

DAMPSKIBS

P O S T E N



På vei til Göteborg tok "Granvin" og "Atloy" en avstikker opp Göta elv og gjennom slusene til Trollhättan hvor det var overnatting. På vei ned igjen hadde båtene følge av "Trafik" og "Tingvalla" som også var på vei til Nordsteam. 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 2.300

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
Viseformann 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
Leiær: 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

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.
15. JANUAR 2008**

Redaksjonen – Dampskibsposten

Redaktør:

THOR HANSEN

Friisebrygga 2

3921 Porsgrunn

Tlf. 35 55 52 01

e-mail: tho-h@online.no



Harald Sætre

Bogane 20

5260 Indre Arna

Tlf. 55243357

Mobil: 90759186

harald@setre.net



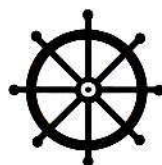
Innholdsfortegnelse:

Side

- 4 Dag Thorstensens minne
- 5 Kulturpris til Øyvin Konglevoll
- 6 Nytt fra Norsk veteranskibsklub
- 8 D/S "BØRØYSUND"
- 12 D/S "STYRBJØRN" – Nordsteam 2007
- 14 Fjordabåter i Østerled - til Oslo og
Gøteborg
- 23 D/S "THOROLF"
- 26 Hjuldamperen "ERIC NORDEVALL"
- 31 Gammelt bilde
- 32 Seilskuteprisen 2007
- 34 Den gangen vi reiste med "VESTERØY"
- 36 Dampskibet "LAURVIG"

Side

- 40 Sjøfartshistorie under plast
- 44 Lyngør – en kystperle på Sørlandskysten
- 50 Mølen Langesundsbuktas skipskirkegård
- 53 Ny bok – Havets velde
- 54 Ny bok – Boken om Dampskipet
"FARRIS"



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

Redaktøren forbeholder seg retten til å endre innkommet materiell.

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

DAMPKIBSPOSTEN

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.

Dag Thorstensens minne

Dag Thorstensen sovnet rolig inn 21. september etter en tids sykdom. Det var med stor sorg vi mottok meldingen om at Dag ikke lenger er blant oss, selv om vi i den siste tiden har vært forberedt på at det dessverre ville gå den veien.

Dag etterlater seg dype spor og savn i klubben og spesielt på D\S "Børøysund". Dag har vært medlem i Norsk Veteranskibsklub i en hel mannsalder, men ble først aktivt medlem for ca 11 år siden. I denne perioden har han vært en helt spesiell ressurs for klubben. Han har vært styremedlem i klubben i flere perioder og har også i de siste 2 år vært med i Redaksjonskomiteen for Dampskibsposten. Og han har ikke minst vært Båtsmann/arbeidsleder ombord. Han har hatt en enorm kapasitet og har utført utrolig mye arbeid om bord. Hans store håndverksmessige kunnskap har klubben hatt stor nytte og glede av. Mange store og små oppgaver har blitt løst på en fantastisk profesjonell måte. Han har også bidratt svært aktivt i utvikling av gode sikkerhetsrutiner ombord. I tillegg har han bidratt meget sterkt til at vi har et profesjonelt opplegg for opplæring av mannskapene om bord og har utviklet rutiner for godt sjømannskap og god håndtering av passasjerene.

Det vi likevel vil fremheve aller mest var hans utrolige behagelige og positive vesen. Han har vært et forbilde for oss alle. Alltid positiv og hjelpsom, ordet nei fantes ikke i hans munn.

Sammen med hans kjære Anne har de bidratt til å bygge opp et hyggelig, sammensveiset og profesjonelt miljø om bord. Vi har veldig mye å takke ham for.

Til tross for at hans alvorlige sykdom preget han mer og mer, var han til det aller siste oppriktig opptatt av å bidra til gode innspill og ideer på hvordan vi kunne restaurere, reparere og løse praktiske problemer for at "Børøysund" skulle kunne ta seg vakkert ut i sitt jubileumsår 2008. Vi vet at noe av det Dag hadde gledet seg aller, aller mest til, var å kunne delta på neste års jubileumstur tur/retur Oslo og Vesterålen/Lofoten med "Børøysund"! Men slik gikk det dessverre ikke! Men vi skal love Dag at vi skal ta med oss alle hans tanker og ideer i forbindelse med vinterens arbeider ombord og turen nordover neste sommer.

Våre tanker går i disse dager spesielt til hans kjære Anne som har vært ved hans side helt til det siste, og som fulgte opp hans siste ønske om å få sovne inn i deres vakre hus på Nesodden. Vi vil håpe at Anne fortsatt vil føle seg hjemme om bord, og vi kan love at vi skal ta godt vare på henne i Dags ånd.

Norsk Veteranskibsklub og alle som lærte Dag å kjenne, har mye å takke ham for. Takk Dag!

Vi lyser fred over Dags minne.

Styret i Norsk Veteranskibsklub



Kulturpris til Øyvin Konglevoll

Tekst/foto: Harald Sætre

Under en tilstelning på den gamle brannstasjonen i Bergen tidligere i høst ble Øyvin Konglevoll tildelt Bergen kommunes pris for kulturvern. Øyvin fikk prisen for sin mangeårige innsats for fartøyvernet i Bergen og på Vestlandet. Prisvinneren er aktiv i Veteranskipslaget Fjordabåten samt i en rekke andre lag og foreninger. Øyvin var også leder for Nordsteam 2000 og 2005 i Bergen. - Han er en hel kulturplan i seg selv, sa kulturbyråd Henning Warloe da han overrakte blomster og prisen på kr. 40.000,-.

Vi slutter oss til gratulantene.



Vågen i Bergen på 50- talet??

- Nei, dagen er 4. juli 2007 kl. 09.40. D/S "Oster" er på veg inn, mens M/S "Granvin" er på veg ut. M/S "Bruvik" ligger ved kai. Foto: Arne Lyngtun.

Nytt fra Norsk veteranskibsklub

Formannen har ordet

Tekst/foto: Laila Andresen

Når dette leses er sommersesongen over og en ny høst – og vintersesong er på gang!

Sesongen for Norsk Veteranskibsklubs aktive medlemmer startet med en flott tur til Haldenkanalen- "Den blide vannveien i grenseland" lørdag 5. mai. Vi var ca 50 personer som ble tatt vel i mot på Ørje ved Kanalmuseet av Asbjørn Otto Braarud. Der fikk vi en meget informativ og lærerik omvisning på museet samt en fin guiding ombord i de gamle båtene som lå til kai der, deriblant D/S "Engbret Soot". En imponerende samling av båter. Deretter ble vi kjørt i buss til Strømfoss hvor vi gikk ombord i M/S Turisten og resten av dagen ble en meget interessant tur nedover kanalen hvor ikke minst opplevelsen i Brekke Sluser - Nord- Europas høyeste med sine 26 meter, var en av turens høydepunkter. Turen ble en fin innledning for den kommende seilingssesong, som i år har inneholdt vanlige charterturer, jubileums- og bryllupsturer og åpne passasjerturer i samarbeid med Norsk Sjøfartsmuseum. Alt har gått etter planen og den gamle "damen" har holdt seg i god form hele sesongen.

Helgen 31. august – 2. september ble Oslo Kystkulturstevne arrangert av Oslo Maritime Kulturvernssenter. Stevnet ble offisielt åpnet av havnedirektør Anne Sigrid Hamran. Samtidig med stevnet hadde Oslo Brannvesen et storslått arrangement på Rådhusplassen med en mønstring av veteranbrannbiler fra hele Sør- Norge, ca 40 i alt. Det ble en fin ramme om stevnet og arrangementskomiteen hadde lagt ned et stort



Medlemmer fra Norsk Veteranskibsklub på tur i Halden-vassdraget.



Ombord i M/S "Turisten"

arbeid. Det er viktig for markering av det maritime miljøet ved Akershuskaia at det jevnlig arrangeres stevner, som kan gi publikum en fin anledning til å se og oppleve maritim kystkultur på det beste. Takk til alle som bidro til et vellykket arrangement.

Høsten og vinterens planer for arbeid ombord er godt i gang. Vi vil spesielt sette fokus på restaurering og istandsettelse av gjenstående lugarer deriblant Postkontor, Billettkontor og en Passasjerlugar slik at skipet kan ta seg best mulig ut i sitt 100de jubileumsår. I tillegg vil maskinen bli spesielt overhålt slik at det tekniske er tipp-topp! Planlegging av Jubileumsturen neste sommer fra 20. juni til 17. august tur-retur Oslo-Vesterålen og Lofoten er kommet meget godt i gang. Og opplevelsen langs hele ruten vil stå i kø for de heldige som får være med som mannskap, og forhåpentligvis vil vi glede publikum langs hele vår langstrakte kyst med åpent skip og passasjerturer langs hele ruten. Vi vil også ha samarbeid med flere veteranbåtmiljøer underveis deriblant Bergen, Ålesund og Trondheim. I Bergen ser vi spesielt fram til feiringen med D/S "Oster" som også fyller 100 år i 2008! To dampbåter som er 100 år i samme år - det må markeres.

Året 2007 vil for NVSK spesielt bli husket som det året D/S "Styrbjørn" fikk sitt første permanente fartssertifikat i klubbens historie! En stor begivenhet for alle som har bidratt til at målet har blitt nådd. Det ligger mye arbeid bak, så takk spesielt til "Styrbjørngjengen" som trofast har holdt ut i mer enn 25 år. På vei hjem fra Göteborg i sommer fra Nordsteam gjorde skipet et stopp på Gotenius Varv og fikk montert den store korkfenderen i baugen, så nå er det en skikkelig slepebåt som ligger aktenfor D/S "Børøysund" på Akershuskaia og tar seg vakkert ut!

Takk til alle for en flott sommersesong og lykke til med høsten og vinterens oppgaver.

D/S "Børøysund"

Sommerturen til Göteborg og deltakelse på Nordsteam 2007

Tekst/foto: Laila Andresen

Årets sommertur for de aktive om bord i D/S "BØRØYSUND" startet fra Akershuskaia fredag 3 august klokken 18.00, samtidig som de tre veteranbåtene fra Vestlandet – D/S "Oster", M/F "Granvin" og M/F "Atløy" var på vei inn til kai for å overta kaiplassene til våre to fartøyer. Det ble et hyggelig og kort møte med fløyting og hilsing i indre havnebasseng.

D/S "Styrbjørn" fikk noen småproblemer ved avgang så de ble litt forsinket fra kai, og det førte til at ankomst Horten ble noe senere enn først planlagt. Sommerturens første ankerdrøm ble inntatt rundt "D/S Børøysund"s skorstein og alle ble ønsket velkommen om bord med ønsker om en fin sommertur. Ikke minst ble gjengen på "Styrbjørn" ønsket spesielt velkommen og gratulert med at skipet hadde fått sitt første permanente sertifikat i klubbens eie. Alle gledet seg over at klubben igjen hadde begge fartøyene med på sommertur, siste gang var i 2005. Turens første middag ble servert svært sent på kvelden, noe spesielt oppvaskhjelpene fikk merke, da de



D/S "Børøysund" i Gøteborg.



Det var en fin samling av gamle veteranbåter i Gøteborg under Nordsteam 2007. Her ser vi noen av dem.

fortsatt vasket og svettet da klokken nærmet seg 02:00! Nok en gang hadde vi gleden av å ha stuert Magnar Kristiansen fra Svolvær om bord, som sammen med Hjørdis W. Jensen var ansvarlig for at mannskapet ikke ville lide noen nød denne sommeren heller. Maken til servering skal en lete lenger etter, og når vi tar i betraktning at all mat lages på den kullfyrte byssa om bord er det imponerende hva vi blir servert dag etter dag.

Turen gikk videre til Koster hvor vi ankret opp på samme plass som tidligere år. Og i år låret vi D/S "Børøysund"s nye lettboat for første gang. Det var en ganske annerledes opplevelse enn tidligere - båten var tett i motsetning til tidligere års jobbing med livbåten "Märtha"

Lettbåten fungerte utmerket som fergebåt til og fra Koster. Søndag på Koster ble benyttet til sykkeltur på øya samt den tradisjonsrike minigolfrunden. Årets turnering ble jevnere og tøffere enn noen gang og spenningen var til å ta og føle på – og Hr. Hille fikk sin tredje seier på rad i Kosterturneringen. Men ved sommerturens hovedturneringen på 18 hulls bane i Tanumstrand sprakk Hr. Hille ettertrykkelig etter inntak av overrådig lunch., og ble detronisert av ikke bare av vinnertrioen Rolf, Laila og Else, men også av de fleste i feltet.

Fra Koster gikk turen videre langs den vakre svenskekysten mellom holmer og skjær og vakre sund, og vi la til ved to kjente og kjære havner for oss - Gräbbestad og Lysekil, hvor vi hadde noen hyggelige og avslappende dager.

Torsdag ettermiddag ankom vi Gøteborg og la oss til på kaia nærmest museumshavnen.

Nordsteam 2007 startet først fredag kveld, så fredagen ble benyttet til de siste forberedelsene til stevnet - det ble vasket og pusset messing til den store gullmedalje. En imponerende innsats fra alle om bord.



Gamle veteranbåter i Göteborg under Nordsteam 2007. Slepebåten "Ørnen" er fra Skien.

En av sommerturens høydepunkter var dåpen av den nye lett båten om bord, som ble foretatt fredag klokken 13.00 med alt mannskap fra begge fartøyene til stede. Det ble satt spesielt pris på at Anne og Dag kom landeveien for å være til stede på stevnet, men ikke minst at de var til stede under dåpen. Lettbåten ble ved en høytidelig tilstelning, men også med innslag av humor, døpt "DAG" til ære for Dag Thorstensen. Han har i flere år har arbeidet med prosjektet om å få tilbake en lett båt på akterdekket slik D/S "Børøysund" hadde i gammel tid. Gudmor ved dåpen var Hjørdis W. Jensen. Hun ble tildelt det ærefulle oppdrag på grunn av hennes langvarige medlemskap – turens kvinnelige innslag med lengst medlemskap - i tillegg sitt gode vennskap til Dag. Det vi derimot IKKE hadde sjekket var hennes evne til å knuse champagneflasker! Da først en flaske ble hevet rett i vannet så det suste, og deretter nummer to fikk samme skjebne uten at hun hadde vært i nærheten av daviten, tok formannen tak i den tredje flasken og fikk knust den. Men båten ble døpt, og hell og lykke skal følge den! Takk Dag for alt du har lagt ned i arbeid for at lett båten skulle komme på plass.

Lett båten er bygget på Hardanger Fartøyvernssenter og er et vakkert lite "smykke" av en båt.

Utover fredagen kom den ene fine veteranbåten etter den andre og la seg til ved Stenpiren, der "Bohuslän" allerede lå på sin faste plass. Der var blant annet de tre Vestlandsbåtene, samt "Gamle Oksoy", "Trafikk", "Färjan 4", "Southern Actor", "Skjelskør" og flere mindre slepebåter. Det ble en fin samling av gamle og verneverdige fartøyer. Arrangøren Selskapet Ångbåten hadde lagt til rette for et interessant og hyggelig program.. Det startet med et hyggelig velkomstpary om bord i "Bohuslän" fredag kveld, og fortsatte med ulike aktiviteter til det ble avsluttet



En av sommerturens høydepunkter var dåpen av den nye lett båten på "Børøysund". Den ble døpt "Dag", til ære for Dag Thorstensen. Gudmor ved dåpen var Hjørdis W. Jensen.

søndag middag. Vi takker spesielt for at arrangørene ga mannskapet mulighet for å besøke Museumshavnen og Ostindiafareren, som inkluderte en hyggelig tur for alle som reiste dit med "Färjan 4". Det er også meget trivelig å treffe igjen venner fra likesinnede og tilsvarende bevaringsmiljøer. Det er alltid noe å lære av hverandre og det er nyttig å utveksle erfaringer. Ikke minst er det hyggelig og viktig å få vist fram for publikum våre flotte fartøyer. Takk til Selskapet Ångbåten for et fint arrangement.

Som en takk til arrangøren og en hyggelig tradisjon, avsluttet vi vårt opphold i Göteborg med å invitere alle mannskapene på de gjenværende fartøyer til "Norsk Aften" om bord i "Børøysund". Flere av de norske fartøyene var da seilt hjemover, men våre svenske og danske venner var igjen, noe som var meget trivelig for oss. Vi tror det ble en hyggelig avslutning på nok et fint Nordsteamtreff. Vi ser fram til neste møte i Stavanger 2008!

Hjemreisen startet tidlig mandag morgen ved først å seile en tur opp elven til Gotenius Varv, hvor vi fikk om bord 6 tonn kull, deretter startet seilasen hjemover. Vi fikk en frisk seilas til Fjällbacka hvor vi overnattet siste kvelden på turen. Der hadde vi i god gammel tradisjon en avsluttende festmiddag. Alle var enig om at vi nok en gang hadde hatt en strålende sommertur. Vi ankom Akershuskaia tirsdag klokken 18.00, litt før planen.

Takk til alle som deltok og som med stor innsats og godt humør bidro til at turen ble gjennomført til glede for oss, og et stort publikum – i havner og langs hele seilingsruten.

D/S "Styrbjørn" – NORDSTEAM 2007

Tekst: Georg Jensen. Foto: Erik Steen

Børøysund og Styrbjørn har vært på langtur, helt til Gøteborg. Kjente trakter, i den forstand at veteranskipet Børøysund har vært i Gøteborg flere ganger tidligere, og at slepebåten Styrbjørn både er bygget og ombygget der. For veteranskipet Styrbjørn var det imidlertid første gang. Målet var Nordsteam 2007, en av de store begivenheter for fartøyvernere. Reisen nedover var den første opplevelsen, den svenske vestkysten på vel sommerkysten fremfor noen. Med inntil fem norske veteranbåter ved kai var det ikke rart vi vakte oppsikt.

I Gøteborg lå 15 gamle båter ved Stenpiren. De representerte skipsbyggingskunst fra 1892 til 1962, lengder fra 16 til 48 meter, fartsområde fra Vättern til Sydishavet, arbeidsfelt fra buksering til passasjerfart. Stor variasjon og mange ulikheter. Likevel, et felles mål for alle deltagerne: å bevare og formidle en viktig del av vår historie. Gevinsten for oss som var med er mangesidig: vi blir kjent med likesinnede, vi ser andre båter og ulike restaurerings-prinsipper og vi får vist frem båtene våre. Vi oppdager da at vi kanskje ikke er slike ensporede særlinger vi ofte får høre hjemme. Andre driver med det samme, møter de samme utfordringer som oss og finner løsninger som kan gi opphav til nyttige diskusjoner. Det kontaktnettet vi bygger opp på denne måten kan gi styrke og hjelp når vi føler at det meste stopper opp.



D/S "Styrbjørn".



På Gotenius Varv fikk D/S "Styrbjørn" montert ny baugfender.

På et slikt stevne ser vi at vi kan noe som et museum vanskelig kan greie: vi tar vare på ferdigheter. Håndlaget og innsikten som kreves for å manøvrere en stor dampmaskin kan ikke bevares i et arkiv eller en museumsmonter. Det kan bare gjøres ombord, der kraner og ventiler må justeres riktig, der pumper og hjelpemaskineri må virke sammen, og ting gjøres i riktig rekkefølge. Dette gir en dimensjon som vi bare finner i et levende museum. Her er ferdigheten like viktig som båten. Det å tilegne seg, bevare og lære videre disse ferdighetene blir en like viktig del av vårt arbeid som det å bevare båten. Vel kan en si at bruken og oppgradering av sikkerhet går ut over det antikvariske, men stilleligge skader enda mer. Vi kan med stor styrke hevde at vårt slagord "Bevaring gjennom bruk" er riktig. Derfor er også stevner som årets i Göteborg så viktige.

Takk til et gjestfritt og hyggelig vertskap, takk til andre mannskaper vi traff, og takk for turen til eget mannskap.



Detalj bilde som viser noe av monteringen.

Fjordabåter i østerled – til Oslo og Gøteborg

Tekst: Øivin Konglevoll. Foto: Harald Sætre.

Siste dagen i juli la 3 vestlandske fjordabåter, M/S GRANVIN, M/S ATLØY og D/S OSTER ut på langferd. Bakgrunnen var invitasjon til Nordsteam i Gøteborg 10. – 12. august. I forkant av dette var vi invitert av OMK – Oslo Maritime Kultursenter til å besøke Hovedstaden.

OSTER startet turen en del timer før GRANVIN og ATLØY, da de ville gå i sitt eget tempo for å bruke minst mulig drivstoff. De hadde også planlagt litt annet opplegg underveis til Gøteborg. Av praktiske og trivselsmessige grunner ble det til at GRANVIN og ATLØY holdt følge nesten hele turen. Denne reportasjen vil derfor bære preg av det.

Avgangen ble framskyndet en dag grunnet varsel om økende vind ved passering Jæren og Lista. Vi kom før vinden og fikk en rolig og behagelig overfart. Mens ATLØY tok natten i Ny Hellesund, gikk GRANVIN inn til Kristiansand for overnatting. Her traff vi på gode kjenninger med veteranredningsskøyene ARIL og (LILLE) TORUNGEN. Før det en kort stopp på Bredalsholmen for å se på prosjektene HESTMANDEN og KYSTEN. Her lånte vi også med oss en stor grill, med velsignelse av skipperen på GAMLE OKSØY.

Neste dag bar det videre langs den blide Sørlandskyst, og kvelden ble tatt i Kragerø.

Tidlig neste dag satte vi kursen for Moss, hvor OSTER lå fortøyd. Det var annonsert og bekjentgjort i lokalavisene at reisende kunne følge med på turen inn fra Moss til Oslo, med anløp av Drøbak. Grunnet motstrøm fikk vi problemer med å nå den annonserte avgangen fra Moss kl.14.00. Heldigvis lå OSTER der og fikk med seg alle folkene, dvs. full båt.

ATLØY ble sendt direkte til Drøbak, mens GRANVIN måtte til Moss for å sette av Atle, som med tog dro videre til Oslo for å være skipper på STYRBJØRN. Og jaggu sto der ikke to stykker igjen på kaien, som på død og liv skulle reise med GRANVIN.

ATLØY fikk fylt godt opp båten i Drøbak, mens GRANVIN også gikk inn til og fikk en del passasjerer om bord, blant annet HSD-bokforfatter Bård Kolltveit med frue. Han ble interjuvet av Østlandets Blad, som hadde førstesideoppslag om fjordabåtanløpet, og blant annet beskrev et eldre ektepar som tilfeldig var på kaien og intetanende fikk oppleve at GRANVIN, som de hadde benyttet på bryllupsreisen for over 50 år siden, og ikke sett siden, plutselig dukket opp på deres hjemsted.



Turen søndag gikk via Nesoddtangen og Vollen i Asker til Oscarsborg. Fra venstre "Atløs", "Granvin" og "Oster" ved kai på Oscarsborg.

Oslo

Gjensynsglede opplevde alle tre båtene under oppholdet i Oslo. Mange "eksilvestlendinger" fra Oslotrakten opplevde å få Vestlandet på besøk, representert ved barndommens båter. Mange ville selvfølgelig reise med "sine" båter.

I strålende sommervær ankom vi Oslo fredag 3. august, om ettermiddagen, godt lastet med passasjerer og forventninger til oppholdet i Hovedstaden. BØRØYSUND og STYRBJØRN startet sin ferd mot Gøteborg da vi ankom, så det ble heftig vinking og fløyting. Både et cruiseskip og Nesoddfergen stemte i, så restaurantgjestene på Aker Brygge måtte lure på hva som foregikk. I BØRØYSUND og STYRBJØRN's fravær, samt med ALTA i Risør, var vi så heldige å få alle 3 båtene til kai ved Nordre Akershus kai.

OMK med Yngve og venner i spissen hadde lagt vel til rette for oppholdet vårt i Oslo.

Hver morgen gikk vi til duk og dekket frokost i havneskuret på kaien.

Lørdagen var det åpne skip og korte havneturer og om lørdagskvelden sosialt samvær.

Det var gjort en god jobb med bekjentgjøring og forhåndssalg til turene, så både på lørdagens havneturer og søndagens fellestur var det godt belegg med god inntjening til reisekassen.

Søndag var det lagt opp til fellestur til Oscarsborg. Været lørdag og søndag ble ikke helt som lovet, men rikelig godt nok for oss vestlendinger.

Tross tåkeskyer og vind var det godt belegg om bord ved avgang fra Nordre



"Granvin" på vei inn i slusen.

Akershuskai søndag kl.11.00. Underveis til Oscarsborg var det lagt inn anløp av Nesoddtangen og Vollen i Asker. En håndfull passasjerer steg på ATLØY på Nesoddtangen, mens et helt annet syn ventet GRANVIN og OSTER ved anløp Vollen. Her var det kaien full av folk, og like mange tilskuere hadde funnet veien for å oppleve fjordabåtanløpet. GRANVIN tok om bord de det var plass til og OSTER tok resten. Med smekkkfulle båter gikk ferden videre til Oscarsborg. Her gikk alle i land for et par timers omvisning. Også mange av mannskapene gikk i land for å få med seg en interessant omvisning på dette flotte historiske stedet de fleste har hørt om, men ikke besøkt. Returen var lagt opp slik at de som reiste med ene båten utover, skiftet til en annen på returen. Slik fikk mange oppleve både damp og motor på en og sammen turen. Det var veldig kjekt å gå turene i Oslo. Vi følte oss satt pris på både av "eksilvestlendingene" og de mange østlendingene som også reiste med. Takk igjen til Yngve & Co.

Svenskekysten – Götälv / Trollhättan

Mandag morgen startet ATLØY og GRANVIN på turen nedover mot Svenskekysten. OSTER drøyd noen timer, for den skulle bare til Fredrikstad denne mandagen, for å besøke og gi en vitamininnsprøytning til gjengen som holder på med veteranskipet HVALER.

Under nesten hele Sverigeoppholdet var vi velsignet med godt og varmt sommervær.

Mens ATLØY gjorde stopp for bunkring, gikk GRANVIN direkte til Strømstad for å shoppe grillmat til begge båtene. GRANVINs navnevimpel hadde kilt seg i mastetoppen, men det ordnet brannvesenet i Strømstad. En brannmann var tilfeldigvis nedom kaien, og på forespørsel stilte de etter en kort stund med stige bilen og



På veg til Göteborg tok "Granvin" og "Atløy" ein avstikkar opp i slusene til Trollhättan.

fikk løst navnevimpelen. Som belønning fikk de en flaske Hardangersider og GRANVIN-krus til å ha på brannstasjonen.

(Sideren bør de ikke innta på vakt, for den blir man ustø i beina av)

Etter anvisning og anbefaling fra BØRØYSUND ankret vi opp i en bukt på Sør Koster. Det ble en uforglemmelig aften, GRANVIN og ATLØY side om side, en nydelig augustkveld, varmt i været og i sjøen, fortreffelig tilberedt grillmat i regi av Dag Rune, forfriskninger og meget god stemning til langt på natt.

Etter frokost ble GRANVINs livbåt satt på sjøen og hele den kvinnelige del av besetningen pluss noen mannlige rodd i land. "Kostervalsen" kjenner vi alle til, og skjønner godt at dette idylliske og trivelige øysamfunnet har inspirert til en svingende vals. Det ble tid og anledning både til sykkelturner, bading og soling for de ilandstigende.

Maskinister liker gjerne tekniske og praktiske utfordringer enda bedre enn å bade, så de ble værende igjen om bord, opptatt med å reparere GRANVINs ankerspill, som fikk en liten skade under ankringen.

Ankringsbukten var flittig i bruk disse dagene, for før oss lå BØRØYSUND og STYRBJØRN til ankers her og kvelden etter OSTER.

Tirsdag kveld ankom vi Gråbbestad, og la oss utenpå BØRØYSUND og STYRBJØRN, som allerede lå her fra dagen før. Før solen gikk ned var vi oppe på Gråbbestads lille fjell og not utsynet av byen, omgivelsene og ikke minst de 4 norske veteranskipene. På BØRØYSUNDS akterdekk var det invitert til styrkende betasuppe. Et hyggelig gjensyn og kveldsstund ble det.

Onsdagen dro GRANVIN og ATLØY først videre. Skipper Wollert var godt kjent og tok oss trygt gjennom de mest kjente og flotteste partiene. Vi er stolte av kysten vår, men det kan også svenskene være. Vi kommenterte at på mange



"Skjelskor", "Børøysund" og "Oster" på tur med passasjerer under Nordsteam 2007 i Gøteborg.

måter virket det vel så greit på Svenskekysten. Tydelig bedre forvaltet enn deler av norskekysten, litt roligere tempo og kanskje et viktig moment; ikke så mye penger som på norskekysten, hvor overfloden til tider er mer påtrengende enn sjøvettet. Høydepunkter var å gå gjennom Hamburgsund og Sootenkanalen. Inn fra havet kom OSTER dampende og et stykke gikk alle 3 vestlandsbåtene i lag, før vi satte opp farten og kursen mot Marstrand, mens OSTER holdt kursen mot Lysekil, hvor de sluttet seg til BØRØYSUND og STYRBJØRN.

Marstrand var en opplevelse med mange flotte trehus. Byen ligger på begge sider av et sund. En kabelferge fraktet folk og biler over til øydelen av byen. Det var strenge restriksjoner på bilbruken, så det var tilnærmet bilfritt. Over byen troner Karlsberg festning, og byen bærer preg av at den i flere tiår var tilholdssted for Kong Oscar II om sommeren, og derved store deler av Sveriges adel og sosietet, samt i mange år Europas viktigste og største sildemarked. Marstrand er fortsatt en moden sommerby for de bemidlede. Her befant vi oss vel, og inntok en bedre middag på Grand Hotell.

Torsdag morgen avgang mot Gøteborg

Til ankers utenfor Martsrand lå en gammel kjenning, eks HARALD JARL, nå cruiseskipet ANDREA. Vi fløytehilstes og Toril med fartstid i Hurtigruten ble blank i øynene. Sist GRANVIN utvekslet fløytehilsener med dette skipet var ved dets siste ankomst i Hurtigruten til Bergen, 20 oktober 2001.

Vi satte baugen oppom Stenpiren i Gøteborg, for å ta om bord Kåre og Nils, som



Et herlig bilde fra Nordsteam 2007 i Göteborg.

ville være med når GRANVIN sammen med ATLØY for første gang skulle kjenne ferskvann under kjølen. Oppover Götaelv bar det. Et par ganger måtte vi drøye for vei og jernbanebroer som måtte åpnes for å slippe oss forbi.

Etter noen timer ankom vi første sluse. Opp til Väneren går båter på flere tusen tonn, så det var god plass i slusekamrene. En helt spesiell opplevelse å bli løftet opp, bortimot 10 meter i de største slusekamrene. Vi fikk god teknikk på hvordan vi gjorde med fortøyning i slusekamrene, så det gikk veldig greit og uten problemer. Mellom den første slusen i elven og de siste og største slusene ved Trollhättan var det et par timer. Sluseavgift sparte vi siden vi kom med norske verneverdige veteranfartøyer. Blant de mange skuelystne som fulgte med da GRANVIN og ATLØY ble sluset opp mot Trollhättan var Harald, som sørget for god fotodokumentasjon av det hele, for han også sluttet seg til GRANVIN.

Det var avtalt med slepebåten TINGVALLA fra Karlstad å treffes i Trollhättan. Der skulle også dampbåten TRAFIK fra Hjo ankomme. Straks ved ankomst Trollhättan lå allerede TRAFIK fortøyd. Vi fant ut at dette måtte være stedet, bakket opp og la til kai. TRAFIK er en godt bevart dampbåt fra 1892, med sin originale kullfyrte dampmaskin intakt. Den kom hele veien fra Västeren, og hadde allerede gått i 30 sluser før den møtte oss. Mannskapene sto i stil med båten - de var kjekke, og vi kom godt overens. Det ble skikkelig norsk-svensk forbrødring på kaien, hvor stoler og bord fra båtene ble satt opp. Til sammen 60 veteranskipsmannskaper fra TRAFIK, GRANVIN og ATLØY hadde en gemensam aften på kaien i Trollhättan. Et sjeldent og historisk treff var det for vestlandske fjordabåter, bygget for å gå i saltvann i



Dampbåter i Gøteborg. "Oster" og "Southern Actor".

vestlandske fjorder og skjærgård å treffe den 115 år gamle "ångaren" bygget for trafikk på de svenske innsjøer.

TINGVALLA dukket opp neste morgen, fredag 10. Den hadde lagt lenger opp og ventet på oss. Da bar det nedover igjen mot Gøteborg. Et syn og en opplevelse var det med 4 veteranbåter i samme slusekammeret. Mellom øverste og nederste sluser ble det byttet på mannskaper mellom TRAFIK og GRANVIN, slik at man fikk oppleve hverandres båter. Svensk TV var om bord i TRAFIK og innslagene som gikk på svensk riks TV med de 4 båtene underveis til Gøteborg, ble også oversendt NRK-Hordaland.

Nordsteam i Gøteborg

Like før ankomst Gøteborg ble vi møtt og hilst velkommen av to veteranseplebåter.

Som sist ankomne anløp vi Stenpiren ca. kl.16.00. Her var alle de andre Nordsteam-deltagende på plass, og hilste oss velkommen. Både i omfang, program og med hensyn til antall deltagende fartøyer var Nordsteam i Gøteborg et mindre arrangement enn de to foregående i Bergen.

Men det var helt OK. Det må ikke være like opplegg, og etter vår lange og opplevelserike reise til Nordsteam i Gøteborg passet det oss godt. Hvis det kan være tillatt å gi uttrykk for en smule skuffelse, må det være at ikke flere svenske fartøyer deltok, og at ikke arrangementet var mer kjent i Gøteborg. Vi som var til stede koste oss imidlertid.

Kl.19.00 var det velkomstmottakelse om bord i BOHUSLÄN. Som avslutning på kvelden var vi en fin gjeng fra GRANVIN, TRAFIK, BØRØYSUND og STYRBJØRN som gikk på restaurant i lag.

Lørdag formiddag var det offisiell åpning av Nordsteam-stevnet, med åpningstale og liflig korpsmusikk.



Folksomt i Göteborg 10.-12. august.

Lørdag var det også lagt opp til felles tur med passasjerer ut til øyene utenfor Göteborg. I det fine været fyltes båtene godt opp med passasjerer. Vi som hadde frivakt benyttet anledning til å dra med (damp)-FÄRJAN 4 til den nybygde Ostindiafararen GOTHEBORG. Et imponerende skip, og at man i Sverige har tatt seg råd til å bygge en slik kopi av et slikt 1700-talls skip. I Norge har vi for mye oljepenger til å ha råd til noe slikt.

Lørdagkvelden var det nettopp på Ostindiska Museet at det var lagt opp til deltagerfest.

En stilfull fest i flotte omgivelser. Gaver og taler ble utvekslet og løfte om å møtes i Stavanger neste år. Etter avsluttet Nordsteamfest var det nachspiel rundt omkring på noen av båtene.

Søndag var det også lagt opp til åpne båtturer. Tåkeskyer gjorde at ikke så mange reiste med som om lørdagen.

Etter at det offisielle programmet var avsluttet om ettermiddagen, satte de båtene som hadde lengst vei, GAMLE OKSØY, OSTER, GRANVIN og ATLØY kursen hjemover. OSTER og GAMLE OKSØY mot Kristiansand, GRANVIN og ATLØY først til Skagen. De andre drøyde til neste dag.

Hjemreisen

Når man skal på langturer, som til Göteborg, må der søkes om fartstillatelser for å gå med båt og mannskap. Det beste og ønskelige er da å gå snarest veien. For oss vestlendinger er det da via Skagen. Selv om det hele sommeren reker småbåter fra 20 fot og oppover mellom Skagen og Sørlandet, får ikke vi lov å gå med båter på rundt 100 fot, med redningsutstyr til det mangedoble av antall om bord. I tillegg går vi gjerne i lag og kan yte hverandre assistanse om noe skulle skje, så tryggere overfart kan knapt tenkes. Vi er i stedet pålagt å gå 20 mil av land hele omveien rundt. Vi



Her blir "Oster" presentert.

gikk over til Skagen, for det var sterkt ønske om å besøke denne byen. Planen var så å gå mot Sverige igjen og følge Svenskekysten det nødvendige strekket oppover, før kursen ble lagt vestover.

Skipperen på ATLØY mottok imidlertid et værvarslel som fortalte at det var en stor fordel å komme seg snarest mulig opp mot Lindesnes og rundt Lista og Jæren. Alternativet var å måtte vente i flere dager, med den konsekvensen at folk ikke kom seg på arbeid, og oppdrag måtte kanselleres. Kursen ble derfor satt direkte mot Lindesnes. Det var et riktig valg på alle måter. Det ble en fin og rolig overfart. Først rundt Lista og opp mot Egersund ble det noe ruskete og en del slingring. GRANVIN gikk inn til Egersund for å sette av 3 mannskaper, som valgte å reise over landjorden siste stykke hjem. ATLØY fortsatte på direkten mot oppdrag i Gulen.

Vi andre fikk oss et godt måltid på kafe i Egersund, fikk ryddet ombord, og etter at vinden hadde skiftet til mer gunstig retning gikk vi fort og greit opp til Tananger for overnatting. Siste strekket opp til Bergen gikk i rekordfart med strøm og vind i ryggen. Onsdag 15. august ca. kl.19.30 var GRANVINs lengste og trolig mest vellykkede langferd noensinne over.

OSTER, som besøkte Kristiansand med tanke på neste års 100-års feiring, kom hjem ca. et halvt døgn etter oss.

Selv om vi på det meste var over 20 ombord i GRANVIN, og til tider litt trangt, var det hele tiden veldig god stemning og overhodet ingen antydning til misnøye eller uoverensstemmelser. Dette skyldes både skipper og mannskapene. Takk til alle som var med.

D/S "Thorolf"

Av Frode Nordstrand

D/S Thorolf bygget i 1910-11 av Anders Svoldal i Svoldal Hardanger, er en av de eldste dampbåter i tre som er i daglig drift i Europa. Båten er kryssertype bygget av fure. Etter at skroget var ferdig ble båten tauet til Ålesund der det ble installert en Compound dampmaskin som er produsert av Brunholmen Mek. verksted. Maskina sitter fremdeles i båten.

D/S Thorolf ble bygget for tekstilbedriften O A Devold's Sønner og ble benyttet som agentbåt på hele kysten. Det sies at den faktisk har vært heilt til Murmansk.

Etter et langt liv som agentbåt fikk den på 50 tallet nådestøtet etter at den forliste. Båten ble hevet og solgt videre til Brødrene Årsæter i Ålesund som en tid benyttet den som lystbåt. I denne tiden seilte den hele kysten sørover til Göteborg og videre opp Gøtakanalen.

Etter at den kom tilbake til Ålesund ble den mer eller mindre lagt i opplag og forfallet tok overhand.

Etter en tid ble båten overtatt av en gruppe i Ålesund som startet en forening for å bevare Thorolf. Etter en tid viste det seg at forfallet var kommet såpass langt at båten ble satt på land.

I 1998 fikk en gruppe pensjonister i Langevåg tilbud om å overta båten. Dette

ble gjort og Thorolf kunne slepes tilbake til der den hadde hatt tilhold det meste av sin tid.

Dermed ble foreningen D/S Thorolf's Venner grunnlagt og et møysommelig arbeid kunne starte.

Med svært god hjelp av den lokale slippen og en gruppe pensjonister med stort pågangsmot startet det møysommelige arbeidet med å få Thorolf tilbake i drift.

Etter flere tusen arbeidstimer kunne



Arbeiderane ved Mellomverftet høsten 1999. "Thorolf" er klar for sjøsetting etter restaurering.



Nordsteam 2005. "Thorolf" på veg inn til åpningen i Bergen.

Thorolf på pinsefasten i 1990 legges ut på sin første tur etter reparasjoner av både skrog - kjel og maskin.

Tiden fra 1990 til 1997 ble Thorolf mye benyttet både til charterturer i området rundt Ålesund og til medlemsturer i Sunnmørsfjordene samt til en tur nedover kysten til Bergen og Hardanger.

Sommeren 1997 ble et vendepunkt for Thorolf, den hadde fått det ærefulle oppdraget å frakte kongeparet fra Vigra til Ålesund i forbindelse med Ålesund sitt by jubileum. En uke før turen sprakk dampkjelen og nedturen startet. I forbindelse med kjelehavariet krevde skipskontrollen at det ble foretatt 10 års kontroll, noe som avdekket enorme råtskader på hud – spant og garnering.

Det ble en hektisk sommer med utrolig mye arbeid og møter vedr. fremtiden til Thorolf. Det manglet ikke på forslag, alt fra restaurering til å sette båten på land som et monument over en svunnet tid.

Etter mye diskusjoner og en svært positiv holdning fra riksantikvaren v/ Lisen Roll kunne Thorolf slepes til Mellomverftet i Kristiansund som startet umiddelbart arbeidet med kartlegging av skadeomfanget. Dette viste seg å være mye større enn noen hadde regnet med. Båten var totalt oppråtnet og det måtte en fullstendig restaurering til. Det eneste som var brukbart var kjølen – bunnstokker og maskinfundamentet, kjelen var allerede kondemnert av skipskontrollen.

Etter 2 år kunne Thorolf atter slepes tilbake til Langevåg der den ankom påskefasten 2000 med god hjelp av Redningsselskapet. Det var en fantastisk båt som kom tilbake, Mellomverftet hadde utført et restaureringsarbeid som det sto respekt av. Ved hjemkomsten sto det igjen en del innredning samt litt maskinarbeid. Dette ble utført fremover våren og forsommeren 2000, vi hadde som mål å kunne dra til Bergen på Nordsteam denne sommeren.

Arbeidet gikk greit og i juli kunne vi sette turen sørover, en tur som både var prøvetur og en påskjønnelse til de som hadde slitt med dugnadsarbeid i flere år.

Det var en fantastisk opplevelse å kunne konstantere at alt fungerte som det skulle,



D/S "Thorolf" ved kai i Ålesund, klar for avreise med Kronprins Haakon Magnus.

det var ingen problemer på turen. Dette ga ny optimisme for fremtiden med tanke på Thorolf's nye liv.

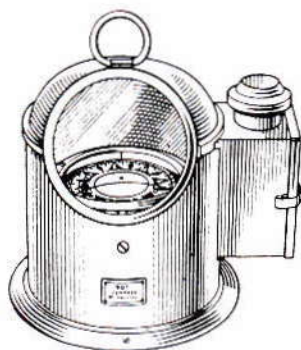
Tiden etter restaureringen har Thorolf benyttet til charterture i nærmiljøet, samt til en del medlemsturer. Vi deltok også på Nordsteam 2005, samt en del lokale båttreff.

For øvrig er Thorolf Sula Kommune's Kulturminne og har fått kommunens kulturpris vi ble også hedret med Møre og Romsdals Kulturpris i 2000.

Parallelt med arbeidet med Thorolf har foreningen fått tildelt lokale hos O. A. Devold sønner som er innredet til klubblokale og verksted. Foreningen har også stått for bygging av en 30 meter lang trekai i tilknytning til klubbhuset.

Utenom seilingssesongen forsøker foreningen å opprettholde kontakten med medlemmene i klubbhuset med faste treff samt en del innendørs vedlikeholdsarbeid.

D/S Thorolf's venner teller i dag ca 60 medlemmer der ca 10-12 er aktive.



Hjuldamperen "Eric Nordevall"

– et unikt prosjekt på Vättern

Av Thor Hansen.

De som tror det er bare i havdypet og langs farlige kyster man finner spennende vrak, tar skammelig feil. I innsjøer og elver har det skjedd mange forlis opp gjennom tidene.

Disse vrakene kan ofte ha mye å fortelle, noen kan være i forbausende god stand, skjermet for pælemark og knusende sjøer.

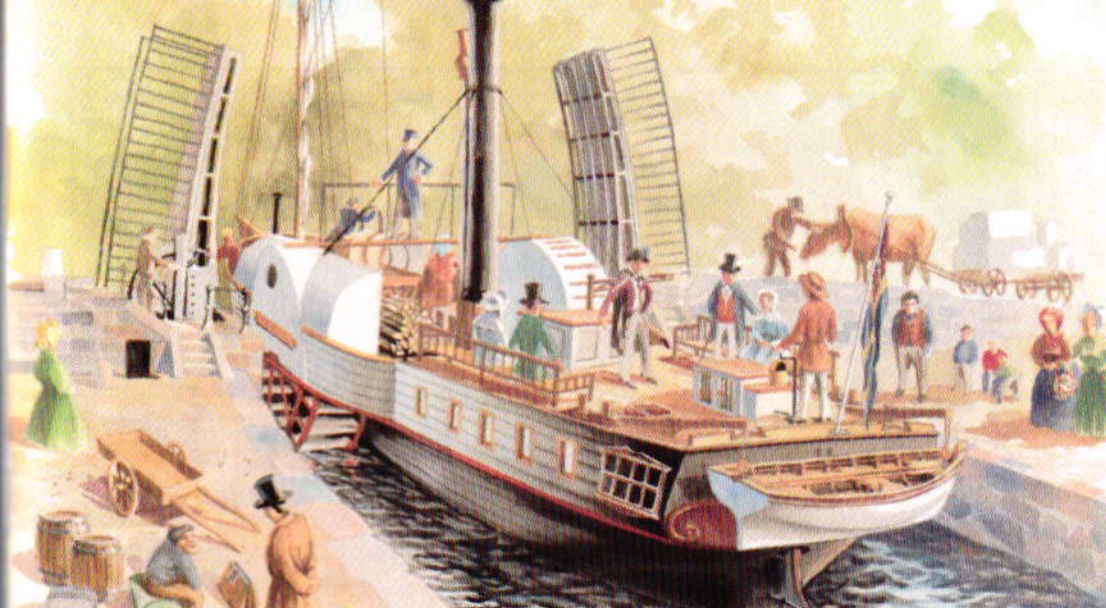
Et eksempel på nettopp dette finner vi på bunnen av Vättern i Sverige. Her ligger "Eric Nordevall", det eneste kjente eksisterende eksemplar av den første generasjon dampskip.

Et vel bevart dampskip fra 1836 blir funnet

Mange fiskere og båtfolk rundt Vättaren kjente til kanalbåten som hadde forlist i 1856, men ingen hadde funnet henne. Brødrene Olaf og Åke Svensson fra Motala var



Dampmaskineksperter Bernt Breding fra Forsvik forteller om byggingen av "Eric Nordevall II". Foto: Thor Hansen.



Motivet viser hjuldamperen "Eric Nordevall" som passerer Forsvik sluser på 1840 tallet. Etter maleri av Reinhardt Grosch.

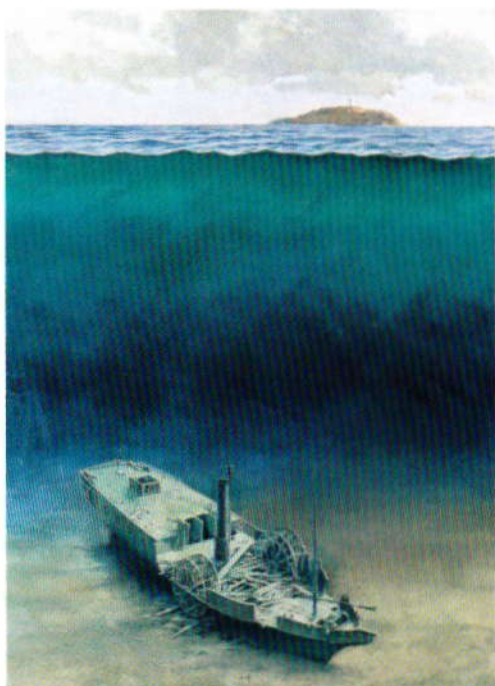
to amatørdykkere som hadde pønsket ut en utradisjonell metode for å lete etter vraket av hjuldamperen. Ved hjelp av 300 meter stålvaier og to store jernklosser hadde de møtt på en hindring på bunnen. Den 27. september 1980 skulle bli en stor merkedag for dem. De kontaktet yrkesdykkeren Åke Bergnehr og kom overens med at han skulle gå ned først for å se hva hindringen kunne være. Brødrene visste godt at det ikke var helt risikofritt å dykke ned til et ukjent vrak på 45 meters dyp.

Den erfarene dykkeren glir nedover i dypet langs vaieren og plutselig under seg begynner noe stort å vise seg. Naturen kan ikke ha formet bunnen på denne måten og snart ser han detaljer.

Det er et vrak og på dekket ligger det redskaper og utrustninger på de plassene der man hadde forlatt dem. Bergnehr hadde radiokontakt med brødrene og han kunne fortelle at han hadde kommet foran masta og nådd dekket. Så hørte de han si: "Grabbar, jag har hittat skeppsklockan! – Den henger på masten og det står E. Nordewall!"

Dette var et klart og håndfast bevis på at det var det riktige vraket som var funnet og at de hadde kommet først. Finnes skipsklokken ombord på et vrak, kan man regne med at ingen dykkere noensinne har vært der. Det må ha vært en fantastisk følelse å svømme rundt i dette undervannsmuseet, å vite at man var den første ombord siden den dramatiske hendelsen i 1856.

Funnet av vraket ble meldt til de rette myndighetene og så begynte ting å skje. Man skjønnte snart hvor unikt og verdifullt dette funnet kunne være og enkelte mente at dette funnet kunne sammenlignes med "Vasa" og måtte behandles deretter. Det brødrene Svensson hadde funnet i mørket på 45 meters dyp var et urørt fartøy av



Slik ligger "Eric Nordevall" på bunnen i dag. Hjulbåten forliste på Vättaren 6. juni 1856. Etter maleri av Reinhardt Grosch.

et av verdens eldste dampskip og nesten like helt etter drøye 120 år på bunnen.

Lang og tro tjeneste

"Eric Nordevall" ble bygget av eik og furu ved Hammarstens varv i Norrköping og sjøsatt i august 1836. Den hadde en lengde på 26,5 meter og en største bredde på 6,4 meter mellom hjulkassene. Båten ble bygget for å passe til trafikken på Götakanalen og derfor ble skovlehjulene bygget inn i skroget og ble smalere enn andre hjulbåter. Fartøyet fikk form som en fiolin sett ovenifra og på folkemunne ble slike fartøyer kalt "fiolinbåter".

Etter sjøsettingen ble fartøyet slept til Motala Verksted der det ble bygget to balanse dampmaskiner, hver på 17 hk og montert inn i skroget. Kjele, skovlehjul og diverse utrustning kom også på plass. Maskinene var bygget for vedbrensel og forbruket på reisen mellom Stockholm og Gøteborg var

20 favner ved. Farten var beregnet til ca. 7 knop.

Det første oppdraget for den nye hjuldamperen var høsten 1837, da den trafikkerte strekningen Ystad – Stralsund i postfart. Deretter gjorde fartøyet sin lange tjeneste på Göta-kanalen i nærmere 20 år som sluttet på en grunne ved øya Jungfrun i Vättaren. Det var ingen voldsom vinterstorm eller kollisjon i tåke, men tvert imot midt i den svenske nydelige forsommeren. Ingen menneskeliv gikk til spille og og man fikk også berget brennevinslasta på dekket.

Forliset

Den 4. juni 1856 var en vakker forsommerdag og "Eric Nordevall" legger ut fra Vadstena på vei over Vättaren i retning Gøteborg. De hadde hatt en natts opphold, passasjerene var kommet om bord og dekkslasten besto i hovedsaken av brennevin fra Vadstena slott.

Kaptein Bergström overlater etter noen timer roret til rorvakt Eriksson og gikk under dekk.

Det samme gjorde Eriksson etter en stund, han hadde overlatt roret til en annen av



Skroget begynner å ta form og ventes ferdig i 2008. Foto: Thor Hansen.

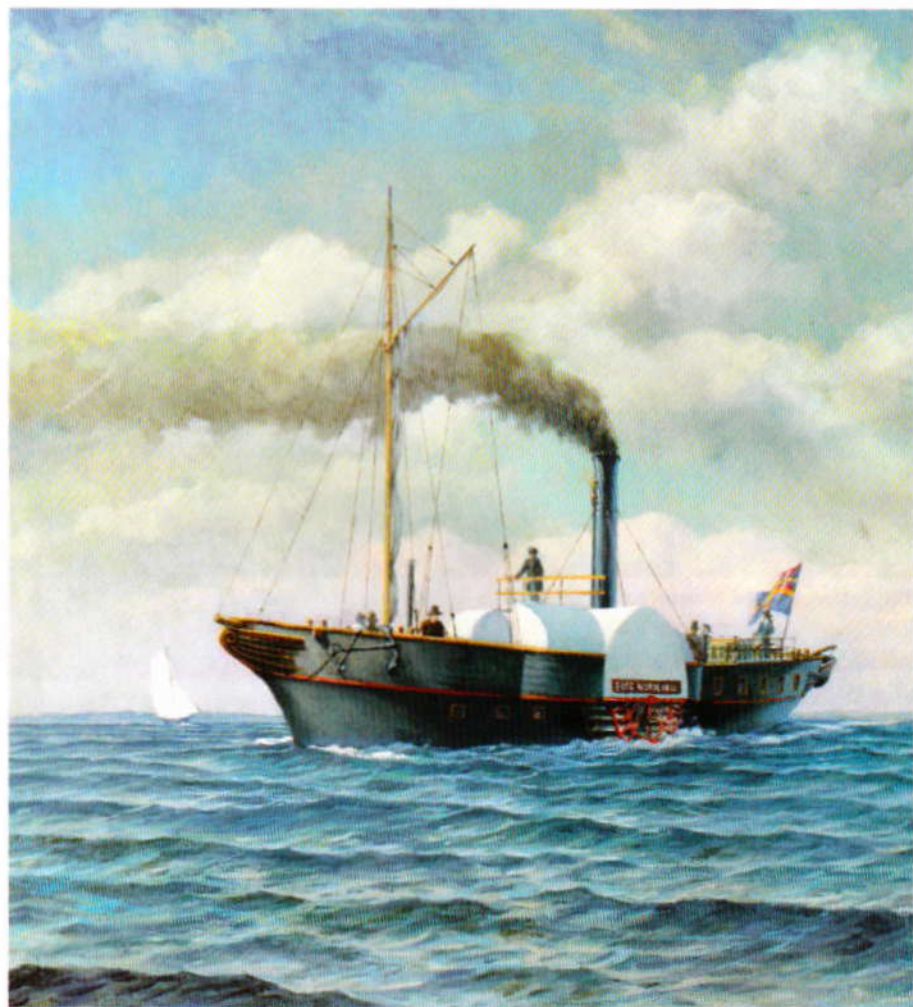
besetningen, Eliasson med ordenen: "Du kan gå ön Jungfrun hur nära som helst" og så gikk han ned for å sove.

Dette var en uklar ordregiving og det skulle bli katastrofalt! – Med sju knops fart pløyde "Eric Nordevall" opp på en grunne og satt bom fast. Etter flere mislykkede forsøk med å få fartøyet løs med egen hjelp, kom dampskonnerten "Motala Ström" til unnsetning. Passasjerer og last ble overført til nykommeren og snart kom det flere båter til for å få løs havaristen.

Til slutt lykkes det og man begynte å buksere hjuldamperen mot land. Etter noen minutter forsto man at den kunne synke. Skroget hadde åpnet seg i bunnen, da man dro den av grunnen og besetningen måtte kappe slepetrossa, som fortsatt i dag ligger rundt pulleren på havaristens baug.

Berging av havaristen og en ny hjulbåt bygges

En omfattende marinarkeologisk undersøkelse av hjuldamperen er blitt gjort og ekspertene mener at fartøyet kan berges. I året 2000 ble foreningen "Hjulängaren Eric Nordevalls Bergning" stiftet og foreningens mål er å legge til rette for berging og konservering av fartøyet og som senere kan vises på museum i Motala. Denne foreningen samarbeider med prosjektet "Eric Nordevall II" i Forsvik, som er i ferd med å bygge en kopi i full skala av den forliste damperen. Mål blir tatt av originalen på bunnen og skroget ventes ferdig og sjø satt ved Forsviks Varv 2008. Så er planen å slepe skroget til AB Motala Verksted, der dampmaskinene blir bygget og installert etter gamle tegninger. Fartøyet kommer siden til å bli ferdigbygget i Forsvik og så klasses



Slik vil Sveriges eneste hjuldamp bli om noen år. Etter maleri av Reinhardt Grosch.

for innsjøfart og godkjennes av Sjøfartsverket. Dette er forskning og kulturhistorie på et høyt plan for å gjenskape "Eric Nordevall II" så nær originalen som mulig, selvsagt med de modifikasjoner som kreves i dag. Målet er å kunne tilby passasjerturer på Göta-kanalen og Vättaren og vise et stykke kulturhistorie fra industrialismens barndom, en overgang fra hest og kjerre til maskinell transportmiddel.

Man kan vel si det slik, at nok en gang kan tidligere tabber og sjøulykker hos broderfolket være til stor nytte, - for på ny er svenskene i ferd med å ta et stort maritimt løft som vil vekke beundring og stor historisk interesse hos folk fra alle verdens kanter.

Gammelt bilde



Det er ikke ofte vi ser bilder innefra en gammel dampbåt, men her har Jan Einar Bredal sendt oss et bilde som viser noen stivpyntede ukjente passasjerer om bord på en ukjent dampbåt.

Bildet er tatt rundt 1910 og trolig er båten på fart på Bandak i Telemark. Legg merke til livbøylene som henger oppe under tretaket.

Bildet tilhører Jan Erik Waale, Larvik.

Husk stofffrist neste nr.:
15. januar 2008

Seilskuteprisen 2007



"Frithjof II". (under regattaen "Vetseil" i Kristiansand 2003)



"Frithjof II" (nedenfor fjellet i Ula. Fotografi fra 1904)



"Frithjof II". (Thor Ula står ut med Frithjof fra Ula, i 1904)

Av Sven H. Røstgård, leder i Christiania Seilskuteklubb

Seilskuteprisen deles ut hvert annet år av Christiania Seilskuteklubb. Prisen er på 50.000 kroner og går i 2007 til Stiftelsen Losskøyta Frithjof II, Larvik.

Losen Thor Andersen (1843-1920), også kalt Thor Ula, var sønn av Anders Jacob Johansen (1815-1881), også kjent under navnet Ulabrand. Da Thor Ula skulle ha ny båt i 1896, gikk han til en erfaren båtbygger som gjennom mange år hadde levert bruksbåter og losskøyter.

Mesteren het Thor Martin Jenssen og drev Porsgrunds Båtbyggeri.

Bedriften regnet seg som spesialist på bygging av losskøyter, og Thor Jenssen hadde tidligere vært ansatt som formann ved Colin Archers båtbyggeri i Larvik.

Frithjofs tegninger forsvant i en brann i 1903. Vi vet derfor ikke sikkert hvem som konstruerte båten, men sannsynligvis var det en konstruktør som het Fredrik Johannessen og arbeidet ved Porsgrunds Båtbyggeri.

Thor Andersen brukte Frithjof II som losskøyte fra 1896 til han sluttet som los i 1905. Thors sønn, Theodor, overtok og brukte Frithjof II på samme måte som sin far. I 1915 ble skøyta solgt til hvasserlosene Marcus Olsen, Severin Andreassen

og Hans Jacob Hansen, og gikk inn i det faste losvakholdet ved Færder. Motor ble installert samme år.

Frithjof II seilte som losskøyte fra Sandøsund på Hvasser frem til 1949, da var det slutt, etter mer enn femti år.

I 1949 ble Frithjof kjøpt av et konsortium i Oslo, og i 1954 ble den overtatt av nye eiere, under navnet "Cara". I 1984 ble "Frithjof II" kjøpt hjem til Larvik av Stiftelsen Losskøyta Frithjof II. Siden da er det utført omfattende restaureringsarbeider med utgangspunkt i fartøyets opprinnelige utforming.

Frithjofs vitale mål er som følger: Lengde 12,75 m, bredde 4,6 m, dybde 2,1 m, høyde ca. 15 m uten toppseil, seilareal 128 kvm på én mast, brt. 20,5, våtvekt ca. 23 tonn.

Bygget i eik på doble furuspannt, innvendig ballast ca. 6 tonn bly (ingen utvendig ballast som mange andre seilskøyter).

Seilskuteprisen 2007 er en anerkjennelse av det store arbeid Stiftelsen Losskøyta Frithjof II har gjort for Losskøyta Frithjof II, og bruken av skøyta i arbeid for barn og unge i samarbeid med "Frithjofs venner".

Seilskuteprisen 2007 overrekkes ombord på Frithjof II i Stavern, tirsdag den 18. september kl. 1800.



Losen Thor Andersen.



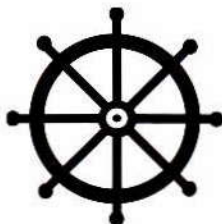
Konstruktøren Fredrik Johannessen



Båtbyggeren Thor Jensen.

Den "ukjente" båtbyggeren fra Porsgrunn, Thor Jensen (1855-1933) kan man lese mer om i Dampskibsposten nr. 47-3/1996. Deter ikke alle som kjenner til at han skapte en mengde fartøyer. Lystbåten "Wyvern" som nå tilhører Stavanger sjøfartsmuseum, redningskøytene "Langesund" og "Liv" og ikke minst "Frithjof II" representerer det ypperste av norsk båtbyggerkunst og disse solid bygde fartøyene flyter fremdeles og seiler like godt i dag, som den gang de ble bygget.

Red.



Den gangen vi reiste med "Vesterøy"

Et barndomsminne

Av Einar Lund Prestrud

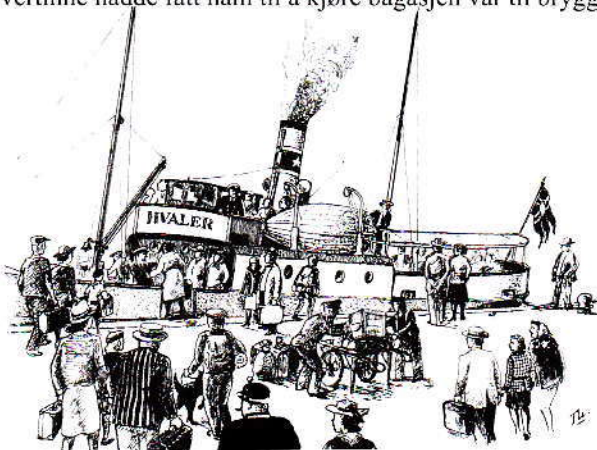
Som relativt nytt og dessverre ganske passivt medlem av NVSK, setter jeg stor pris på Dampskibsposten. Og jeg takker for artikkelen om DS "Hvaler" i siste nummer. Som barn og ungdom reiste jeg en god del med Hvalerbåtene, og jeg husker godt "Hvaler" og "Akerø". Jeg kan riktignok ikke huske at jeg har reist med akkurat disse båtene noen gang. Jeg tror de gikk mest til de østre øyene mens vi reiste til Spjørøy som hører til de vestre øyene. "Vår" båt var derfor "Skjærhalden" som vel fortsatt finnes under navnet "Krabben".

For noen år siden skrev jeg for moro skyld ned det jeg husker fra en ganske minneverdig tur med gamle DS "Vesterøy". Historien er tidligere sendt til Hvaler kommune som gjerne ville ha den i forbindelse med sitt pågående arbeid med Hvalers etterkrigshistorie. Og så kom jeg på at historien kanskje også kunne passe i Dampskibsposten.

Jeg tror det var den siste vinteren før jeg begynte på skolen, og da må det ha vært vinteren 1950. Min bestemor, min bror og jeg hadde vært på besøk hos en gammel dame som vi kjente på Spjørøy på Hvaler. Nå skulle vi reise hjem til Oslo igjen. Vi skulle ta rutebåten "Vesterøy" om morgenen til Fredrikstad og toget videre. Vi måtte stå tidlig opp, for båten skulle gå fra Sydengen allerede ved sjutiden. Det var en kald morgen, og tåka lå tjukk som graut over Hvalerøyene. En nabo hadde hest, og vår vertinne hadde fått ham til å kjøre bagasjen vår til brygga. Hun skulle også selv følge

oss inn til byen. Med oss unger pluss bagasjen på sleden og de voksne traskende bak, kom vi greit fram til Sydengen. Vi var ute i god tid og måtte vente litt på båten. Tåka var så tjukk at vi kunne ikke se mer enn noen få meter ut over vannet.

Litt senere hadde naboen med hesten dratt hjem igjen, og vi ventet. Båten viste seg ikke, så vi ventet mer. Og så ventet vi enda mer --- og enda



En stemning og et trekk i bybildet fra hine dager, tegnet av Tormod Ulleberg.



En stille dag rundt 1. verdenskrig. "Vesterøy" og "Hvaler" pynter elva, og båtene er i sin beste alder. Kortet viser samtidig den gamle fergingen over Bjølstad fergested.

Foto: Fra boka "Hvaler" – et minnealbum.

mer. Til slutt måtte vi gå opp til en venninne som vår vertinne hadde like i nærheten, og derfra ble det ringt til Kirkøy. Jo, båten hadde startet etter ruta, så det var nok bare å smøre seg med tålmodighet. Vi fikk varmet oss litt på venninnens kjøkken før vi ruslet ned til brygga igjen. Så endelig, ved ellevetiden om formiddagen, kom "Vesterøy" sigende ut av tåka og inn til Sydengen. Vi gikk ombord og ned i salongen. Det var nesten ikke andre mennesker der. Jeg husker i alle fall bare en dame som satt og spiste matpakke.

Båten la fra kai, men dette var før radarens tid, og etter som det var umulig å se noe som helst, gikk det i rofart innover mot byen. Det var ikke is, men farvannet her er urent; det vrirler av båer og skjær. Rett som det var, ble det slått stopp i maskinen. Da satte mannskapet ut lettbåt og rodde omkring og lette etter staker for å finne ut nøyaktig hvor vi var. I denne tåka var det ikke tilstrekkelig at mannskapet var lommekjent langs ruta. Med korte mellomrom ulte skipsfløyta for å varsle andre fartøyer om at vi lå der ute i tåka. Et par ganger subbet båten også borti bunnen, men vi hadde jo ikke noe fart, så det var ikke farlig. Det var bare å bakke av igjen og fortsette. Vi famlet oss fram meter for meter. Timene gikk, men vi kom da framover

Vi kom til byen til slutt, men da var det for lengst blitt mørkt, og jeg mener klokka var rundt sju om kvelden. Vi var glade da vi endelig kunne rusle i land på kaia ved Blomstertorget. Toget vårt hadde selvfølgelig gått for lenge siden, men det går alltid et tog, og vi kom oss til Oslo uten ytterligere forsinkelser. Båten hadde brukt rundt tolv timer på en tur som normalt skulle gå på en time. Dette var visst rekord, og vår venninne som vi hadde vært på besøk hos, fortalte meg mange år senere at denne turen visstnok var blitt omtalt på folkemunne på Hvaler i flere tiår etterpå. Det kunne være tøft å bo i et øysamfunn den gangen, og det er rart å tenke på at man i dag kan reise hele strekningen fra Hvaler til Oslo med ekspressbuss så å si fra dør til dør på et par timers tid.

Dampskibet "Laurvig"

Av: Jan Einar Bredal.

Funnet av en liten, nesten unnselig, litt brettet, men illustrerende billett, er opptakten til denne lille historien om ett av våre gamle, trofaste kystdampskip.

At Larvik har vært en stor, ja, en gang den største sjøfartsbyen i Norge, er vel kjent blant de fleste skipsinteresserte. Redere har kommet og redere ble borte, noen var små, mens enkelte ble store og innflytelsesrike. En av de som fra slutten av 1860 årene og langt ut på 1880-tallet skulle komme til å markere seg i vår lille bys skipsfart, var Tallak Mølbak Nielsen. Han var sønn av skomakermester Isak Nielsen fra Porsgrunn, hvor T. M. ble født 19. mai 1818. Allerede som 17-18 åring var han i handelsmannen J. C. Bruuns tjeneste i Laurvig. Sikkert med god hjelp gjennom sitt giftemål med Bruuns datter, slo han seg opp i denne perioden til å bli den største rederen i byen og ellers en meget betydelig industriherre. Innunder sin virksomhet anla han blant annet skipsverft, teglverk og reipbane, foruten sitt rederi. Det fortelles at han i 1875 eide hele 11 skuter, de fleste av dem eide han alene. Dertil ble hans tobaksfabrikk, T. M. Nielsens, som han startet allerede i 1855, viden kjent.

Framtidsrettet og uhyre driftig som han var, forsto han betydningen av den

LAURVIGS DAMPSKIBSELSKAB.			
Løbe-No. 62		2 Plads.	
pr. Dampskibet LAURVIG			
Passager			
fra		til	
.....		dag, den	18 1871
Passagerfragt betalt med		Spd.	8 Skill.

Billett til turen fra Christiania den 11/8-1871.



D/S "Laurvig". Bilde fra boken "Damp" av Per Jonassen og Bernt Eggen.

framstormende dampskipsfarten og han ble medeier i Laurvigs Dampskibsselskab, hvor han nesten selvfølgelig, satt i direksjonen.

Trafikken langs kysten var sterkt økende og man så behovet for ett nytt skip. Selv om Nielsen hadde latt bygge flere skip på Torstrand i Larvik, tok firmaet kontakt med Bergens Mek. Værksted for bygging av dette nye skipet.

Den 18. november 1868 kan man lese i Larviksavisen "Jarlsberg og Laurvigs Amtstidende" at: "Det nye Dampskibet "Laurvig" ankom hertil i morges og har allerede været besøgt af en Mængde Mennesker". Skipet hadde, skal man tro avisens klipp fra "Bergensposten", noe tidligere hatt sin kontraktsmessige prøvetur på 8 timer i Bergensområdet under "fagmæssige Kontrollører, nemlig D. Hrr Kaptein i Marinen Hjorth og Ingeniør Neumann". Både fart og kullforbruk tilfredstilte de inngåtte kravene i byggekontrakten.

"Laurvig" hadde blitt bygget på den meget korte tiden, 5 måneder, forteller avisen videre. Den var 120 norske fot i vannlinjen og var 19 fot bred, fortsetter artikkelen og skipet målte 65 kml. Nyvinningen var utstyrt med en 4 sylindret høy- og lavtrykks motor på 200 HK. Prøveturen viste at skipet var god for litt over den "kontraktsmessige Fart, 10 mile, og med 2 ¼ Tønde Kulforbrug kom man saa godt ud, at nogle Staalpund havdes til overs (Kullene bleve nemlig veiede og alt beregnet meget nøie.)" – Man mente endog at når alle maskindelene fikk gått seg til, ville resultatet bli enda bedre for rederiet.

Det blir også påpekt at "Udstyret af Salen osv" var vakkert og skrogets konstruksjon var nesten elegant i formen!

Skipet kostet rederiet ca. 21.000 spesidaler. En pris man betegnet som rimelig, sammenlignet med det riktignok litt større d/s "Motala", som hadde kostet 40.000 Spd. og som hadde blitt bygget i Gøteborg samme året.

Ut fra avertissementer må den første offisielle turen ha godt fra Christiansand med anløp Laurvig onsdag den 25. november 1868, kl. 8 formiddag, derfra videre til Christiania med flere stoppesteder underveis. Skipet gikk under kaptein K. A. Larsens kommando.

Artikkelens lille bevarte billett stammer fra turen skipet gjorde fra Christiania til

Dampskibsliste

for Ugen fra 13. til 19. August.

Søndag:	Bergen for Østgaaende Kl. 4 Morgen. Stavanger for Vestgaaende Kl. 6 Morgen. Nordsjø for Østgaaende Kl. 10 Formiddag. Moss eller Foldin for Vestgaaende Kl. 2 Eftermiddag.
Mandag:	Laurvig for Østgaaende Kl. 7 Formiddag. Vestfold til Skiensfjorden Kl. 3 Eftermiddag.
Tirsdag:	Uffo for Østgaaende Kl. 5 Morgen. Motala for Vestgaaende Kl. 8 Formiddag. Moss eller Foldin for Østgaaende Kl. 8 $\frac{1}{2}$ Morgen. Moss eller Foldin for Vestgaaende Kl. 2 Eftermiddag.
Onsdag:	Vestfold for Østgaaende Kl. 10 Formiddag. Nordsjø til Skiensfjorden Kl. 3 Eftermiddag. Helene for Vestgaaende Kl. 3 Eftermiddag.
Thorstag:	Moss eller Foldin for Østgaaende Kl. 8 $\frac{1}{2}$ Morgen. do. do. Vestgaaende Kl. 2 Eftermiddag. Uffo til Frederikshavn og Kjøbenhavn Kl. 4 Eftermiddag.
Fredag:	Laurvig for Vestgaaende Kl. 1. Eftermiddag.
Lørdag:	Moss eller Foldin for Østgaaende Kl. 8 $\frac{1}{2}$ Morgen.
Til Dampskibene „Bergen“ og „Uffo“ indskrives Passagerer ved Expeditionen.	
Pakgods modtages i Expeditionen hver Søndag fra Kl. 8—12 Formiddag og fra Kl. 2—7 Eftermiddag.	
P. A. Johannessen.	

Dampskibsliste fra 13. til 19. august 1871.

Laurvig fredag den 11. august 1871. En Brunlanes bonde hadde trolig tatt dampskipet hjem, etter å ha fulgt sin døvstumme sønn inn til ett nytt lærerikt skoleår på spesialscole i hovedstaden. En slik opplevelsesrik tur med dampskip inn til den store nye verden i Christiania og tilbake, var slett ikke alle forunt.

Blant de store hendelsene som senere har blitt dette skipet til del, er bergingen av dampren „Domietta“ i 1876. Rederiet skal ha fått 4000 Spd. i bergingslønn etter denne innsatsen. Dette førte til at rederiet dette året kunne dele ut 30% til partshaverne.

Blant sine mange gjøremål, brakte „Laurvig“ post med seg på sine turer. I Januar/februar 1876 forsvant det fra skipet, som fortsatt var under kaptein Larsens stødige hånd, en god del bankobreve. Verdien av tyveriet skal ha vært henimot 2000 spesidaler. Det ble selvfølgelig umiddelbart satt i gang en etterforskning, i håp om å fukke den eller de skyldige. Tragikomisk nok, førte dette til flere spekulasjoner, og „Skiensposten“ kunne noen uker senere, bringe „nyheten“ om at restaurantøren om bord, hadde avgått ved døden og på dødsleiet hadde han tilstått å ha tilegnet seg brevene. En stund trodde man tyveriet var oppklart, men så dukket det opp ett telegram, hvor det blir fortalt at mannen levde i beste velgående og ikke hadde noe

med hendelsen å gjøre ! – Om tyveriet noen gang ble oppklart, er usikkert, men her som så ofte ellers, var ryktene mange og usikre!

Dampskibet "Laurvig" skulle få ett langt og bråkete liv, skal vi tro en liste over norske skipsforlis i 1928, faktisk hele 60 år. Oppsummeringen under forteller litt om den "lange reisen" dette skipet fikk, fram til sitt endelikt.

- 1874; Ble den ombygget og ominnredet ved Nylands Værksted i Christiania.
- 1880; Christiansen & Co, også tilhørende i Laurvig, kjøpte skipet. Dette firmaet var også ett av de store rederiene og handelsfirmaene i byen på denne tiden, slik det allerede hadde vært, en menneskealder og vel så det.
- 1882; Ble solgt til et I/S (A. Trumpy) i Bergen.
- 1887; L. M. Krohn, Bergen ble ny eier.
- 1888; Solgt til Salten Dampskipsselskab i Bodø. I 1892 fikk skipet, under sin kaptein, Ludvig Larsen, en propellskade etter en grunnstøting ved Skjerstad.
- 1894; Ombygd nok en gang. Det ble satt inn ny motor nå en 2 sylindret Comp. på 250iHK. Skipet ble dertil omdøpt til "Skjerstad".
- 1918; Selskapet A/S Sørlandske Kystfart (L. S. Daae) kjøpte skipet i juli. Nå ble det omdøpt til "Flekkefjord".
- 1921; Listen forteller at det da ble ombygget til lasteskip.
- 1928; Ny eier ble kaptein Tellefsen fra Halden.
Han søkte om nok et navnebytte. Denne gangen til "Tista", men dette ble visnok ikke gjennomført.
- 1928; Skipet grunnstøtte og sank den 20. september på østsiden av Holmengrå fyr utenfor Fedje på reise mellom Larsnes - Tofte i Hurum med kalksteinslast.

Kilder:

Jarsberg og Laurvigs Amtstidende
Laurvigs Historie bind II og III
Boken "Damp" av Per Jonassen
og Bernt Eggen.
Listen; Norske Skipsforlis 1928.
Listen; Forlis og sjøskade i
Salten i Nordland 1850-1900.
Audun Norin, Larvik

Forberedende avertissement i
Amtstidende fra 21/11-1868.

Fra Laurvig
DAMPSKIBSEXPEDITION.
"Laurvig,"
anløber Laurvig:
paa Tour til Christianssand
hver Søndag Eftermiddag Kl. 3.
Langesund, Kragerø, Risør, Arendal og
Grimstad anløbes, og
paa Tour til Christiania
hver Torsdag-Formiddag Kl. 8.
Valø, Horten og Drøbak anløbes.
Passageret løse Billetter ombord.
Pakgods modtages indtil resp. Løverdags
og Onsdag Eftermiddag Kl. 6.
Laurvig den 24de November 1868.
P. A. Johannessen.

En historisk sjøfartshistorie under plast -

En historisk begivenhet kan gå i glemmeboken!

Tekst/foto: Birger Skaugen

I 1893 skulle Columbus' oppdagelse av Amerika feires med en verdensutstilling i Chicago, og spanjolene hadde rekonstruert flere av hans skip som ble slept over Atlanterhavet til jubileet. Men da verdensutstillingen åpnet kom et norsk vikingskip, "Viking", en tro kopi av Gokstadskipet for fulle seil inn over Michigansjøen mot Chicago, ledet av marinefartøylene "Michigan" og "Blake" og fulgt av en armada på ca 50 dampskip med til sammen rundt 50 tusen mennesker om bord. Og i baugen på "Viking" sto den 35-årige kaptein Magnus Andersen foran sitt mannskap på 11! Columbus ble fullstendig satt i skyggen av det faktum at et norsk vikingskip, en tro kopi av Gokstadskipet, 1000 år etter Eirik Raude igjen hadde kryssset Atlanterhavet og nå la til land i Amerika. Da de la til kai ved utstillingsområdet ble de hilst velkommen av 135 000 tilskuere. (Da spanjolenes skip ankom var det bare 80 000 tilskuere som tok imot dem).

Formålet med turen var å få anerkjennelse for Eirik Raudes sønn Leiv Eirikssons oppdagelse av Amerika og å få Norge og den norske sjømannstand fordelaktig omtalt i flest mulig aviser. Og det klarte de til gangs. Det hevdes at i den tiden utstillingen varte var det ikke mulig å åpne en eneste amerikansk avis uten å støte på navnet "Viking". Ca 30 000 avisartikler ble publisert om ferden fordelt på 10 000 spalter i 2 000 dagsaviser. I tillegg ble det skrevet om ferden i 14 000 ukeblader og 4 000 tidsskrifter.

Det var Magnus Andersen som i 1890 startet Norges Sjøfartstidende (nå Dagens Næringsliv) som fikk ideen til seilturen. Han søkte Stortinget om 8.000 kroner til prosjektet men fikk avslag, ideen var dumdristig og galskap, den hadde overhodet ingen nasjonal berettigelse! Men han kunne få beløpet om "Viking" ble fraktet til USA med dampbåt!

Men Andersen klarte å få samlet kapital til prosjektet og 4. februar 1893 ble "Viking" døpt og sjøsatt fra Chr. Christensens verft i Sandefjord. Den ble egentlig døpt "Ravnen" men i USA ble det "Viking" den ble berømt som. De dro ut fra Bergen søndag 30. april 1893 og ankret opp 13. juni i New London havn. Derfra bar det videre til New York. Magnus Andersen skriver: "Efter vår ankomst til Newport begynte telegrammer å innløpe fra de forskjellige steder i Amerika og fra Norge.

44 dager. Magnus Andersen og hans mannskap brukte 44 dager på å seile "Viking" fra Bergen til USA i 1893. I dag ligger kopien av Gokstadskipet uten tilsyn under en plastduk utenfor Chicago. Foto: Borgar Skaugen

THE RAVEN



VIKING LANDFINDER
REPRODUCTION OF A 9TH
CENTURY VIKING SHIP

IN 1893 THIS SHIP SAILED FROM
BERGEN, NORWAY, TO NEW LONDON,
CONNECTICUT, IN 44 DAYS, AND ARRIVED
AT CHICAGO FOR THE WORLD'S FAIR,
JULY 12TH OF THAT YEAR, BY WAY
OF THE ERIE CANAL AND THE GREAT
LAKES. THE CREW CONSISTED OF CAPTAIN
MAGNUS ANDERSEN, TWO MATES, EIGHT
SAILORS AND A STEWARD.

THIS TYPE OF SHIP WAS USED BY
THE VIKINGS AT THE TIME LEIF ERIKSON
DISCOVERED THE MAINLAND OF AMERICA
IN THE YEAR 1000 A. D.



Sågodtsom fra alle norske sjømannsforeninger innløp lykkønskningstelegrammer. Efter ankomst til New York også fra kongen". Fra New York kom de seg deretter til Chicago. (Se: Magnus Andersen, 70 års tilbakeblikk)

Efter verdensutstillingen seilte Magnus Andersen med et noe mindre mannskap med "Viking" opp Illinois-floden, gjennom kanaler ut i Mississippi og så hele Mississippi ned til New Orléans!

"Viking" ligger i dag i et plasttelt i en liten by nord for Chicago som heter Geneva og står i fare for å gå tapt for alltid om ikke noe gjøres. Flere ganger har man i USA forsøkt å få gjort noe, men det har alltid strandet på penger. Nå for tiden forgår en avstemming over historiske severdigheter som er verdt å ta vare på. Spannende blir det å se hva som vil skje med "Viking" som nå ligger under en plastduk utenfor Chicago og ingen vet hvem som har eierrettighetene til skipet.

Mange ønsker nå å ta vare på skipet og en av dem er Trygve Gundersen, mangeårig overingeniør i Siemens og sønnesønn av seilskuterederen Leif Gundersen i Porsgrunn.

Håpet er enten ved at det blir satt istand og blir tatt vare på i Chicago, eller aller helst at ved god hjelp – å få det brakt tilbake til Norge- og aller helst til Sandefjord. Det hadde vært flott om noe positivt blir gjort med dette lille stykket norsk sjøfartshistorie.

Men veien dit er nok lang. I første omgang håper jeg å få blest om saken, slik at vi kan se om det er grunnlag for å arbeide videre, sier Trygve Gundersen.

"VIKING"

Høsten 1892 ble det bestilt en tro kopi av Gokstadskipet hos verftseier Chr. Christensen i Sandefjord og det var senere Framnes mek. verksted- v/direktør Ole Wegger som var ansvarlig for byggingen. Skipet ble sjøsatt 4. februar 1893.

Med et mannskap på 12 gikk avreisen fra Honnørbygga i Oslo 9. april. Deretter seilte skipet til Bergen. 30. april startet reisen og "Viking" ankret opp i Chicago 12. juli.

Senere seilte "Viking" som første seilskute, hele veien ned Mississippi til New Orleans.

Magnus Andersen

Født i Larvik 28. november 1857. Begynte som visergutt hos kammerherre Treschow på Fritzoehus i Larvik i 1872. Gikk deretter til sjøs, og gikk alle gradene opp til kaptein.

I 1890 grunnla han Norges Sjøfartstidene, den spede forløper til til det som senere ble Norges Handels og Sjøfartstidene og Dagens Næringsliv. Han startet senere bladene Gaa Paa og Kysten. I 1903 ble Andersen ansatt som sjøfartsdirektør, før han avsluttet sin yrkeskarriere som mønstringssjef i Oslo.

Du kan lese mer om "Viking" i Dampskibsposten nr. 38 3/1993.

DAMPSKIBSPOSTEN

Langs vår langstrakte kyst skjer det mye (eller har skjedd) på den maritime siden, som kan være interessant for andre. Mange mener at bladet har fått et bra løft og redaktøren har fått mange positive tilbakemeldinger. Dette må fortsette, fordi Dampskibsposten er et av de viktigste virkemidlene for å skape et fellesskap blant veteranbåtinteresserte.

Jeg vil oppfordre leserne å komme med stoff og bilder til Dampskibsposten. Dette vil bidra med punktlig utgivelser og stadig spennende stoff som fanger leserne.

Alle bidrag mottas med stor takk!

Thor Hansen, Redaktør

Lyngør – en kystperle på Sørlandskysten

Tekst/foto: Thor Hansen.

Mange vil nok hevde at Lyngør er selve kronjuvelen langs kysten, - dette ferieparadis mellom Tvedestrand og Risør. Lykkelig er den som har et sted i denne landsbyen ved havet som av mange blir kalt "Nordens Venezia". Lyngør består av fem øyer og dette sommerparadiset oppleves best når du går langs smale veier, ser husene og hagene, – bevart er atmosfæren fra seilskutenes tid, havet, vinden, solen og skjærgården. Her har sjøfarere i store og små båter, gamle og nye på ferd langs norskekysten funnet ro og hvile etter kanskje å ha smakt på den berømte fiskesuppa på Den Blå Lanterne. Stedet osrer av historie og ser man bort fra alle feriegjestene med sine plastbåter er det som tiden har stått stille. Her har det bodd folk i uminnelige tider og Lyngør har vært en hjørnestein i ferdsel og skipsfart gjennom årtusener. I dag bor det i rundt hundre sjeler fast på Lyngør, og når det går mot høst gjemmer mange av de gamle velmalte husene sine skatter bak nedrullede gardiner og det meste ser stille og dødt ut. Nesten som en spøkelsesby.- Det må være trist for de fastboende at store deler av bygningsmassen faktisk står tom og forlatt når sommeren er over.

Når vinterstormene og kulden iblant tar kvelertak på det lille samfunnet, kan det nok være stusselig her ute. – Men den etterlengtede vårsola kommer, da grønnes det på nytt og i sommermånedene slår Lyngør ut i full blomst. Da kan det i perioder bo flere tusen mennesker i og rundt dette lille øysamfunnet.





Det finnes mange koslige hvite sørlandshus i Lyngør. De fleste er bygget rundt 1860 og 1870.

Det gir ro og fred i sjelen å vandre langs Lyngørs smale stier. Her finnes ingen motoriserte kjøretøy og man kan rusle rundt, kanskje med en avstikker opp til vakthusheia og skue ut over havet, slik losene gjorde opp til 1950 årene og la tankene vandre . . .

I 1991 ble Lyngør kåret til Europas best bevarte tettsted og det sier ikke så lite !

"Najaden"

Man kan ikke skrive om dette lille øysamfunnet uten å nevne senkningen av "Najaden" den 6. juli 1812. Mangt og meget er skrevet om dette dramatiske slaget. Denne tragedien vil for alltid følge stedet, for ikke alltid har stedet vært en smilende idyll om sommeren. En dansk – norsk eskadre hadde søkt nødhavn her for å slippe unna britiske skip som bare hadde ett mål: Å senke "Najaden"! I år er det 200 år siden Danmark og Norge ble inndratt i Napoleonskrigene for alvor. Tvillingrikene hadde rotet seg inn på feil side i krigen 1807 – 1814, – med Napoleon, men mot England, Sverige og Russland og prisen ble svært høy. Befolkningen langs sørlandskysten led under nådeløs engelsk blokkade og den nybygde fregatten "Najaden" med 42 kanoner ble sendt opp fra København for å prøve å lette presset. Besetningen var på 315 mann under kommando av kapt. Hans Peter Holm. Mange var engstelig for dette forsøket og man mente at dette ville tiltrekke større engelske marinestyrker – og det skjedde!

Det hele skulle ende i håpløshet, fortvilelse og død for mange! Dette katastrofale sjøslaget fant sted inne på Lyngørs trange havn, en idyllisk sommerdag som brått ble



På Orlogsmuseet i København kan man se denne modellen av fregatten "Najaden"

forvandlet til et inferno av røk og ild. Den 18 år gamle kapteinen James P. Steward (kjent som "Mad Jim") på det britiske linjeskipet "Dictator" med sine 74 kanoner, gjorde det kunststykket å seile sitt skip opp igjennom den trange skjærgården og inn på havna der han knuste "Najaden" til flisved fra kloss hold. Angrepet foregikk på 35-40 meters avstand og varte i 17 minutter. "Najaden" sank uten å ha strøket sitt flagg! Skipet var da blitt truffet av ca. 4 tonn med jernkuler, 127 mann omkom da "Najaden" ble senket. 75 av dem ble begravet 9. juli 1812 på Askerøya. Disse er nok for det meste dansker, for "Najaden" hadde fått sin besetning fra Norges sydkyst, og de drepte som lot seg identifisere kunne bringes til sine hjemsteder og begraves der. Bautaen over de falne er formet som en avbrukket mast og stillheten hviler over stedet, der en grønn slette åpner seg mot Lyngør havn.

Stålbarken "Lingard", Lyngør stolteste skute

Den siste norskbygde skværriggede stålbarken "Lingard" ble bygget ved Fevik i 1893 for skipsreder B. A. Olsen i Lyngør. Navnet Lingard er en avledning av Lyngørs opprinnelig navn Lungardr og navnet forekommer i Snorres Kongesagaer. De gamle norske kongene brukte ofte stedet som samlingssted for leidangs-flåten da de dro på tokt.

"Lingard" seilte i mange år inntil det kolliderte med det svenske dampskipet "Gerd" i 1935 og ble sterkt skadet. Skipet ble slept inn til Gøteborg, hvor det ble



Denne flotte modellen av "Najaden" finner man på Marinemuseet i Horten.

konemnert. Sterke krefter ønsket å beholde skuta som en minneskute og det lyktes Norsk Seilskuteklub å kjøpe skipet for kr. 24,500 levert Oslo. "Lingard" ble reparert og rigget opp på nytt og ble en vakker skute på Oslo Havn i 1936. Under krigen ble skuta rekvirert av tyskerne og gjorde tjeneste i kystfart og som opplagsskip. Krigen ble et trist kapittel også for dette skipet og etter frigjøringen ble skipet forært til Norsk Sjøfartsmuseum, som dessverre ikke hadde råd til å beholde det. Dermed endte "Lingard"s saga i Stavanger, hvor skipet ble hugget opp. En del av skipets deksdetaljer ble tatt vare på og kan i dag sees og oppleves på Sjøfartsmuseet i Oslo.

Lingards skuteminne, Gjeving

Men det finnes også et annet minne om denne skuta og mengder av andre maritime minner fra vår lange sjøfartshistorie i dette området. Ved Gjeving noen hundre meter fra Lyngør og nær broen over til Risøya hvor man finner Risøya Folkehøyskole, finnes et unikt lite privat museum som det knapt finnes maken til i landet. Meningen med Lingards skuteminnesamlinger er å hedre våre sjøvante forfedre som gjennom alt sitt slit både i krig og fred har bevist at Norge alltid har vært en havnasjon, men samlingene gir også gi en innføring av skipsbygging - skipsfartens og navigasjonens historie opp gjennom tidene. - Mengder av båt, skute og skipsmodeller av ulike slag, skutebilder, fotografier, sjøkart og maritime gjenstander er en stor opplevelse å få se.



Lingard Skuteminne ble bygget opp av Egil Bjørn Hansen. (1906-84.).

Samlingene er bygget opp av Egil Bjørn Hansen, (1906–1984) som drev skipsmeglerfirma i Oslo, men som hadde sine røtter i Lyngør. Når det gjelder minner, har jeg også lyst til å nevne Egils eldre bror, kaptein Frode Bjørn Hansen (1900 – 1974). Han førte motorskipet "Moldanger" av Bergen og han og hans mannskap fikk virkelig oppleve sjøkrigens brutalitet. Etter "Moldanger" ble torpedert nær Bermuda, drev ni sjømenn fra skipet på to sammenbundne redningsflåter i 48 døgn på Atlanterhavet og greide seg mot alle odds. Denne historien kan man lese om i den nye boka til Jon Michelets, "Havets velde".

Hvis man skulle beskrive alle gjenstandene i Lingards skuteminnesamling kunne det ha fylt en hel bok, for hver gjenstand har sin spesielle historie.

For å nevne noen av samlingens klenodier kan vi starte med en modell av Osebergskipet. Trolig er denne modellen den mest nøyaktige som noen gang er blitt bygget. Den ble opprinnelig bestilt av rikskommisær Terboven, men modellbyggerne trenerte arbeidet under påskudd av at denne modellen skulle bli den aller fineste som er blitt laget og Terboven måtte derfor ha tålmodighet. – Han fikk den heller aldri!

Kanskje det flotteste av alt i den røde ildfaste bygningen er en verft og arsenalmodell som temmelig sikkert Napoleon må ha sett. En rekke slike anlegg var planlagt på den franske kanalkysten, for å muliggjøre invasjon av England. Man kan også se andre klenodier fra den tiden da franske, norsk/danske krigsfanger kunne prestere av håndverk av ypperste klasse. Av middagsrestene formet de suppeben til de flotteste



Lingarddekket, Norsk Sjøfartsmuseum.

miniaturmodeller, såkalte "Prisoner of War" modeller. -Slik kan man holde på å ramse opp fra samlingen nesten i det uendelige. Dessverre er dette spesielle stedet vanskelig tilgjengelig for publikum, men et tips er å ta kontakt med ledelsen på skolen og kanskje kan det ordnes med en omvisning.

Hva fremtiden vil bli for denne unike samlingen aner ikke jeg, men drømmen må vel være kanskje en gang i fremtiden få bygget et nytt tidsriktig bygg, kanskje i tilknytting til skolen ved havet, – Risøy Folkehøyskole.

Husk stoffrist neste nr.:
15. januar 2008

Mølen – Langesundsbuktas skipskirkegård

Tekst/foto: Thor Hansen.

Havet har alltid vært et farlig element for dem som har våget seg ut på det. I århundrer har folk stått på bru og dekk eller klatret høyt tilværs i riggen og kjempet mot clementene. Selv i dag med alle slags tekniske framskritt når det gjelder framdrift, navigasjon og fartøyenes konstruksjon, går mange skip og menneskeliv tapt. Havet gir og havet tar som kjent. Rundt om vår kyst ligger det mange skipsfeller og bare i perioden 1850 til 1930 strandet det over 2300 fartøyer på Norskekysten. Når allfarveien med sjøens trafikk passerer i nærheten, og naturens luner slår til med storm, tåke, snødrev eller pålandsstrøm, kan lett slike plasser bli til skipskirkegårder. I Telemark har vi to slike plasser som har fått et stygt rykte; Stråholmen ved Jomfruland og Mølen på den andre siden av Langesundsbukta. Hvor mange fartøyer som er gått ned på disse plassene er det ingen som vet. – Det meste er nok gjemt og glemt og visket ut av tiden.

Det er ikke så mange lenger som kan fortelle om hendelsesforløpet, dramatikken, tragedien eller kanskje redningsdåden fra disse plassene, men av nyere hendelser kan en få kildemateriell enten som sagn eller fortellinger på folkemunne, fra offentlige arkiver eller dramatiske beretninger i gamle aviser. Dette er også en del av vår sjøfartshistorie- om skip som aldri kom fram.

Mølen, havets kvern

Vi kan ta for oss noe fra farvannet ut for Mølen, som er kjent for sitt flotte turterreng og sine voldige gravrøyer av rullestein. Et stykke ut ligger noen lave små skjær, i sjøkartet står det Finsbåene, men de blir gjerne kalt Finnebåene eller "Finnane".

Her har det fra gammel tid vært en kjent fiskeplass. Her samler fisken seg av en eller annen grunn, for det meste sprek sei eller lyr. Kanskje kan det ha noe med alle skipsvrakene langt nede i dypet?

I maksvær er båene ikke så gode å se, hvis det ikke hadde vært for stakene som er blitt satt opp, - men setter det inn med dønninger bryter det i et kjø og i et skikkelig uvær kan området virke som en kokende gryte i stor målestokk.

Etter en stranding i 1911 kan man lese i lokalpressen: "De farlige båene som så mange skip har støtt på er meget beryktet. En lydbøye eller et annet betryggende signal burde vært påkrevet. Båene ligger langt ute i løpet. Det er tre grunner etter hverandre og den farlige strekningen er meget lang":

Forlis

At dette stemmer skulle D/S "Memento" og mange andre fartøyer få merke. Dampskipet "Memento" var skonnertrigget og hørte hjemme i Oslo. I smul sjø og pent vær støtte det på den midtre Finnebåen. Den var på vei fra Oslo til Skien med passasjerer, og i lasten hadde den 100 tonn rujern. Dette skjedde 18. august 1892. På



Den unik naturperlen Mølen er et kjent og kjært rekreasjonsområde for befolkningen i Grenland og Vestfold. Den kan være vakker og hildrende klar en sommerdag, men voldsom ublid om høsten når det stormer som verst.

kommandobroa var annenstyrmann og en los, som etter å ha gitt ordre med hensyn til kursen, gått ned for å få en kopp kaffe. Kapteinen som befant seg på akterdekket ble plutselig oppmerksom på at dampskipet var kommet på innsiden av staken på søndre Finnebåene, i stedet for på den motsatte siden. Kapteinen sprang øyeblikkelig opp på brua og signaliserte full fart akterover, men da var det for sent, idet dampskipet straks etterpå støtte på. Det var inge fare verken for passasjerer eller mannskap, som snart etter ble brakt inn til Langesund. Lasten og noe av inventaret ble berget av Schrøders Dykkerkompani, men skipet var ikke til å redde. Etter fire dager ble skipet oppgitt- det blåste opp og snart etter var det forsvunnet.

Mandag 27. mars 1899 kunne skiensfolk lese i lokalpressen en kortfattet melding om at dampskipet "Scott" fra hjembyen Skien, hadde grunnstøtt fredag aften på Finnebåene. D/S "Scott" hadde nettopp vært i dokk og kom fra Oslo i ballast. I snøføyke og dårlig sikt skjedde ulykken. Hvis man kan kalle forlis for pyntelige, må begge disse to hendelsene få denne betegnelsen, for også "Scott" sank først etter noen dager. Da var folk og mesteparten av inventaret berget, men en av kystens gode, trofaste slitere var for alltid gått tapt. "Scott" var bygget i stål, det var på 623 br. tonn og tilhørte rederiet A.S Scott, Skien.

Senere samme år ble skipets kjele berget av Schrøders Dykkerkompani. Til dette besværlige og farefulle hadde de fått tak i en svenske ved navnet Nilson. Om han ble det fortalt at han kom hit til landet og fikk arbeid som steinbryter, men ved en tilfeldighet ble han dykker. Ved et annet dykkerarbeid ute i fjorden ble dykkeren syk, og da ingen annen var å få fatt på i en fart, ble en av arbeiderne spurt om å gå ned i dykkerdrakten. Mannen kom snart opp igjen og betakket seg for videre dykking. Så

prøvde en annen, men med samme resultat. Da mente herr Nilson at nå fikk det jammen være nok – det kunne da ikke være så ille. Han fikk på seg rustningen og lot seg plumpe i vannet. En var ikke så nøye med opplæringen den gangen! Det viste seg snart at her var den rette mannen kommet på det rette stedet. Med de primitive sakene som sto til rådighet gjorde Nilson en hel liten bedrift på D/S "Scott". I Langesund fikk han hedersnavnet "Vanndyret".

Neste ulykke lot ikke vente lenge på seg. Beretningen om dampskipet "St. Olaf" er langt mer tragisk. For det første gikk det til fire unge liv- dessuten var det et helt nytt skip.

"St. Olaf" ble sjøsatt ved Framnes Mek. Verksted i Sandefjord i juli 1901. Allerede 19. desember samme året møtte det sin skjebne. Skipet som var på 762 br. tonn, hørte hjemme i Sarpsborg. Det seilte ut fra Goole på Englands østkyst den 14. desember, bestemt for Sarpsborg med en last kull.. Snart satte det inn med sterk storm og snøbyger og skipet fikk snart stor slagside til babord. Det lysnet litt og man satte kursen under land for å prøve å få kjenning på Jomfruland eller Svenner fyr. Så tyknet det imidlertid til igjen og straks etter støtte skipet på grunn.

Folkene om bord skjønnte snart at skipet var redningsløst fortapt, for det var iferd med å bli hugget i stumper og stykker. Livbåtene ble gjort klare og satt på vannet. Ni mann gikk i den ene, mens kapteinen og fire mann ble igjen for å gå i den andre båten. Da livbåten var klar av skipssiden sank akterskipet. Kapteinen havnet i vannet og ble plukket opp i livbåten. De fire gjenværendes videre skjebene kjennes ikke, men en ble funnet død i en livbåt i Såsteinsundet utenfor Langesund. I avisene etterpå ble overlevende intervjuet og kunne fortelle om dramatiske timer i livbåten på Langesundsbukta. Etter å ha drevet rundt i mørket på et opprørt hav, ble de tilslutt plukket opp av dampskipet "Lotus" av Kragerø. Der fikk de fortalt at forliset måtte ha skjedd et sted ved Stråholmen. Nå er det riktignok ikke Stråholmen denne artikkelen skulle dreie seg om, men det kunne se ut som at D/S "St. Olaf" hadde bestemt seg for å komme på en skipskirkegård og det var tydeligvis ikke likegyldig hvilken det skulle være. Den 14. januar 1902 kunne avisene komme med nyheten om at vraket av "St. Olaf" var gjenfunnet! Det var to gutter fra Nevlnghavn som hadde fått øye på vraket på den midterste Finnebåen. Der lå skipsvraket på en avsats på sju favner vann med hele baugen innstøtt. Det var utlovet en belønning på 500 kroner til den som fant vraket av den forliste damperen og de to guttene fra Nevlnghavn ble de lykkelige i denne beretningen.

Snart satte det inn med pålandsvær og så var dampskipets saga ute for alltid. På store dyp ligger hennes rustne rester i forening med vrakrester fra andre skip. Havets kvern sletter med tiden ut alle spor. Noen gang går det fort, andre ganger kan det ta hundrevis av år.

På slike plasser som dette, hvor det tidligere har hendt så mye, kan det så lett hende igjen. Flere skip skulle etter hvert forlise på Finnebåene, blant annet ett av Fred. Olsen stoltheter, D/S "Scotland". Denne dramatiske historien har vi tidligere skrevet om i Dampskibsposten nr. 23-3/1988.

Ny bok – Havets velde

Havets velde

Forfatter: Jon Michelet

Forlag: Forlaget Oktober

448 sider.

Av Thor Hansen.

Fra Oktober forlag har redaktøren fått tilsendt boka "Havets veld" skrevet av Jon Michelet. Forfatteren har selv satt sjøbein i sine unge år med sin bakgrunn som sjømann. I sin nye bok tar han oss med på noen nesten helt utrolige sjøreiser og temaet er menneskets evne til å overleve på havet om bord i små livbåter.

Boken starter med noen meksikanske fiskere som i 2006 drev i ni måneder over Stillehavet i en liten åpen båt. Denne historien må ha inspirert forfatteren til å ta for seg noen norske krigsseileres kamp for å overleve etter først å ha blitt utsatt for rå angrep av tyske ubåter og raidere, og som deretter fikk en enda større utfordring: Å overleve på havet i små livbåter og flåter.

Vi kommer tett på noen av disse sjøens hedersmenn fra Bergensbåten "Moldanger", - "Woolgar" av Tønsberg, "Aramis" av Flekkefjord og Oslo-skipene "Høegh Silverdawn" og "Ferneastle".

Mannskapet på disse skipene ble satt på de ytterste prøver og de viste ukuelig vilje, samhold, disiplin og heltemot. Sjøfolkene under krigen kunne oppleve så mangt. – torpederinger, angst, mareritt, brennende hav og kanskje overleve på havet nesten uten mat å drikke i uke etter uke.

Og etter krigen var det lett å glemme sjøfolkene, - mange møtte uforstand og likegyldighet, en del fikk sosiale problemer og opplevde mangel på anerkjennelse.

Stor honnør til forfatteren som minner oss på hvilken innsats og offer krigsseilerne ble utsatt for. Boken er til tider så fengslende at det kan være vanskelig å legge den fra seg.



Ny bok Boken om dampskipet "FARRIS"

Etter å levd i over 120 år, fortjener den lille snodige "post-brevkasse-førende" damperen sin egen lille bok. Sjøsett, som den var i Farrisvannet ved Larvik i 1885 og med 47 sesonger i rutetrafikk på den 2 mil lange innsjøen, kom den til å bety utrolig mye for innbyggerne i bygdene rundt Farris. Dertil tiltrakk driften av båten store mengder turister til de naturskjønne områdene innsjøen hadde å by på.

Gjennom boken vil leseren kunne ta en liten reise i tilbake i tiden, illustrert med over 120 bilder, rutetider, dokumenter og posthistorie. I tillegg kommer minner fra folk som i sin tid virkelig reiste med denne dampbåten. Mange av bildene er aldri før publisert, ei heller har en så rikholdig samling av historier om d/s "Farris" blitt samlet mellom 2 permer.

Vi følger båten fra ferskvann til saltvann, som rutebåt og slepebåt, lystfartøy og dykkerskip, over og under vann, fram til dagens foreløpige hvilested på land i Larvik.

Lokalhistorikeren Tor Bjørvik skriver blant annet om manuset;

" Nå har jeg lest manuset ditt "fra perm til perm". Min "dom" er: Her har du gjort en KJEMPEJOBB, og fått til ei grundig og god bok om Farrisbåten. Jeg er bare imponert over hva du har funnet fram til av kilder og hvordan du har sydd sammen stoffet. Du



Bilde fra boken



Bilde fra boken

har en lett og fin penn, og holder til dels en muntlig stil, som øker leseverdigheten. Hvor mange timer ligger det bak?

– Konklusjon: Ei kjempebra bok, som i høyeste grad fortjener en plass i Larvikdistriktets lokalhistoriske bokverden.”

Boken utkommer i god tid før julen 2007, og den vil kunne kjøpes gjennom forfatteren. Prisen vil sannsynligvis ligge på 298,- + porto.

Jan Einar Bredal
Nordliveien 6
3271 Larvik
E-mail: j-bredal@online.no
Telefon 917 89 828

Returadresse:

Postboks 1287 Vika,

N-0111 Oslo

Tlf.: 22 41 70 41



Fredag 3. august 2007 var det et spesielt syn i Oslo havn. I strålende vær gikk "Børøysund" ut på sin årlige sommertur, samtidig som "Oster", "Atløy" og "Granvin" kom i kortesje inn for å være her i et par dager med åpen båt og åpne turer. Foto: Dag Thorstensen.



M/S "Granvin" ved kai i Oslo. Helgen før Nordsteam 2007 gikk "Granvin", "Atløy" og "Oster" turer i Oslofjorden med passasjerer. Dette var et arrangement i samarbeid med Oslo Maritime kulturvernssenter. Foto: Harald Sætre.