst Hammerfest onsdag 5. juli kl. 04:00. Den nye ruten ble sett på som en stor begivenhet langs kysten, og ved hvert anløp ble "Vesteraalen" mottatt med vaiende flagg, festsalutt, hornmusikk og taler. Ekstra festivitas ble det naturlig nok da skipet kom til rutens endepunkt Hammerfest – en halv time før den oppsatte ruteplanen! Og det i en rute som aldri før var prøvet! Kaptein With hadde klart brasene! Ikke rart at det ble jubel – selv om klokken altså viste halv fire om natten.....



I forbindelse med Hurtigrutens 100 års jubileum i 1993 utgav Postverket en rekke postkort med hurtigrutemotiver, stemplet med det spesielle motivstempelet som var laget i anledning jubileumsturen 2. juli 1993. Dette kortet viser D/s "Vesteraalen" slik den så ut som ny.
FOTO: POSTMUSEET. JOSTEIN SØRENSENS SAMLING.

Hurtigruten beviste raskt sin eksistensberettigelse og året etter, i 1894, innbød Staten rederiene Det Bergenske Dampskibsselskab (BDS) og Det Nordenfjeldske Dampskibsselskab (NFDS) med i Hurtigruteseilingene. Dette trekket var ikke videre populært blandt nordlendingene og i VDS, som mente at "storselskapan" nå kom og skummet fløten av det Vesteraalske hadde opparbeidet. Det skulle ennå gå mange år før det ble harmoniske forhold mellom Vesteraalens Dampskibsselskab og de to andre rederiene.

D/s "Vesteraalen" fortsatte i Hurtigruten frem til 1909, da VDS fikk overlevert den mye større D/s "Richard With" – Hurtigrutens til da største og mest staselige skip. "Vesteraalen" hadde da foretatt 800 rundturer uten uhell av noe slag. I 1911 tildelte Stortinget den 5. hurtigrutekontrakten til VDS, og D/s "Vesteraalen" kom på nytt inn i Hurtigruten.

I september 1912 ble "Vesteraalen" avløst av nykommeren "Finmarken", men kom inn igjen allerede i 1914 da Hurtigruten ble forlenget til Bergen i sør og Kirkenes i nord. Ellers ble "Vesteraalen" etter hvert et populært skip i sommerturistrute mellom Trondheim og Nordkapp, i tillegg til mer prosaisk rutefart mellom Bergen og Nordnorge.

Men helt fri for uhell ble heller ikke D/s "Vesteraalen". I desember 1913 grunnstøtte skipet ved Valdersund og sank. Det ble imidlertid hevet og slept hele den lange veien til Akers Mek. Værksted for reparasjon. Dette ble en meget omfattende affære. All overbygning ble fjernet, maskineriet ble grundig overhaldt og forbedret, ny kjel ble



Etter den store og omfattende ombyggingen i 1914 ble "Vesteraalen" seende slik ut – et ganske annet skip enn ved leveringen i 1891.

FOTO: MITTET. JOSTEIN SØRENSENS SAMLING.

installert og hele innredningen modernisert. Deretter ble ny bro og nye og større dekkshus montert, et flott promenadedekk kom til og nye master ble rigget. Som kronen på verket fikk "Vesteraalen" en ny, stor og imponerende skorstein. Tonnasjen var nå øket til 682 brt, og D/s "Vesteraalen" fremstod på alle måter som et helt nytt og moderne skip da det sommeren 1914 kunne gjeninntrre i Hurtigruten.

Frem til 1920-tallet hadde D/s "Vesteraalen" hatt hvitmalt skrog. Vakkert å se til, men akk så upraktisk vedlikeholdsmessig. På 1920-tallet ble derfor skroget sortmalt slik som de andre hurtigruteskipene.

I 1932, ved leveringen av D/s "Lofoten", var gamle "Vesteraalen" ved veis ende som fast hurtigruteskip. Heretter ble det kun sporadiske opptredener som avløsningsskip når andre av VDS' hurtigruter var på verksted. Det var situasjonen 9. april 1940, da "Vesteraalen" vikarierte for "Lofoten". Denne skjebnedagen lå D/s "Vesteraalen" i Trondheim i nordgående Hurtigrute, og ble liggende her til situasjonen ble mer avklart og ruten kunne komme i gang igjen.

I 1941, etter torpederingen av "Richard With" ved Rolvsøy, ble Hurtigruten kortet inn til Tromsø, med "Vesteraalen" i en forlenget rute mellom Tromsø og Hammerfest. Dette var farlig farvann, for sovjetiske ubåter var stadig i aktivitet her. Og 17. oktober, utenfor Nuvsvåg, ble skipet truffet av en torpedo trolig avfyrt av ubåten SC-402 "Stolbov". Torpedoen traff babord midtskips og brakk skipet i to. I løpet av ½ minutt var "Vesteraalen" forsvunnet i dypet. Av mannskapet på 22 overlevde 6, mens bare 1 av de 39 passasjerene kom fra det. Tragedien rystet hele landet.

Nytt liv for gamle D/S "Lundetangen"

Av Dag R. Vasdal.

I mange år har en veteranskute ligget til kai på Borgestad mellom Skien og Porsgrunn. Siste reis trodde mange, men der tok de feil.

For en tid siden dukket båten opp på Skienselva igjen, trygt assistert av slepebåten "Maar". På skipsbrua sto Arnold Nomme, skutas nye eier, for å følge sjøreisen fram til Hjellevyrga i Skien der båten skal tilbringe vinteren.

I lastefart

Nomme er godt kjent om bord: Til våren er det 40 år siden han mønstret på båten som kaptein. Da gikk den i lastefart i Skiensvassdraget. Den 63 år gamle styrmannen er ellers fullblods sjømann med 20 års fartstid på verdenshavene. Nå har han sagt takk for seg i utenriksfart, og gått i land, dog ikke uten kontakt med sjømannslivet. For om sommeren er Nomme kaptein på turistbåtene "Victoria" og "Henrik Ibsen". I tillegg er han mangeårig leder i Skien Sjømandsforening. Og fra nå av kaptein på egen skute.

Jeg kjøpte båten i høst. Planene er å bringe den mest mulig tilbake til lastebåt som den var, forteller Arnold Nomme.



Kaptein på egen skute: Arnold Nomme (63) har kjøpt en 136 år gammel båt for å restaurere den.

Sjøfartshistorie

Skuta er lokal sjøfartshistorie: Den var den siste lastebåten i ordinær drift i Telemarks-kanalen, og holdt det gående fram til 1985. Dette er en svært gammel båt med mange navn opp gjennom årene. Båten ble kontrahert som det heter – bestilt av Lundetangens Bryggeri hos Aker mek. Verksted i hovedstaden i 1870.

Også passasjerer

Under navnet "Lundetangen" gikk båten de første årene i passasjertrafikk på Telemarkskanalen. I 1903 ble den forlenget med 14 fot til 82,7 fot. 50 år senere – i 1953 – ble båten bygd om til å føre gods.

I takt med eierskiftene seilte



Veteran: "Dalen" ble bygd hos Aker mek. i Oslo i 1870. Den var den siste ordinære lastebåten i ordinær drift i Telemarkskanalen.

den under stadig nye navn- "Gvarv", "Notodden", "Dalen", så igjen "Lundetangen" og til sist atter "Dalen"- et navn den nye eieren akter å beholde.



Seiler igjen: Slepebåten "Maar" assisterte da den gamle båten atter seilte på Skienselva etter mange år i opplag.

Telemarksvassdragets sliter

– gamle "Lundetangen", nå "Dalen"

Av Thor Hansen

Kanalbåtene "Victoria" og "Henrik Ibsen" har lang fartstid på vannveiene i Telemark.

Disse to gamle tidligere dampbåtene får mye oppmerksomhet i sommerhalvåret, når de frakter turistene opp slusene nesten inn i hjertet av Sør-Norge.- Men få tenker på båten vi ser på bildet og som faktisk er en av Norges eldste flytende fartøy. Den fortjener heder og ære og stor takk, for vel utført innsats i fylket.

I 1870 lot Lundetangen bryggeri i Skien bygge et nytt skip ved Aker Mek. Verksted og fikk navnet sitt oppkalt etter firmaet. Det ble et kombinert laste og passasjerskip på 19 kom. læster (datidens måleenhet-ca. 40nrt.). Lengden var 68,7 fot, 15,1 fot bred og 5,1 fot dypgående. Maskinen ydet 15 nhk og gjorde 8 knop på 1 tonne kull i timen.

Navnet minner om øl i allfall lokalt, og det er ikke så galt. Meningen med båten var nok i første rekke å frakte sine egne varer, men den ble brukt til litt av hvert annet også. Bl.a. gikk den i en periode Skien – Kragerø. Der gikk den to ganger i uka og når den gikk fra Skien om morgenen, hadde den med rykende ferske brød, samt mel, melkeprodukter og selvsagt øl. Senere skulle båten bli fast inventar på vannveiene i Telemark, med forskjellige eiere som stadig fant på nye navn på båten. I fleng kan jeg nevne "Lundetangen", "Gvarv", "Notodden", "Dalen", nok engang "Lundetangen" og nå på nytt "Dalen".

Langt liv

De kunne være seige de gamle dampbåtene. Tenk "Lundetangen" ble bygget 20 år før den kjente seilskuta "Skomvær", som forøvrig ble hugget opp i 1924, og da var



Bildet her er tatt før Skien i 1886 brant ned til grunnen. D/S "Lundetangen" ligger ved brygga. Foto: Thor Hansens samling.



Den gamle Telemarksbrygga i 1890 årene. Båtene er fra venstre "Lundetangen" (senere "Dalen"), "Inland" og "Nordsjø"

Foto: Thor Hansens samling.

jo dampbåten bare en ungdom. Skipet var i fart lenge før bybrannen i Skien og lenge før noen i hele tatt hadde begynt å tenke på bil i dette landet. Etter som tiden gikk begynte det å vrimle med biler etter veiene og telemarksbåtene fikk problemer. En kommunikasjon i form av båter som dampet fra brygge til brygge og kunne by på de fineste naturscenerier i et av landets vakreste innlandsfarvann var ikke nok i denne samferdselskonkurransen som nå oppsto. En etter en forsvant båtene fra distriktet og bare "Victoria" og gamle "Lundetangen" ble igjen.

"Lundetangen" var nå blitt forlenget, fått nytt navn og i 1953 endte den opp som ren lastebåt med dieselmotor. Det er gjerne slik at bruksområder og tidens krav skaper forandringer også når det gjelder båter.

Lastebåten "Dalen"

Mange harde tak skulle det bli for veteranbåten, skipper og matros i årene framover. Den store kraftutbyggingen i Tokke krevde sitt. Cement fra Dalen Portland ved Brevik og til Dalen. Maskindeler, men også korn fra Kviteseid til kornsiloen på Bøle ved Skien, gjødning fra Hydro ved Porsgrunn til bygdene og mye annet last fikk plass i rommet i år etter år.

Vi vandrer raskt gjennom 1970 årene, så legges "Dalen" opp ved Hjellebrygga i Skien, der den har lastet og losset i flere menneskealder. Der ble den liggende tyst og stille lenge. Et par nye eiere forsøkte seg, før gamleskipperen Arnold Nomme kjøpte båten høsten 2006 og som nå er kaptein på egen skute.

Hva fremtiden vil bringe blir det spennende å se, men vi får håpe at de to veteranene, båten og den nye eieren får det trivelig og stiller pent med hverandre, når de nå begge nærmer seg pensjonistalderen.

"Victory", - møte med britenes nasjonalstolthet

– verdens eldste skip som fortsatt er under militær kommando

Av Thor Hansen.

Noe som jeg har stor glede av, er å besøke sjøfartsmuseer og spennende vel bevarte historiske fartøyer. For noen år siden besøkte jeg Portsmouth i England, hvor britenes nasjonalstolthet "Victory" ligger i tørrdokk. Jeg fikk en enestående anledning til å bese skipet.

Det er sus av historie over skipsnavnet "Victory", flaggskipet til Lord Nelson, som er blitt et av verdens mest berømte skip gjennom alle tider. Med dette skipet tilintetgjorde han den fransk-spanske flåten ved Trafalgar 21. oktober 1805 og avverget Napoleons invasjonstrussel mot England. Han og hans skip har for alltid skrevet sine navn med store bokstaver i verdenshistorien.

HMS "Victory" er et linjeskip av først klasse, med tre master og fem dekk hvorav tre er kanondekk.

Den dag i dag kan skipet beundres i sin tørrdokk på havnen i Portsmouth. Den kneisende riggen, rekken av kanonporter og det praktfulle aktergalleriet med vinduer til admiralen og skipsoffiserenes kahytter, gir et overveldende inntrykk av hva de britiske skipsbyggerne kunne prestere på denne tiden.

På besøk ombord

For en del år tilbake fikk jeg en enestående mulighet til å se skipet og høre om hvordan mennesker levde og arbeidet ombord og om mannen som gjorde at Napoleon måtte finne nye midler til å forsøke å vinne England.

At "Victory" var et verdenskjent og populært reisemål skjønte jeg snart, da jeg fikk se mengden av mennesker som ventet tålmodig på å bli sluppet ombord. Vi kom inn puljevis, og jeg må si jeg ble noe skuffet, ikke av det jeg fikk se, men at det hele gikk for fort for meg – noe bort imot amerikansk tempo. Dessuten hadde omviseren en dialekt som min skoleengelsk hadde store vanskeligheter med å få fordøyd. Men jeg hadde full forståelse for at det var midt i turistsesongen og hvis alle var like spørrelystene som meg, ville det ta lang tid og ende med fullstendig kaos under de trange forholdene som er på skipet.

Da runden var slutt spurte jeg om tillatelse å vandre litt rund på egenhånd. Til det ble jeg anbefalt å snakke med vakt sjefen. Jeg ble vist til hans lugar, hilste og la ut at jeg var kommet den lange vegen fra Norge, hadde fått et reisestipend hjemmefra, drev på med modellbygging og hadde hundrevis av spørsmål som jeg ikke hadde fått svar på i løpet av den halve timen omvisningen varte. Vakt sjef Clementson var en virkelig

hyggelig mann og han ba meg komme tilbake kl. 18. Da var det stille og rolig ombord og vi fikk se hva han kunne gjøre for meg.

Noen timer senere satt vi igjen og pratet om ting jeg hadde på hjertet. Helt uventet banket det på døra og der sto skipets kaptein Lieutenant Commander C. P. Addis. Han ble fortalt at det var en norsk gjest ombord som var meget interessert i skipet. Lt. C. C. P. Addis ga uttrykk for at han var en stor norgesvenn og svært interessert i modellbygging, så etter at jeg hadde vært på en ny rundtur overalt på skipet med Mr. Clementson, ville det glede han meget om jeg ville være hans gjest senere på kvelden.....

Trange forhold

Vi vandret ned i skipets indre som heller ikke vanligvis er tilgjengelig. Tett i tett lå spantene nesten uten mellomrom, og den digre kjølen på 46,5 meters lengde var voksne saker. Den ble lagt i 1756 og skipet var under bygging i seks år. Ikke bare fordi man gikk omstendig og grundig til veks, men fremfor alt, at alle viktige konstruksjonsdeler måtte lufttørres ett år etter de var tilformet. At skipet ble svært kostbart kan man lett skjønne når det gikk med en hel skog på ca. 2.500 eiketrær for å få det bygget og med slike dimensjoner som opptil 72 cm tykke eikesider i skroget. Den totale lengden er på 120 meter, bredden er 12 meter og dyptgående nesten 7 meter. Når skipet var lastet har det hatt et deplasement på omlag 4.000 tonn.

Formen på skroget er klumpete og ikke akkurat egnet til å skjære vannet lett, men likevel kom det opp i ca. 10 knops fart takket være det kolossale seilarealet.

Vi vandret opp leidere og kom opp på nedre dekk som er det tyngste både i konstruksjon og beskytning. Her er tretti 32 punds kanoner plassert. Jeg kom til å støtte meg til en av dem og oppdager det var en kopi. På spørsmålet hvorfor de var laget av tre, fikk jeg til svar at hver av de originale veier ca. tre tonn og det var for å spare det gamle skroget av den enorme vekten av de til sammen 104 kanonene, at en del er reproduisert nøyaktig i tre. Jeg prøvde å forestille meg hvordan tilstanden må ha vært her under kamp. (Noe jeg senere skulle få gjengitt i Madam Tussauds vokskabinett i London). – Lavt, trangt og mørkt og med et øredøvende leven når kanonene spydde røk og ild i store mengder. Framre del av dekket hadde en lav tømmervegg som fanget



"Victory"s stolte baugparti og en del av riggen og mastene.



"Victory"s øvre fordekk var de meniges område. Her ser man en av karronadene, som var et fryktet våpen beregnet til bruk på kort hold. De ble ladet med en mengde små blykuler og fikk forståelig nok, økenavnet "knuserne".

måtte til enhver tid kunne manøvreres presist og raskt, for det kunne ha stor betydning om det skulle bli seier eller nederlag i en trefning. Tonen ombord kunne være rå og brutal og for mange var det rene lidelsen å komme ombord på et slikt fartøy. På denne tiden besto en god del av mannskapet av menn som var hentet ut av fengslene, tvilsomme vertshus eller fjernet med makt ved brutale razziaer, uten hensyn til arbeid eller familier. Heller ikke besetninger på handelsfartøyer i rom sjø kunne være helt trygge. Det var nok ikke lett å holde styr på slike menn og marinen brukte drastiske midler for å opprettholde disiplinen ombord. Den mildeste straffen var pisking og selv denne kostet mang en hardhaus livet. En annen form for straff var å "kysse kjølsvinet". Denne straffen besto i at den dømte ble bundet fast med tau og deretter trukket under kjølen fra den ene skutesiden til den andre og revet opp av skjellene som hadde festet seg til bunnen. - Det hendte at noen overlevde denne behandlingen. De som var dømt til døden og hengt opp i rånokken til skrekk og advarsel for de andre, var de som hadde prøvd seg på mytteri eller lagt hånd på en offiser. Enkelte sjømenn visste in-

opp det meste av vannet og sølen som fulgte med når anker-trossene kom inn gjennom anker-klyssene. Her holdt "husdyrene" til, geiter og griser, og ble derfor kalt krybben. Om dagen fikk de spasere fritt omkring.

Livet ombord

De fleste matrosene hengte sine hengekøyer på nedre og midtre kanondekk og boforholdene må ha vært helt forferdelig med køylene sine så nær hverandre at de lå som sardiner i boks.

Det var ikke få menn som trengtes til flåten. "Victory" hadde et mannskap på ca. 850 matroser, offiserer og marinesoldater. De var stuet sammen under ufattelige forhold mellom kanoner, tauverk, seil og proviant. Skipet var ofte i sjøen i månedvis, kosten var elendig, vannet råttent og de sanitære forholdene helt ubeskrivelig.

Det daglige livet om bord hadde nok sitt rutinemessige preg, slik som livet til alle tider har vært på et marinefartøy. Atskillig tid gikk med til seilmanøver og daglig øvelser med kanonekserskis, entrehaker og geværer. Et slikt fartøy

gen annen måte å unndra seg det umenneskelige livet ombord på et slikt skip enn å kaste seg fra mastetoppen eller ta sitt liv på en annen måte.

Lord Nelson

Nelson kjempet ikke bare mot fienden, men også mennene som var rasket i sammen til tjeneste ombord. – Og så dyktig var denne sjøhelten at han klarte å skape disiplin og gi de råbarkede karene mot, tro, tillit, begeistring og sjømannskap og andre egenskaper som skal til for å vinne et sjøslag.

Vi kom til stedet hvor Nelson døde i seierens stund. Her tok Clementson av seg lua og fortalte at det var en gammel og fast tradisjon – en honnør og hyll-est til den mest ærerike engelske admiralen. Nelson var et geni på mange måter ikke minst taktisk. Ved Trafalgar fulgte han sitt instinkt og gjettet seg til motstandernes planer og la opp sin taktikk på grunnlag av dette. Dermed var han istand til å utkjempe historiens best forberedte og kjente sjøslag med presisjon og sikkerhet. For anledningen bar han sin gallauniform med alle dekorasjonene og var et lett synlig mål for skarpskytterne som var plassert i riggen på det nærmeste franske skipet. Kanskje han hadde en forutelse om at døden ville ramme han, og at han var ferdig med sin livsoppgave?

Jeg undret meg på hvordan de fikk brakt han hjem? Han ble jo begravet i England og det var en lang sjøreise. Først inn til Gibraltar for nødvendige reparasjoner og så hjem til Portsmouth. – Som kjent har sprit en bevarende evne, så Lord Nelsons lik ble plassert i en brennvinstønne!

Vi passerte det digre doble rattet som fire mann kunne legge kreftene til i styringen av skipet. Det originale ble skutt vekk under slaget og man måtte rigge til en nødstyring. I det hele tatt må "Victory" ha vært et sørgelig skue etter det helvete av røk, ild og kuler den var igjennom og da røyken var drevet bort, var det splintret og blodflekket med halvparten av riggen og mastene skutt bort etter å ha ledet sin kolonne av skip gjennom den fransk-spanske linje.

Den siste delen av rundturen gikk over akterdekket, som tradisjonelt var forbeholdt offiserene og videre til Nelsons oppholdsrom, spiselugar, sovelugar og kapteinens kvarter. Her var det luksuriøs, men likevel nøkternt med store kanoner surret bak



Lord Nelson (1758 – 1805) er den mest æresrike britiske admiralen gjennom tidene. Han skapte en egen glans rundt seg selv og sitt skip ved å vinne det mest berømte av alle sjøslag: Trafalgar.



HMS "Victory" var en viktig enhet i en mektig flåte som dominerte de store hav. Den dag i dag kan dette berømte linjeskipet beundres i sin tørrdokk i havnen i Portsmouth, hvor det ligger høyt og massivt og lett synlig på lang avstand.

vinduene. Her var det skott som kunne fjernes i en fart når skipet ble klargjort for kamp.

Over oss ruvet den enorme riggen. De gamle mastene av tre, ble i tur og orden skiftet ut med stål, for å spare vekt og vedlikehold og gammelt tauverk ble erstattet med syntetisk.

Engelskmennene har sans for tradisjoner og det er beundringsverdig på hvilken måte denne giganten av et skip blir holdt i stand.

Vår rundtur ombord på det eldste skipet i tjeneste i Royal Navy var over og kapteinen ventet, men visitten hos han kommer ikke denne historien ved.

Sent på kvelden sto jeg igjen ensom på brygga – jeg drømte meg aldeles bort og måtte le inni meg. Det hele var jo som en drøm å få en slik anledning til å bla i fortiden.

... og skuta het Dunboyne av Porsgrunn

Tekst: Eivind Blikstad Foto: Per-Eirik Hekkelstrand

Midt i Stockholm ligger fullriggeren af Chapman fortøyd ved Skeppsholmen. I dag er seilskuta kjent som verdens kanskje fineste vandrerrhjem. Men under et annet navn i en annen tid, hørte den hjemme i Porsgrunn.

Historien om af Chapman, alias G. D. Kennedy og Dunboyne, startet i den lille engelske sjøfartsbyen Whitehaven i 1885. Skipsverftet «Whitehaven New Shipbuilding» hadde på dette tidspunktet gått tom for oppdrag. Tidene var dårlige, men verftet tok en pokersjanse og begynte å bygge en seilskute i jern på om lag 1500 tonn. Håpet var at det skulle dukke opp en kjøper underveis, og etter tre år ble det nye skipet sjøsatt i mars 1888. «Dunboyne» ble navnet etter elva Boyne som renner ut i havet ved Dublin.

Ordet «dun» er gælisk og betyr bakketopp. Og rederiet Charles E. Martin & Co i Dublin var fornøyd med kjøpet.

Til Porsgrunn

Fram til 1908 hadde Dunboyne den samme kaptein O'Neill. Han giftet seg i 1891 og



Landemerke: I dag er "af Chapman" en av Stockholms mest populære severdigheter.



Forvandling: I 1915 ble Dunboyne solgt og omdøpt til G. D. Kennedy. Da så hun slik ut. Modellen er utstilt på dagens af Chapman.

paret fikk seks barn. Fire av dem ble født om bord med kapteinen som jordmor. Bortsett fra en meget kort periode levde familien sammen på dekket og i salongen. Men i 1908 hadde skipets irske eiere ikke råd til å sitte med fullriggeren. Tidene var dårlige, men ett bud ble lagt inn på skipet.

Det var skipsreder Leif Gundersen i Porsgrunn som fikk tilslaget. Han sendte en av sine kapteiner, Ole Larsen Hamre fra Kragerø, over til Falmouth for å ta over. Jomfruturen for den nye kapteinen gikk til Sydney. Turen varte i 91 døgn. Senere skulle det bli mange og lange reiser for Dunboyne. Gundersen beholdt navnet på skuta og Dunboyne var en velsett gjest i havnene på flere kontinenter. Men alle ting har som kjent sin pris, også skip. I 1915 solgte Gundersen skipet videre til Emil Knutsen i Lillesand.

Til Sverige

Det tok ikke lang tid før Knutsen solgte. Denne gangen bar det til Göteborg hvor skipet ble omdøpt til G. D. Kennedy og satt inn som Transatlantics nye skoleskip. Men tiden hadde løpt fra seilskipene. I 1923 fikk riktignok G. D. Kennedy forlenget sin karriere. Da ble hun solgt til Kongliga Flottan for kroner 128.500. Hun fikk også sitt siste navn: af Chapman. Men 27. september 1934 var det definitivt slutt. Det endte med at byen Stockholm kjøpte skipet for den nette sum av kroner 5.000. Skeppsholmen ble fast landligge, og oppussing ble finansiert med penger fra by og stat. 24. april 1949 ble gamle Dunboyne åpnet som vandrerhjem. I protokollene ser vi at gjestene disse årene har kommet fra over 100 nasjoner og den første millionen med gjester ble passert i 1984. Rundt 42.000 overnattinger i året er et formidabelt tall. Men spørsmålet er om hvordan det vil gå i framtida.



Ballast: Mange tonn med ballast (stein) må fjernes når skipet skal restaureres. Midt på bildet står stormasten.

Verdens vakreste

Høsten ligger på vent nede ved Skeppsholmen. Vi har en avtale med Catharina Hård af Segerstad. Hun har hatt skipet som arbeidsplass siden 1985.

- Vi må ha med Janne Engberg. Han er den som kan båten best. Det er han som har vært ansvarlig for vedlikehold siden 1992.

En sak er at af Chapman er verdens «vakreste vandrerhjem». Det hjelper også godt på at skipet har «verdens hyggeligste» oppassere. Og etter noen innledende runder der det blant annet kom fram at Catharina hadde seilt med det norske skoleskipet «Sørlandet», ble vi invitert med under dekk. Helt ned, bar det, seks meter under vann til kjølsvinet.

Da ble landkrabbene fra Telemark forbauset. Vi befant oss i en steinur som minnet mer om Urdbouri enn bunnen av et skip.

Janne Engberg heiste opp et fullrigget smil. - Tenk at all denne ballasten nå forhåpentlig skal bæres ut.

Han så nok de norske spørsmålstegnene og la kjapt til at af Chapman nå var i en så dårlig befatning at skipet måtte totalrenoveres.

Alvorlig situasjon

Catharina af Segerstad - og Chapman - fortalte hele historien mens vi ble geleidet ut og inn av lugarer, bysse og et utall andre rom.

- De siste årene har vi bare hatt midler til å foreta de mest akutte reparasjoner, men nå går det ikke lenger. Det er bevilget 65 millioner til oppussing, men det er en stund siden. Vi trenger en noe større sum.

De to ser på hverandre



Sentrale: Catharina Hård af Segerstad og Janne Engberg er de to som har det daglige ansvaret for for "vandarhemmet".

- Vi må vel kunne si at at det er på tide at myndighetene nå setter opp farten. 27. juni kommer Tall Ship Race hit til byen. Da bør jo vårt eget skip ligge klart. Engberg faller inn og mener at jobben er prosjektert til å ta 10 måneder. Så det er bare tida og veien.

Siste reis

Af Chapman er nå avhengig av at Stockholm og Sverige virkelig brer sine hvite vinger over prosjektet med å beholde henne som minnesmerke. Skipet savner sidestykke. At moderne mennesker bokstavelig talt kan entre lederen rett inn i et stykke historie, og attpåtil kunne overnatte der, se det er enestående. Det vil være for galt hvis verket

som ble påbegynt i Whitehaven i 1885 skal forlise i et hav av rust og råtne bord. I så fall håper vi at af Segersted og Engberg heiser sjørøverflagget Jolly Roger og setter kurs for Porsgrunn, stedet hvor Dunboyne i sin tid søkte hvile mellom sine seilaser.



Hotellrom: De gamle lugarene er blitt rimlige og ettertraktete overnattingsplasser.

PS! I det bladet går i trykken kommer en flaskepost seilende fra Stockholm. Ekstrabevilgning på 15 millioner gjør at af Chapman nå seiler inn i smulere farvann.

KNM "Hitra" som modellprosjekt

Av Trond Melbye

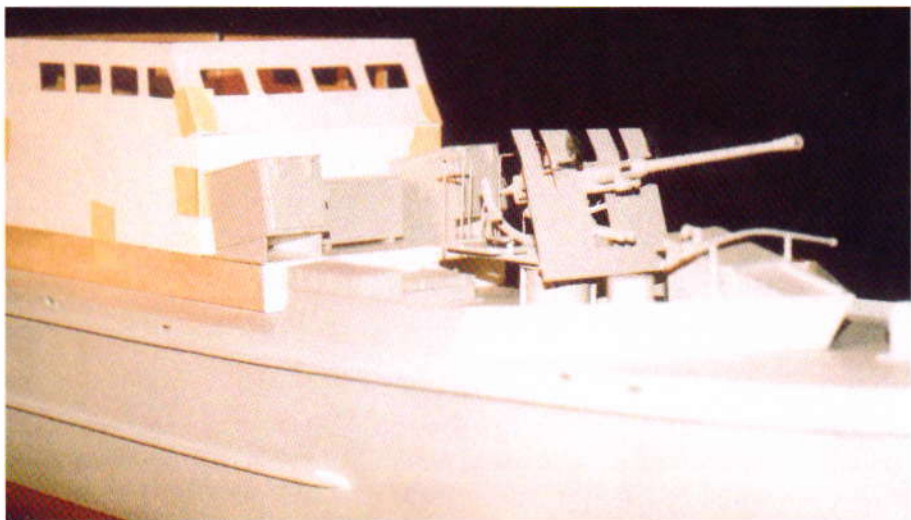
Modellen av Hitra ble påbegynt, etter en runde med søk etter tegninger. Jeg kom til slutt i kontakt med Kap./løytn.- Maskinsjef Johan Fredrik Alden våren 2003. En invitasjon fra Alden høsten samme år ombord i Hitra ble fullklaff. Alden guidet meg rundt og holdt et flott foredrag om Hitra, - en dag jeg aldri glemmer. Det har vært mange besøk etter dette for å ta detaljerte bilder ombord.

Modellen er spantet opp med 4 mm finer, dette er så kledd med 1 mm finer til skrogsider. Det ble felt inn 2x4 mm lister i spantene, dette for å ha noe å skjøte finerplatene til skrogsidene på i lengderetningen. Til dekket ble det lagt et underdekk av finer, innsatt med epoksy, dette ble også brukt på spant og skrogsider.

Dekket ble lagt som på originalen med 2x3 mm furuliste. Etter en tid med sparkling og pussing, ble skrog og dekk lakkert grått i og med at modellen skal se ut som under Shetlandstiden. Etter dette begynte jeg med dekksutstyr. Jeg bestilte først byggesett av 6 punderen og 20 mm Oerlicon kanonen fra Deans Marin i England. Dette ble en riktig nedtur, for disse gikk rett i søpla, pga. meget dårlig kvalitet. Deretter ble det å bygge alle kanonene selv. Her ble det brukt messing og styrenplast som materiale. Overbygget (styrhus) ble bygget opp av 1mm finer + styrenplast. Dette skal innredes. Resten av utsyret som rekkestøtter og noen småting kommer på plass etter hvert.

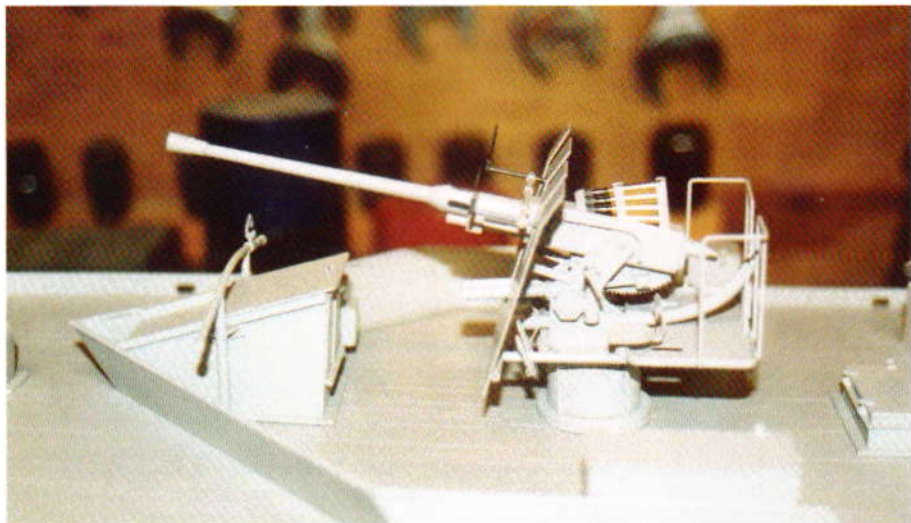


Dette er status på modellen av Hitra i dag, des 2006.



Bildet viser Bofors og kassetter til granatene.

Begynner egentlig å se en ende på prosjektet. Modellen bygges i skala 1:25 som statisk modell. Lengde 137cm, br. 23 cm. Det er til nå brukt ca. 600 timer på modellen. Bilder av den ferdige modellen kommer evt. i et senere nr. av Dampskibsposten. Jeg vil gjerne få avslutte med en stor takk til guttene ombord på KNM Hitra. En ekstra takk til mister Hitra himself, kapt/løytn Johan Fredrik Alden. Et besøk ombord er å anbefale.



40 mm Bofors står montert på forskipet.

D/S "Turisten" på vei mot et nytt liv

Hos Hansen og Arntsen kommer det stadig inn "nye" prosjekter som skal repareres eller restaureres. – Takket være at vi har fått være med på mange spennende prosjekter, har vi etter hvert fått store kunnskaper, spesielt om gamle teknikker, forteller Geir Arntzen.

Klinking av gamle stålbåter er det nok ikke mange som behersker i dag, men hos oss har vi overført denne spesialkompetansen fra de eldre medarbeiderne til den yngre generasjonen. Noen av de på rundt 80 år jobber fortsatt. Å få tak i fagarbeidere til vår virksomhet er ikke lett. Vi søker etter Møbelsnekker – Grovsnekker – Mekaniker og ønsker oss allsidige og fingernemme folk.

D/S "Turisten"

Det mest omfattende oppdraget de har nå er restaurering av en gammel dampbåt. D/S "Turisten" lå på bunnen av Haldenvassdraget i over 30 år, nå ligger restene i hallen på Ekstrand for gjenoppbygging. – Dette er et stort prosjekt, forteller Geir Arntzen, – men det er spennende og inne holder mye historie. Båten er 26 meter lang og ble bygget på Nyland Mek. i Christiania. I 1887 ble den satt i trafikk i Haldenvassdraget. Båten hadde 8 manns besetning, var sertifisert for 143 passasjer og ble drevet med dampmaskin og kullfyrt kjele.

Sjøsetting i 2009?

I 1997 tok lokale investorer initiativ til å heve, restaurere og få dampskipet "Turisten" godkjent for passasjertrafikk i hele Haldenvassdraget. Skipet skal så langt det er mulig settes i samme stand som ved Kong Haakon VII's reise på kanalen i 1909. – Målet er å få båten ferdig i 2009, forteller Geir. I år har arbeidet skutt fart, men mye gjenstår.

Vi regner med 35-40.000 arbeidstimer. Når skroget er klart gjenstår mye arbeid med innredning, møbelsnekking osv. Dampmaskinen som skal inn står for tiden på Teknisk Museum og hele jobben skal gjøres ihht antikvariske retningslinjer slik at fartøyet kan få sin plass på Riksantikvarens liste over verneverdige fartøyer.



Sveising er tabu på en verneverdig båt. Her er det bare klinking som tillates.

Rjukanbanen og Tinnsjø-fergene

Av Jarle Pedersen

Tinn: Rjukan og Tinnosbanens venner sier fergene "Storegut" og "Ammonia" nå har fått vannlekkasjer og at 480 sviller er i ferd med å råtne opp. For 483 850 kroner skal de klare å holde forfallet i sjakk.

Rjukan og Tinnosbanens Venner har nå søkt Telemark fylkeskommune om penger til å berge både Rjukanbanen og fergene på Tinnsjøen. For å vedlikeholde alt sammen er det tidligere regnet ut at det vil koste 50 millioner kroner. Støtteforeningen for bevaring av transportåren Notodden – Rjukan mener de skal klare å hindre det videre forfall med 483 850 kroner.

Råtner opp

Dette er penger foreningen trenger umiddelbart, og de trenger 135 000 til å la eksperter gjennomgå en 450 timers teknisk og antikvarisk gjennomgang av fergene.. Til innkjøp og legging av 480 nye sviller på strekningen Rjukan – Mæl trenger de 202 400 kroner – penger som Baneteknisk har forlangt for å gjøre jobben. Den endelige avgjørelsen om hva som må gjøres med båtene og banen blir ikke tatt før ny eier er på plass i 2008, men venneforeningen mener at det da er for sent. Skiftes for eksempel ikke de 480 svillene (av 25 000) ut, kan man ikke lenger kjøre skinnegående maskiner i forbindelse med vedlikehold.

Industriarbeidermuseet på Vemork er spurt om å overta ansvaret for Rjukanbanen.

De har vært positive, men bare under forutsetning at de nødvendige midlene følger med.



Akutt behov: Fergene "Storegut" (bildet) og "Ammonia" lekker og Rjukanbanens sviller råtner opp. Venneforeningen søker nå fylkeskommunen om penger til vedlikehold. Foto: Jarle Pedersen.



„Storegut“, Norges største innsjøfartøy. Foto: Thor Hansens samling.

Verdensarv med Tinnsjø-fergene

Av Knut Heggnes

Telemark fylkeskommunes hovedutvalg for kultur og identitet mener at Rjukanbanen bør være et nasjonalt ansvar. De støtter Rjukans søknad å komme med på UNESCOs verdensarvliste.

Men riksantikvar Nils Marstein bekrefter at det ikke er aktuelt å føre opp Rjukan på den foreløpige verdensarvlisten Norge skal oversende til UNESCO i januar, slik kommunen hadde håpet på.

- Det er fortsatt en del arbeid som gjenstår før vi kan vurdere om Rjukan har de unike kvalitetene i verdenssammenheng som skal til for å bli vurdert som kandidat. Vi vil se nærmere på hva som er det unike med Rjukan målt opp mot liknende steder rundt i verden. Riksantikvaren er klar på at en eventuell opprustning og turistrift av Rjukanbanen med Tinnsjø-fergene åpenbart vil styrke Rjukans kandidatur.

Banen og fergene er jo noe av det unike med industrihistorien på Rjukan. Ansvar for en slik opprusting ligger helt klart på et regionalt nivå. Vi har ikke midler til drift av slike museale anlegg. Skal det forsøkes løftet opp på et høyere nivå, må Telemark eventuelt ta kontakt med statsråden, sier Marstein i en kommentar.



D/S "Gausta" hadde korrespondanse med tog som gikk både ned til Notodden og opp til Rjukan. Her ser vi skipet ved kai på Tinnoset, som var endestasjon for jernbanen, lokalbåtene og fergene. Foto: Thor Hansens samling.



Verdensarv: Tinnsjø-fergene, som dampdrevne "Ammonia", er unike i verdenssammenheng, og bør være et nasjonalt anliggende, mener utvalget.

Arkivfoto: Helge Songe.

Bilfergen M/F Øisang

– landets eldste bilferge i ordinær fergetrafikk!

Tekst og foto Trine Marcussen

Bilfergen "Øisang" ble bygget i 1950 ved Emanuel Moen & Sønn på Moen ved Risør. Denne bilfergen er av tre og har hele tiden gått i ordinær fergetrafikk mellom Øysang og Risør. Ingen annen bilferge her i landet har trafikkert en og samme fergestrekning sammenhengende i så lang tid. Fartøyet har utvilsomt stor verneverdi både lokalt og regionalt og er underlagt Riksantikvaren. Fartøyet er også interessant i nasjonal sammenheng, da slike små treferger har vært i bruk mange steder i Norge, men få er bevart. Bilfergen "Øisang" er en original båt, lik til "Levang" på Sotra, men "Levang" er ombygget. Fergen er i dag sertifisert for 4 biler og 60 passasjerer og er på 48 fot. Eieren er Østre Søndeled og Risør Fjordruter A/S, med tilholdssted nettopp i Risør.

Alle som har tatt turen til Risør på Sørlandet, kan ikke unngå å se i havnebildet den charmerende bilfergen "Øisang", som manøvrerer seg inn mellom lystbåter og gamle tresjekter inne ved Risør havn. I sommer tok jeg turen om bord og ble kjent med daglig leder og styreformann i selskapet, skipsfører Nils Peder Sjøvåg samt skipsfører/matros Rune Gjernes. Skipsføreren inviterte meg opp i styrhuset under overfarten og ga meg et interessant innblikk i historien rundt båten. Bilfergen går hele tiden i innelukket farvann fra Risør havn til Lille Danmark på Risøya, før den er fremme ved Øysang på fastlandet, hvor de to mannskapene bor. Derfor var det viktig å vite når siste ferge gikk, og ikke ta denne, da jeg ellers måtte svømt eller haiket tilbake til Risør igjen... Turister, fastboende og meg selv gikk alle fornøyde i land etter turen med klenodiet "Øisang". Ikke fikk jeg lov til å betale for turen heller, siden jeg skulle lage reportasje for Dampskibsposten.

I 1986 fikk "Øisang" installert ny motor (175 hk Scania) og i 1994 ble skrog og overbygg gjenstand for omfattende reparasjoner. Kondemneringsspøkelset hvilte over båten, både grunnet illsint tømmerstopp, som hadde kjerneved til livrett, og galvaniske strømninger som tilsammen gjorde stygge skader på treverk og metall. Rundt regnet 3 millioner kroner kostet det å få "Øisang" i rute igjen. Kostnaden ble nogenlunde likt fordelt mellom Riksantikvaren, de folkevalgte i Risør kommune og Aust-Agder fylkeskommune. Alle dekkshjelkene og store deler av furudekket med eik ut mot sidene, er også nytt. Over halvparten av garneringen, en del av baugpartiet, 80% av dekksoverbygget, noe fribord og 65 løpemeter med spant måtte også fornyes. Alt dette i overensstemmelse med Riksantikvar og Skipskontroll.

Et stort antall fergeruter er lagt ned i Norge de siste årene. Tunneler og broer har bundet samfunnet sammen og ikke minst forkortet reisetid mellom landsdeler og



Bilfergen M/F Øisang på vei inn Risør havn. Om sommeren er det trangt om plassen om bord.



Skipsfører Sjøvåg tar en liten pust i sommersolen, mens han venter på ruteavgang. Bilfergen kan ta 4 biler og 60 passasjerer.



Teknisk sett kan den 48 fot lange "Øisang" gå begge veier, men grunnet det smale sundet og lave vannstanden ved Øysang, må biler rygge i land igjen.

større byer. Noen steder vil det aldri være økonomisk bærekraft i å erstatte en ferge-rute med en tunnel eller en bro. Slik er det i Risør, der landets eldste bilferge er bygget i tre og er fremdeles i drift. Båtrutene i fjordene ved Risør har eksistert siden begynnelsen av 1900-tallet. "Øisang" etterfulgte fergene "Dux", "Rap" og "Nor".

Teknisk sett kan bilfergen gå begge veier, men siden innløpet til Øysang er veldig grunt med bare ½ m klaring under kjøll, må de bilene som kjører om bord, rygge i land. Fergen frakter årlig rundt 23.000 passasjerer, hvor de to viktigste kundegruppene er skolebarn om høst, vinter og vår, samt turister i sommersesongen. Fastboende får 25% i prisavslag. En billett koster for øvrig kr 42 om sommeren, kr 35 ellers i året. I tillegg til å være et transportmiddel for gammel og ung, er den kanskje vel så mye en institusjon med dens tradisjonsrike forankring i nærmiljøet.

Måtte bilfergen "Øisang" fortsette å bli bevart for ettertiden, for denne båten er i aller høyeste grad en del av vår felles kulturarv. Risør er kjent for Risørflekken, Branntårnet, Stangholmen, Kastellet, Solsiden og "Øisang". Uten "Øisang" ville Risør vært som en ganske alminnelig sørlandsby, hvis den ble dette viktige havnebil-det fattigere.

Nordkapp og Polarlys



Nordkapp og Polarlys (til høyre).

Eg fekk lyst til å sende eit par bilde av ein litt spesiell situasjon: To hurtigruteskip side om side med same kurs.

Det er hurtigruteskipa “Nordkapp” og “Polarlys” som blei bygde ferdig samtidig; “Nordkapp” ved Kleven Verft og “Polarlys” ved Ulstein Verft. Begge verfta er i Ulsteinvik på Sunnmøre og ligg berre nokre kilometer frå kvarandre. Dei var ferdige i 1996. Verfta hadde skipsdåp same dag.

Bilda mine er frå ein felles prøvetur eller visningstur på Sulafjorden. Eg følgde skipa med min vesle skjærgardsjeep. Det var vinter og bitkaldt i open båt. Men lyset og veret var perfekt for fotografering, syntest eg. No har eg filmskanner som gjer at eg kan digitalisere lysbilda frå film med godt resultat. Linjene og dimensjonane er annleis enn på dei gamle dampskipa i denne kystruta. Men slik som dei framstår på desse bilda, synest eg dei er verdige arvtakarar. Skipa er på litt over 11.000 BT. Maksfart vel 18 knop. Kleven Verft fekk etter kvart stor erfaring med å bygge hurtigruteskip. Dei bygde og MS “Nordnorge” og “Finnmarken”.

Med venleg helsing
Aksel Knutsen

Hva jeg måtte mene om "Stavenes"...

Av Jørgen Bangor

Øivin Konglevoll bekymrer seg i Dampskibsposten nr. 76 for at jeg kan ha kommet til å såre de som har engasjert seg i arbeidet med å rekonstruere "Stavenes" som dampskip.

Nå, det er jo ikke så mange. Hadde flere engasjert seg i dette arbeidet, i stedet for å bare prate om det, kunne jeg kanskje ha beskrevet "Stavenes" som noe annet enn det vraket båten er. Og uansett tror jeg ikke de to som har holdt "Stavenes" flytende de siste ti årene lar seg berøre av sånt – da hadde de neppe holdt ut så lenge som de har. Dessuten kalte jo Halstein Ese selv "Stavenes" for "eit oppmåla vrak" i Dampskibsposten nr. 75.

De som har lest artikkelen min på Norsk Veteranskibsklubs web-sider om Vestlandstoktet til "Børøysund" og "Styrbjørn" i 2005, vil vite at jeg i et par setninger har beskrevet "Stavenes" som et vrak uten utsikter til å forandres til noe annet. Jeg skulle tro det ville være åpenbart at dette er observasjoner av båtens tilstand, og ikke uttrykk for mine meninger om hvorvidt "Stavenes" er et meningsfylt prosjekt.

Meningsfylt eller ikke, prosjektet engasjerer meg ikke, og jeg er ikke interessert i å delta i noen polemikk om det. Når jeg nå svarer på Øyvins innlegg, er det fordi han har kommet med feilaktige påstander, og tillagt meg meninger jeg ikke har gitt uttrykk for. Uten dette ville jeg aldri ha skrevet noe innlegg om "Stavenes". Hva jeg har kommet med er som sagt observasjoner. Jeg har ikke dømt prosjektet hverken nord og ned eller i noen annen retning. Om Øyvin velger å kalle tomme, rustne skrog med råttent dekk og litt rester av overbygning for noe annet enn vrak, skal ikke jeg legge meg opp i det. Å diskutere semantikk har aldri opptatt meg noe synderlig. Og hva prosjektets fremtid angår, må man kunne tillate seg å være litt skeptisk når det etter femten år fortsatt beskrives som "i startfasen".

Øyvins reaksjon på artikkelen min (Delen det siktes til handler om Nordsteam, og er så å si utelukkende positiv til arrangementet. I noen få setninger beskrives båter i innseilingen, deriblant et par om "Stavenes", som har fått Øyvin til å reagere.) – som jo på ingen måte er noe innlegg om "Stavenes"-prosjektet, overrasket meg. Da "Stavenes" ble invitert til å delta på møtet – og jeg har slett ingen innvendinger mot dét, tvert imot – må det ha vært fordi man ville ha reaksjoner på prosjektet. Og da skjønner jeg ikke at man kan tillate seg å bli fornærmet over en beskrivelse som den jeg har kommet med. Man undres over responsen på "Stavenes" deltakelse, når min lille bemerkning fortjener et innlegg på to sider. Da skulle man i alle fall kunne forvente en forklaring på hvorfor jeg tar feil, men det meste av Øyvins innlegg er jo bare en bekreftelse av det jeg har sagt.



”Stavenes” på Byfjorden, etter å ha blitt slept fra Sognefjorden.

En langt fra meningsløs opplevelse

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

La meg fortelle om da jeg for litt over ti år siden tok mine første forsiktige skritt inn i fartøyvernet. Jeg har vokst opp med hytte i vannkanten og har hatt egen seilbåt siden jeg var syv år gammel, så vant til sjøen er jeg. Men større båter og arbeid ombord på dem var meg ganske fremmed. En kveld banket jeg på døren til salongen på ”Styrbjørn”, hvor jeg straks ble ønsket velkommen, og satt i arbeid. Sjelden har jeg møtt en så sammensveiset og samtidig vennlig og åpen gjeng, med et pågangsmot som på ingen måte stod i stil med rusten og råten de omga seg med. Det var særlig Erik Steen, Simon Westrheim og Terje Bjerén som rettledet mine første, klønete skritt, og jeg er evig takknemlig for mottagelsen jeg fikk. Disse tre har sammen med noen få andre stått på i to og et halvt tiår for at et vrak av en arbeidsbåt, som aldri har hatt noen stor appell blant folk flest, og som det ikke har interessert den tidligere eieren, LKAB, å bidra det minste til, skulle ha en sjanse til å overleve. Kort tid etter at båten kom til Oslo, ble hun forvist bort til Bjørvika, fordi Havnevesenet mente hun var for skjemmende å ha ved Rådhusplassen – og det sier ikke så lite med tanke på andre ting som har ligget der. Selv gled jeg over på ”Børøysund”, men ”Styrbjørn”-gjengen fortsatte trofast å banke rust på plater som ikke bestod av annet enn rust, og å olje dekk som ikke var annet enn råtne. Stadig måtte lekkasjer i skroget plugges igjen, og de levde hele tiden i frykt for at isen neste vinter skulle avslutte prosjektet for godt. Femten år



"Stavenes" på Byfjorden.

hadde de holdt på da jeg møtte dem, og enda fem år til holdt de ut før Riksantikvaren fattet interesse for prosjektet, og skrogreparasjonene kunne begynne.

I 2005, seks og tyve år etter at Norsk Veteranskipsklub overtok "Styrbjørn", gikk båten igjen for egen maskin. Mesteparten av skroget er nytt, og alt annet er plukket fra hverandre og satt sammen igjen. I Bergen den sommeren, samme dag som "Stord I" gikk prøvetur før Nordsteam, gikk "Styrbjørn" ut for å hente "Stavenes" inn fra Byfjorden. For første gang på førti år skulle slepebåten igjen brukes til det hun var bygget for, buksere en ordentlig båt inn til kai. Den første båten i fartøyvernet jeg var engasjert i var bragt tilbake til livet. Og jeg skulle være med, det var min første tur med "Styrbjørn". Ombord var Simon og Terje (Erik var med tidligere på turen). Simon, nå åtti år gammel, tok imot trossene som jeg kastet over fra "Stavenes".

Tro meg, Øyvin, det var ikke en situasjon jeg opplevde som meningsløs.

Jeg unner alle som er engasjert i fartøyvernet denne opplevelsen, det å få oppleve at en båt en har engasjert seg i blir levende igjen – ikke minst Halstein Ese og Kristen Kna-genhjelm, som gjennom femten år har klart å holde drømmen om "Stavenes" levende. Innsatsen deres fortjener respekt. Hva angår de som stod på Tollbodkaien i Bergen, og syntes det var en spesiell stund da de så "Stavenes" der, så kunne de kanskje ha hatt denne opplevelsen oftere om de også engasjerte seg i båten i den traurige hverdagen.

"Stavenes" er jo knapt enestående

Mesteparten av Øyvins innlegg handler om mangel på fartøyvernmiljø i Sogn samt FSFs og andres mangel på forståelse. Dette er det svært lite jeg kan gjøre noe med,

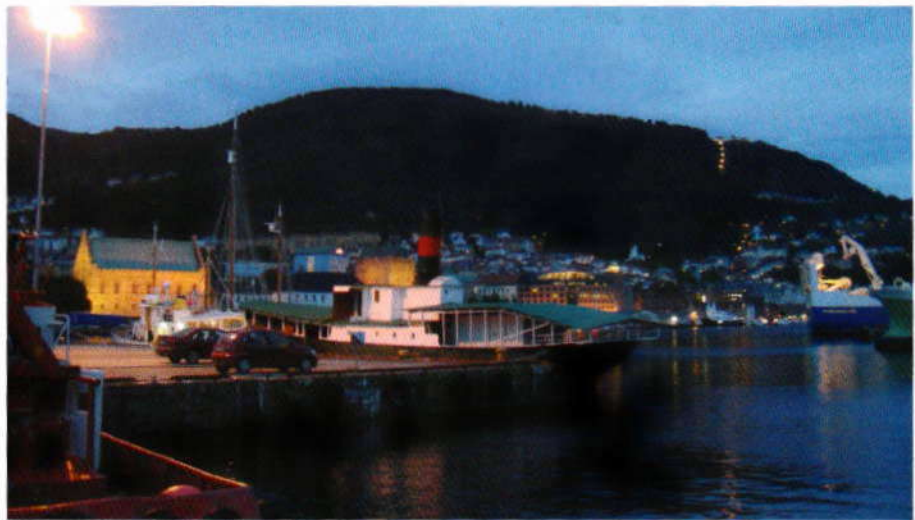


"Huth" og "Stavenes" før innseilingen til "Nordsteam" 2005.

men jeg undrer meg jo litt over kritikken mot et rederi som har klart seg i nesten halvannet århundre i den samme trafikken. Man skulle tro de har en viss anelse om hva de driver med. Personlig synes jeg de ombygde bilfergene deres er geniale, uten at det har noe med saken å gjøre. Forresten så fikk "Stavenes"-prosjektet et bidrag på 200.000 kr. av FSF (se Dampskibsposten nr. 33) da det ble startet opp, og det er mye mer enn de fleste prosjekter har fått av sine tidligere rederier. At "Atløy" nå slipper å seile med en sort strek i skorstenen kunne man velge å se på som et kompliment til hvordan båten blir drevet. FSF er ikke det eneste rederiet som har vært skeptiske til at andre skal seile med fargene deres, og jeg tviler på at noen andre har hatt noe i nærheten av de utfordringene folket på minesveiperen "M314 Alta" har hatt.

Øyvin har helt rett i at "Stavenes" kan bli båt igjen, men å bruke "Oster" og "Stord I" for å grunnngi dette, blir etter min mening å sette situasjonen på hodet. Disse to prosjektene viser tvert imot hvorfor "Stavenes"-prosjektet ikke vil lykkes (sånn som det ser ut nå). Helt siden det organiserte fartøyvernet begynte med Norsk Veteranskibsklub og "Pelle" for over førti år siden, har vi sett at det er mennesker som er den viktigste ressursen i fartøyvernet, ikke penger. Penger er nødvendig, men de kommer først når et solid grunnlag er dannet – et miljø som viser at det kan forvalte båt og økonomi. Og hvorfor ikke? Staten, ved Riksantikvaren, er som alle andre investorer – de vil vite at de får noe igjen for pengene de bidrar med. De er ikke ute etter avkastning i form av penger, men vil vite at det de bevilger faktisk kommer til nytte for kommende generasjoner i form av eksisterende kulturminner.

"Oster" og "Stord I" har blitt flotte båter, og det er med begeistring jeg har svelget



"Stavenes" ved Tollbodkaien i Bergen.

min egen skepsis til at ildsjelene skulle lykkes med dem. Første gang jeg så "Oster" var i 1998, da vi besøkte Bjørsvik med "Børøysund", og hadde "Oster"s floyte festet på skorstenen, ved siden av "Børøysund"s egen. På "Gamle Oster"s akterdekk husker jeg at jeg snakket med flere av ildsjelene, og fikk spørsmålet, "Du som seiler på båt med kullfyring, om du skulle bygge en ny båt, og hadde valget mellom kull og olje, hva ville du ha valgt?" Uten å tenke meg om svarte jeg "olje". Jeg har neppe noe ansvar for hvordan det ble, men det er morsomt å tenke på. Uansett, jeg stod der på kaien, og så en pen, liten lastebåt, som det var vanskelig å tro at skulle kunne bli dampbåt bare fordi noen entusiaster ville det. Men entusiastens viljestyrke skal man ikke undervurdere. Jeg er glad for at jeg tok feil. Selv om det virkelig var en pen, liten lastebåt...

Og "Stord I"? Et utbrent vrak, men mye arbeid var gjort da jeg første gang så båten. Jeg var ikke i tvil om at den ville bli operativ igjen, skjønt det har skjedd mye tidligere enn jeg trodde det ville. At mange av de samme folkene bygget opp båten for annen gang, det er fantastisk.

Og det samme har skjedd med "Hansteen", "Bjoren", "Stjernen" og flere motor- og seilfartøyer. Vi vet alle at det lar seg gjøre å lage båt om man har noen rester. Men det er ingen automatikk i det, og det skal veldig mye til, som vi har sett med "Kong Oscar", "Alversund", "Høvdingen", "Inland", "Kværnes", "Juno", "Fram", "Hekkingen" og "Tinnsjø" – alle borte nå (bortsett fra én, som rustet opp på land) – og som vi ser med "Stavenes", "Værdalen", "Turisten", "Hvaler", "Pelle", "Oscarsborg I" og andre båter som er i et eller annet stadium av gjenoppbygging, eller har stagnert. Så lenge "Stavenes" ikke har et miljø av mennesker rundt seg – og da mener jeg ikke bare amatører, som de fleste av oss er, men også folk som faktisk har greie på båt, noe både

"Oster" og "Stord I" har – kan jeg ikke se noen fremtid for prosjektet. Men så lenge vraket blir bevart, er muligheten der, en eller annen gang.

Fartøyvernmidler må brukes riktig

Jeg siterer Øivin igjen: "Her på Vestlandet er man vant med motvind og ofte stor avstand til bevilgende myndigheter.

Man gir ikke opp før man absolutt må."

Jeg har stor forståelse for at vestlendinger kan føle det tungt å bo så langt fra det sentrale Østland, men la meg bare få nevne at "Styrbjørn" i omtrent tyve år lå fem minutters gange fra Riksantikvarens kontorer uten at det førte til noen forgang i bevilgningene. Og til det med å gi opp – de var nok annenstedsfra alle de som har sviktet "Stavenes".

Før jeg begynner å virke altfor positiv til "Stavenes"-prosjektet – skulle det komme til å skje at båten blir operativ mens jeg ennå tilhører denne sfære, vil jeg ønske båten velkommen – forutsatt at finansieringen av den ikke har gått på bekostning av viktigere prosjekter. Med "Børøysund", "Kysten I" og de rekonstruerte "Oster" og "Stord I" har vi nå fire dampdrevne lokalbåter av nesten samme type. Det er fullstendig meningsløst om statlige fartøyvernmidler skal brukes til å bygge enda en (med det mener jeg ikke at prosjektet i seg selv er meningsløst, lokalt kan det sikkert ha stor betydning – skjønt lokalbefolkningen åpenbart ikke har innsett det ennå...), når det ennå er mange fartøytyper som ikke er godt nok representert (og det er neppe Riksantikvarens oppgave å fremme turisttrafikk i Sognefjorden). Og apropos det, man har underlig nok tydeligvis bare latt "Tansøy", også ex-FSF, en glimrende representant for lokalbåter fra midten av forrige århundre, bare gå ut av veteranbåtflåten igjen, uten at jeg har hørt ett ord om hvilken tragedie det er.

Øivin nevner slepebåten "Huth", så jeg benytter anledningen til å juble over at båten blir tatt vare på. Så lenge det skjer, kan man håpe at hun en gang kommer tilbake til hjembyen sin. Båten er oppkalt etter et av de mange små fortene i Fredrikstad, som i sin tid beskyttet landet mot svenskene.

Til slutt skulle jeg gjerne ha sluttet meg til Øivins avslutning, men jeg må få lov til å protestere; "Stavenes" er ikke i nærheten av å være det eldste bevarte rute fartøyet vi har, selv med det forbehold at det er ved kysten. Man skal ikke lenger enn til Stavanger for å finne "Riskafjord", som er førti år eldre. Dernest har vi "Hansteen" fra 1866, også med en lang tid som rutebåt bak seg. Så har vi "Parat", 1868; "Pelle", 1882; "Alfen", 1883; "Oscar II", 1885; "Værdalen", 1891; "Hvaler", 1892; og "Oscarsborg I", 1904, som i alle fall formelt eksisterer. Enkelte av disse har riktignok ikke større sjanse til å bli operative igjen enn "Stavenes" har, men ingen av dem er mer håpløse heller.

Jeg vil avslutte med å ønske alle som sliter med håpløse prosjekter lykke til, jeg. Om det ikke alltid blir båt av det, så blir det i alle fall mange erfaringer – som kunne blitt til nytte om noen hadde lyttet til dem.

NYE BØKER

Av Thor Hansen.

Bokhøsten har bydd på mange spennende maritime bøker. Dampskibsposten blir lest av båtinteresserte og det har enkelte forlag oppdaget og sendt bøker til redaktøren for bokomtaler i bladet. Her er et knippe bøker som anbefales og som sikkert vil interessere mange.

Farefull ferd på Sunnmørskysten

Forfatter: Ole M. Ellefsen

Forlag: Det norske samlaget, Oslo.

160 sider. ISBN 10: 82-521-6789-6

I denne boken kan vi lese om dramatiske hendelser på sjøen, med lumske skjær, dramatikk, mannsmot og tragedier. Sunnmørskysten fra Svinøya fyr til Storholmen fyr har storhavet kloss på og dette havstykket har et rykte om å være et av de verste langs hele norskekysten. Når naturkreftene tar overhånd er det ingen spøk for fiskere, fraktemenn eller andre sjøfarende i dette området. Det er mange sterke historier i boken, - noen ganger gikk det fryktelig galt, men også lykkelige historier hvor mennesker ble reddet ut fra havets favntak.

Et eksempel på dette var den skrøplige 61 år gamle kvinnen Betty Mouat, som drev alene i uværet fra Shetland og ble berget i land i fjæresteinene litt nord for Ålesund.

Historiene i boka spenner fra "gullskipet" "Ankerendam" som forliste ved Runde i 1725. I 1972 skulle dette skipet gjøre tre dykkere svært lykkelige, som kunne øse opp bøtter fulle av gull og sølvmynter fra havets bunn. Det siste forliset vi kan lese om skjedde i 1992. Det 270 meter lange malmskipet "Arisan" møtte sin skjebne i det samme området som "gullskipet" 267 år etter.

Tross ny teknologi på sjø og land kan vi aldri helt frigjøre oss fra uhell og ulykker til sjøss.

Forfatteren fortjener ros for å ha samlet alle disse historiene, der mennesker ofte ble små mot de enorme naturkreftene.



NY BOK

Tirpitz Hitlers siste slagskip

Forfattere: John Asmussen og Kjetil Åkra.

Utgitt av: Midt-Troms museum.

368 sider. ISBN 82-996934-1-1

Det virker som krigslitteratur er i vinden som aldri før. Mange bøker har i den senere tiden kommet ut om dette temaet og det viser at både unge og gamle har stor interesse for hva som hendte under krigen og skjebnen til de som risikerte liv og helse på begge sider.

Nylig ble det utgitt en praktbok som omhandler det enorme slagskipet Tirpitz. Med sine mer enn 50 000 tonn og en lengde på 253,6 meter, var denne giganten det største krigskip bygget i Europa.

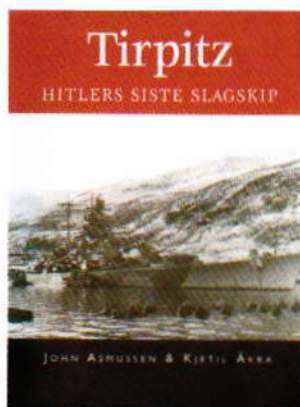
Det er Midt-Troms Museum som står bak storverket "Tirpitz Hitlers siste slagskip".

Forfatterne til boken er konservator ved museet, Kjetil Åkra og den kjente danske Tirpitz og Bismarck ekspert John Asmussen. Disse to har funnet hverandre og kombinert sitt enorme kildemateriale til en flott bok med en mengde spennende bilder og illustrasjoner. Mange av disse er aldri tidligere publisert. Det er blitt foretatt intervjuer med overlevende og veteraner fra den tiden, da det gjaldt for en hver pris å få slagskipet senket. Dette med å få deltagerne selv i tale levendegjør boken og gjør den spennende og ekstra verdifull, for det tynnes ut i rekkene av de gamle veteranene nå.

Tirpitz ble sjosatt med pomp og prakt den 1. april 1939 ved Kriegsmarine Werft i Wilhelmshaven. Til stede var Hitler og mengder av høytstående nazister. I sitt korte liv skulle skipet tilbringe mesteparten av tiden i norske fjorder. Skipet bandt enorme allierte ressurser til nordområdene. Frykten for hva denne kjempen kunne stille i stand var stor, spesielt mot konvoiene fra England til Murmansk på Kolahalvøya. Angrepene på Tirpitz var mange og mannskapene visste aldri når neste fly kom med bombelastene sine. Skipet ble en konstant skyteskive og man kan godt forstå at også tyskerne hadde lidelse, til den lå kantret ved Håkøya utenfor Tromsø. En armada på 32 tunge britiske bombe-fly av typen Lancaster hadde tordnet inn over Tromsø og skipet fullastet med Tallboybomber. Dette skulle bli slutten for kjempen og mange tyske marinemenn. Opp mot 1000 av mannskapet ble innesperret da skipet veltet og for de aller fleste var det ingen vei ut.

I boken finner vi lister med navn på alle de falne i kampene rundt den mektige krigsmaskinen Tirpitz. Leserne av boken får et godt inntrykk av hvilket enormt fartøy dette var, om livet ombord på "Nordens ensomme dronning" og hennes skjebne.

Denne boken må være den mest omfattende som er utgitt om Tirpitz noensinne, takket være engasjerte forfattere og ny tilgang til arkiver og bildemateriell.



NY BOK

Norske skip

Forfatter: Jon Winge

Forlag: Schibsted

318 sider. ISBN -10:82-516-2111-9

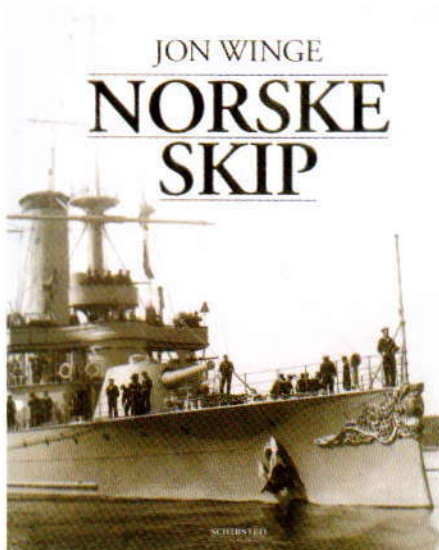
Båtjournalisten og forfatteren Jon Winge har vist å ha et godt grep på maritime emner. Nå har han skrevet boken *Norske skip*, - en kavalkade over vår maritime utvikling i rundt 1300 år. I vår moderne hverdag er det viktig å se tilbake på noen av pionerene i vår sjøfartshistorie nemlig skipene, og skipene er da også boken sentrale tema. Forfatteren har et varmt og nært forhold til skip og sjø, som har satt sitt preg på det han har skrevet. I forordet påpeker han at Norge er en havnasjon og våre skip og sjøfolk la grunnlaget for kulturspredning og den velstandsutviklingen vi har fått her i landet.

På rekke og rad blir leserne presentert for skip vi kan være stolte av. Vi kan lese om vikingskipene, om det første dampskipet "Constitutionen", hvor forøvrig forfatteren kommer med et lite hjertesukk. - "Tenk om vi kunne tatt vare på henne"! Den gamle hjulbåten er ikke alene i den sammenhengen. Man får lyst til å la tankene vandre... For egen regning kunne jeg tenke meg å tilføye... Tenk om "Skomvær" hadde ligget fortøyd på elva ved Porsgrunn rådhus. Et bilde i boka la jeg spesielt merke til, nettopp av den engang så stolte skuta "Skomvær" som havarist i Valpariso i 1908.

Etter et voldsomt uvær fikk skuta mye juling med meste av riggen borte. Bildet er et overbevisende vitnesbyrd på hvor strabasiøst og farefull skipsfarten kunne være, men også en bekreftelse på fremragende norsk sjømannskap.

Dette med å ta vare på gamle fartøyer har oppstått i nyere tid og heldigvis kan vi glede oss over utviklingen. Noen kjente og kjære skip, som er vel bevart og som blir presentert i boken er "Skibladner", "Fram", K/S "Norge", men også mindre kjente skip for folk flest, som "Stord", "Hestmanden", M/F "Folgefonn" med fl. får sin velfortjente omtale. Også våre tre gjennlevende seilskip blir presentert i tekst og bilder.

Utvalget i boka er gjort i samarbeid med Norsk Sjøfartsmuseum ved forskningsleder Bård Kolltveit. Da vet vi rett og slett at det faghistoriske og det hele har vært i de beste hender. Praktboken fortjener en hedersplass i bokhyllene til sjøfartsinteresserte. Den kan herved anbefales på det beste.



NY BOK

Skip - 5000 år med maritimt eventyr

Forfatter: Brian Lavery

Forlag: Pegasus Forlag AS, Oslo.

400 sider. ISBN 82-442-0016-2

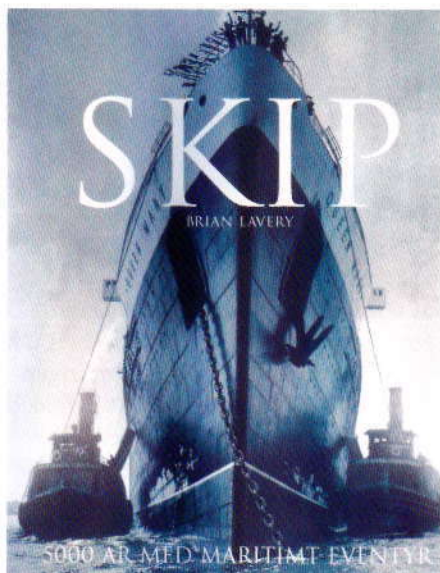
Opphavet til den imponerende boken *Skip-5000 år med maritimt eventyr* er Brian Lavery, konservator ved National Maritime Museum, Greenwich, London. Den er nå oversatt til norsk og utgitt av Pegasus forlag i samarbeid med Norsk Sjøfartsmuseum. Museets direktør Jan-Børge Tjäder har skrevet forordet og forskningsleder Bård Kolltveit har vært faglig rådgiver også for denne praktfulle boka.

La det være sagt med en gang: - Dette er blitt en imponerende bok og må vel overgå det meste som er utgitt om verdens skipshistorie. Boken er både informativ og underholdene, men fremfor alt en vakker bok, ikke minst på grunn av det utmerkede billedmateriale. Det er en stor oppgave å plassere 5000 års utvikling av båten mellom to permer. Denne utviklingen som ga mennesker bevegelsesfrihet og evne til å frakte gods, samle føde og handle med andre. Det er vel heller ingen tilfeldighet at sivilisasjonen rykket fram parallelt med sjøfartens tekniske utvikling. I denne boken kan man følge utviklingen og øse et vell av opplysninger, helt fra den første tilhugde tømmerstokken og fram til atomubåten og dagens superskip som *Queen Mary 2*, det største, lengste, høyeste og bredeste passasjerskip noensinne ved levering i 2003.

Boken *Skip* er inndelt i åtte spesialkapitler som behandler hvert sitt område: Utviklingen av båten. Sjømenn på havet. Europeisk ekspansjon. Seilskutetiden. Dampkraftens tidsalder. Seilskutetidens siste dager.. Verdenskrigene. Den globale tidsalder.

Uansett hvilken emne man er interessert i, vil man i denne innbydende og lekke boken, finne saklige og utførlige opplysninger i populær form og med over 1600 illustrasjoner med enestående kvalitet.

Alt dette bidrar sitt til å skape et sjeldent praktverk og jeg syntes det hele er mesterlig utformet på alle måter.



NY BOK

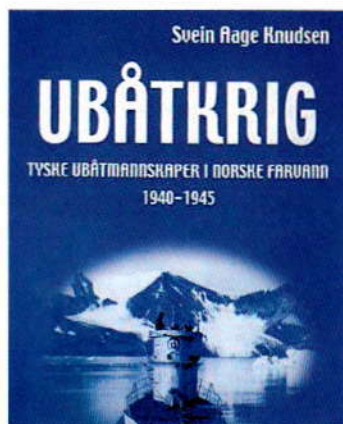
Ubåtkrig. Tyske ubåtmannskaper i norske farvann 1940-1945

Forfatter: Svein Aage Knudsen

Forlag: DANOR Forlag 2006.

288 sider. ISBN 97882-91117-68-3.

Mange har sett ubåtfilmen "Das boot" (ubåten), som er laget etter en roman av Lothar- Gunter Buchheim. Her får vi oppleve krigen i havdypet, hvor unge tyske menn forført av nazipropaganda, får oppleve ubåtkrigens helvete. Men hva med de tyske ubåtene og mannskapene stasjonert i Norge? Hadde de det noe særlig bedre? Neppe! Dette var en type krig med få alternativer, fordi man sjelden ble såret. Enten overlevde man ellers så døde man. Et stykke ut i krigen snudde krigslykken seg for de tyske ubåtene, - fra å være krigsseilernes verste mareritt til selv å bli det jagede byttet. I siste del av krigen viste de selv at sjansene var små for å overleve et tokt, som gjerne ble kalt "himmelfartskommando". Av 39 000 tyske ubåtmenn ble 30 000 igjen på havet. Når det gjelder våre områder mistet rundt 4500 mann livet under tokt som startet i Norge. Disse ungdommene i Hitlers krig er det knapt nok skrevet et ord om i her til lands. Dette har forfatteren Svein Aage Knudsen nå tatt for seg i boken "Ubåtkrig", tyske ubåtmannskaper i norske farvann 1940 – 1945.



Et imponerende stykke arbeid er lagt ned i denne boken!

Nå er den endelig her – norsk utvidet utgave av Deutsche U-Boote vor Norwegen 1940-1945 som ble omtalt i Dampskibsposten (Nr. 74 3/2005)

"Ubåtkrig", som ble lansert i begynnelsen av desember 2006, er den første boken som omhandler den tyske ubåtmارين i Norge under 2. verdenskrig. Den er også unik ved at forfatteren i tillegg til beskrivelsen av kamphandlingene også gir et særdeles detaljert innblikk i ubåtmannskapenes dagligliv. Hva brukte de tiden til, når de ikke var på tokt, og hvilke fritidsinteresser hadde de? Siste kapittel belyser normaliseringen mellom Norge og Vest-Tyskland etter krigen. Boken henvender seg til lesere med interesse for militærhistorie, men også vel så mye til alle som er opptatt av hva som skjer med mennesker i krig. Boken inneholder et stort antall fotografier – totalt 275 bilder og illustrasjoner – mange aldri publisert tidligere. Forfatteren, Svein Aage Knudsen, er historiker og arbeider som førstearkivar ved Hordaland fylkesarkiv.

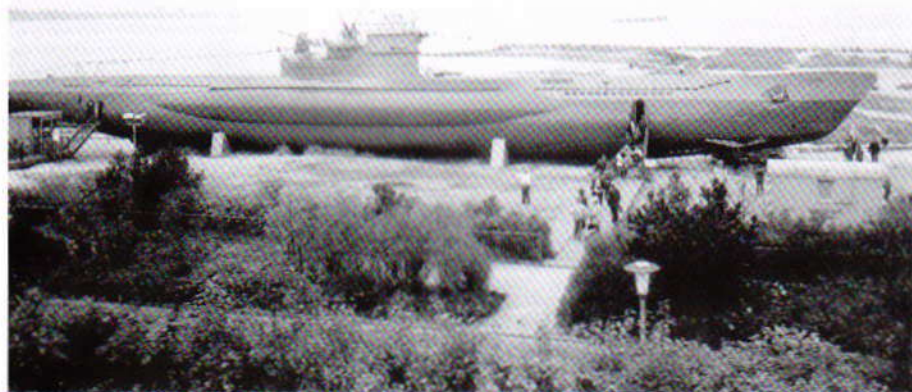
Mye hittil ukjent stoff behandles i boken, for eksempel at det sommeren 1944 mislyktes et norsk Mosquito-mannskap å senke den tyske ubåten U 863 utenfor Fedje. Ubåten var av samme type og førte samme last som ubåten U 864 som med sin kvikksølvlast utgjør en miljøtrussel der den ligger på bunnen i Fedjeosen.



U-863 blir angrepet av mosquitofly med norsk mannskap om bord. Foto: Fra boken.

Utdrag fra boken:

"Den 20. juli 1944 forlot U 863 ubåtstøttestedet i Bergen på vei ut på nytt tokt. Også U 863 var av typen IX D2 – samme type ubåt som U 861 (Oesten) og U 864 (Wolf-ram). Det gikk ikke lang tid før dramatikken startet. På bildet ser vi ubåten utenfor Fedje idet den blir angrepet av det norske Mosquito-mannskapet løytnant Rolf Leithe og kvartermester Nils Skjelanger fra 333 squadronen. Ubåten fikk bare lettere skader og kunne seile videre til Trondheim der den ankom dagen etter. Kommandanten om bord, Dietrich von der Esch, var godt kjent i norske farvann, da han tidligere hadde vært kommandant på U 586 som tilhørte 11. ubåtflotilje i Bergen. Nå gjorde han seg klar til langfart. Han skulle til Det fjerne østen og hadde bestemt seg for å bryte ut i Atlanterhavet gjennom Danmarksstredet. Den 26. juli forlot ubåten Trondheim. Etter to måneder i sjøen befinner U 863 seg i Sør-Atlanteren utenfor Recife (Pernambuco) langs østkysten av Brasil. Alt hadde gått greit så langt, men nå var det slutt på lykken. Ubåten ble senket 29. september av to amerikanske fly av typen Liberator som hadde tatt av fra basen sin på Ascension."



Den tidligere tyske krigsmaskinen U – 995 ble norsk krigsbytte og ble satt inn i operativ tjeneste i Den Norske Marine i ti år under navnet KNM "Kaura". I dag ligger den som et unikt museum i Laboe nord for Kiel. Foto: Fra boken.

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



Den dampdrevene "Ammonia" på Tinnsjøen er unik i verdenssammenheng.
Foto: Helge Songe.