

DAMPSKIBS

P O S T E N



D/S "Børøysund" ved kai i Ebeltoft i 2006. I år skal skipet feire sitt 100 års jubileum.

Foto: Dag Thorstensen.

Dampskibsposten

Dampskibsposten er medlemsblad for Norsk Veteranskibsklub, Veteransklipslaget Fjorda-båten, Bergen, Veteransklipslaget Stavenes, Nordhordland Veteranbåtlag, Atløys Venner, Nordenfjeldske Staalskibs-union og "Shetlandsbussens Venner". Dampskibsposten er et bindeledd mellom for-
eningenes medlemmer og miljøer som arbeider med kyst- og fartøybevaring. Opplag 2.300

Styremedlemmer 2008

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
Mårten Ervik priv. 22 23 47 97
Marten.ervik@nordea.no 951 82 299
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

Veteransklipslaget 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 Bjørgeas 56 35 41 82
Nestleiar:
Odd Tepstad 56 51 31 06
Kasserer:
Hjerdis 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, Haakonssvern,
5886 Bergen

Veteransklipslaget Stavenes

Postboks 36,
6851 SOGDAL

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. APRIL 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 Formannen har ordet
- 6 Siste nytt fra D/S "Børøysund"
- 8 D/S "Styrbjørn"
- 11 Fra en svunnen tid
- 12 Styrbjørn
- 13 Nytt løft for D/S "Stavenes"
- 18 D/S "Stord"
- 20 "Turisten" kommer i 2009
- 26 D/S "Turisten" trenger hjelp fra publikum
- 27 Motormuseet – Gokstad kystlag

Side

- 30 "Sotengler"
- 36 Rapport fra Hestmanden
- 38 Natruteskipet M/S "Sandnes"
- 40 Mer om "Viking"
- 42 Manøversøylen til D/S Hvaler stjålet
- 43 Snart kommer ny bok om "Blücher"
- 45 Ny bok – Dampen – minner fra en svunnen tid
- 46 Ny bok – Den siste krigsseileren



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.

Formannen har ordet

På generalforsamlingen i november ble jeg valgt som ny formann i Norsk Veteranskipsklub etter Laila Andresen som ikke ønsket gjenvalg. Laila har ledet klubben i 3 år og har med sin energiske og målrettede innsats lagt ned et betydelig arbeid for klubben og båtene som det står stor respekt av. Laila slutter ikke som aktiv i klubben, men vil arbeide med andre oppgaver som bl.a. jubileumsturen i 2008, noe vi er meget takknemlige for.

For de som ikke kjenner meg, er min "veteranskipsbakgrunn" kort fortalt: jeg startet opp som fyrbøter/maskinmann på Børøysund i 1973, likte meg godt, og har nå vært mannskap i 34 år. Jeg har vært viseformann i styret på 1970-tallet, arbeidet med dokumentasjon og restaurering av Børøysund i en årrekke og er for tiden også formann i Veteranskipsklubbens Kunstfond.



Mårten Ervik.

Nå gleder jeg meg til å ta fatt på nye utfordringer sammen med et kompetent styre og fine og interesserte entusiaster om bord på Styrbjørn og Børøysund. I tillegg til det årvisse arbeidet med å holde skipene driftsklare og andre løpende klubbaktiviteter, vil det være noen prosjekter som peker seg ut i år:

Børøysund er 100 år i 2008. Dette skal feires og markeres på en skikkelig måte, til glede for mannskapet, klubben og fartøyvernet generelt. I Børøysunds hjemstandshavn Oslo legger vi opp til jubileumsturer og offisiell markering av 100 års dagen for sjøsettingen. Den 6. juni vil DS Børøysund (samtidig med DS Oster som også er 100 år i år) få sitt eget, offisielle frimerke utgitt av Posten. Utgivelsesdagen vil bli markert i Oslo med tilstelning på fartøyet og med salg av forstedagsstempler fra skipets postkontor samt salg av annet jubileumsmateriell. Den 20. juni legger så Børøysund ut på "100-års turen". Jubileumsturen vil ta ca 2 måneder og vi sikter på å besøke skipets tidligere fartsområder i Bergensskjærgården, i Trondheimsfjorden og ikke minst i Lofoten og Vesterålen. Sammen med lokale krefter legges det opp til festivitas og turer med passasjerer. Vi skal ikke gå i detaljer her, men lover mange hyggelige overraskelser. 4. august markerer vi i Trondheim at det er 100 år siden skipet ble overlevert fra TMV til Trondhjems Lægtercompagni. Vi regner også med å delta på Forbundet Kystens landsstevne i Stavanger i august før vi setter kursen tilbake til Oslo.

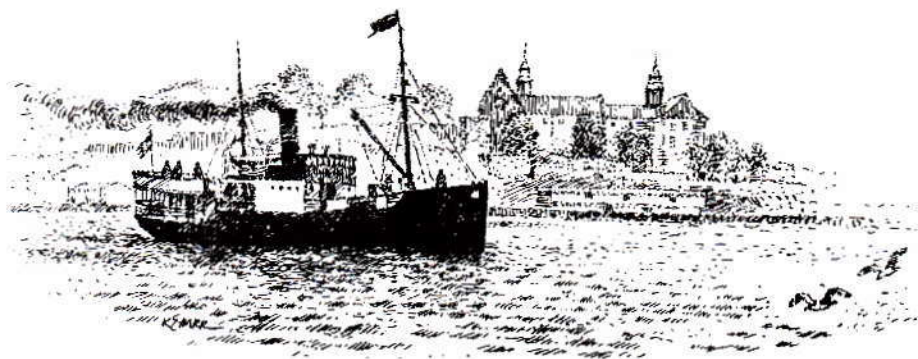
Hovedmålet for Styrbjørn i 2008 vil være å vise frem og bruke båten mer og

samtidig prøve å få til inntektsgivende aktiviteter. Dette forutsetter utskifting av et dårlig båtdekk og noen tilpasninger slik at vi kan få passasjersertifikat på båten. Vi ser for oss kortere passasjerturer og andre typer representasjonsoppdrag. 2008 vil bli en prøvesesong der vi skal samle erfaringer.

Det tredje området styret vil ha fokus på i 2008, er rekruttering av nye entusiaster til fartøyvernarbeidet. Det fremgår av de aktivitetene som er nevnt foran, at vi trenger mer mannskap og flere aktive som kan ta et tak. Selv om vi tar i mot alle med åpne armer, skal vi ikke stikke under en stol at vi ønsker oss spesielt flere ungdommer til fartøyvernarbeidet. Vi tror det er mange som kan tenke seg en slik flott og meningsfylt hobby, men det krever systematisert arbeid fra oss for å komme i kontakt med disse og å ta dem imot i vår organisasjon. For å oppnå resultater, vil dette trolig kreve bevisst innsats over lang tid, men tidspunktet er kommet for å starte opp. Og vi er meget mottagelige for gode ideer og erfaringer på dette feltet, det er vel ikke bare vår klubb som sliter med rekrutteringen?

2008 blir et spennende år for Norsk Veteranskibsklub.

Mårten Ervik
Formann



Siste nytt fra D/S "Børøysund"

Tekst Rolf Nordby/Egil Jørgensen. Foto: Rolf Nordby.

Å pynte opp en 100 år gammel dame for sitt jubileum er ikke alltid en enkel oppgave. Men vi går til arbeidet med å forberede D/S Børøysunds 100 års fest med liv og lyst – og med visshet om at resultatet på alle måter vil bli bra. For å kunne gjennomføre sommerens omfattende jubileumstur til Nord Norge arbeides det nå intens om bord med alle de oppgaver som er nødvendige for at jubilanten skal fremstå mest mulig presentabel – og driftssikker.

Hver tirsdag er det stor aktivitet med dugnadsarbeid av alle slag. Det er satt opp lister med klart definerte oppgaver, med Arnold Lindner som ansvarlig leder i maskinen og Egil Jørgensen som sjef for resten av båten. Oppmøtet er bra og det er hyggelig å arbeide slik i godt sosialt fellesskap, med kaffepauser og prat. Folk møtes. Men det er nok av oppgaver for flere. Møt opp, en behøver ikke være faglært for å kunne gjøre viktige og nødvendige jobber.

D/S Børøysund ligger som vanlig ved Nordre Akershus kai, pent tildekket for vinteren. Før presenningene kom på plass ble livbåtene heist fra båtdekket og plassert på for- og akterdekket. Dette for å gi Hardanger Fartøyvernssenter plass til å rabatte/drive dekket over postkontoret og billettkontoret. Det gjelder om å holde dekket tett når disse lugarene nå er klargjort for full restaurering. Særlig er det viktig at postkontoret fremstår i sin originale form under jubileumsturen, når vi til sommeren skal få D/S Børøysund på eget frimerke. Passasjerlugaren på hoveddekket vil også fremstå ferdig restaurert når vi får den gamle sofaen på plass. I det hele tatt har det forestående jubileet satt fart i en del utsatte restaureringsoppgaver.

På samme måte er det en rekke "småting" man tidligere ikke har prioritert, som nå kommer på plass. De manglende emaljedorstkiltene til lugarene har blitt laget i riktig



størrelse og form, snapperter til lufteklaffene på dørene har kommet på plass, drenskopper med avløp er montert under ventilene, bagasjehyller er satt opp o.s.v. En skikkelig utfordring på håndarbeidsfronten blir alle gardinene for lysventilene og portierene for dørene. Ellers males skottene i forskipet i en noe lysere og riktigere farge enn den som har vært de siste årene. Og synspunktene på fargevalget

er like mangeartet som det er personer om bord. Karakteristikkene varierer fra "myk kaffe latte" til "lys diare". Dette kaller vi engasjement.

I maskinen går de rutinemessige vedlikeholdsarbeidene sin vante gang, det være seg åpning av ventiler og pumper, overhale sleidebevegelsen til sylindren, rens smøresystem, skifte noen foringer.



Kjelen skal renses og kontrolleres på både vann og røksiden, ventiler skal åpnes og sjekkes, med mer. En skikkelig møkkajobb er den rengjøringen som nå gjøres under maskindørken. Sigbjørn og co kan neppe være redd for å få skitt under neglene, en kan få inntrykk at de bruker seg selv som vaskekluter. Imponerende!

En stor og vanskelig jobb ligger i at den store duplexpumpen skal erstattes med en "ny", med riktig kapasitet. Til dette bruker Arnold og Torstein deler fra den gamle pumpen, deler fra utstyr som ble reddet fra en dampmudderpram på Storesand, samt store deler kløkt, oppfinnsomhet og fagdyktighet.

Til våren blir det skikkelig hektisk. Det er planlagt dokking hos Gotenius Varv Göteborg i mars/april, hvor vi i tillegg til de rutinemessige bunnarbeidene, også skal skifte aktermasten og utbedre aktre rorkabelar. Deretter begynner den siste vårpussen, med rustbanking maling, vasking og alt annet som må til for at båten kan vises frem med all mulig stolthet i jubileumsåret.

D/S Børøysund startet nyåret innpakket i presenninger, tilknappet og dyster i januarmørket. Men i toppen på formasta lyste et juletre opp, slik det alltid har vært etter den tradisjonelle og hyggelige juletreheisingen vi har tett oppunder jul. Vi har knapt nok hjerte til å ta ned dette lille treet som har avsluttet sin karriere i masten på et dampskip. Men snart blir det såpass lyst på dugnadstirsdagene at vi neppe vil legge merke til det lille juletreet og julelysene – og "snart" vil vi være på jubileumstur med lys hele døgnet rundt. Vi har noe å glede oss til.

Men før dette skjer er det mye som skal gjøres, og vi gjentar: Møt opp til dugnadene. Hjertelig velkommen.



D/S "Styrbjørn"

Hjemtur fra Göteborg 31.august – 2. september 2007

Tekst: Yngvar Veia. Foto: Tom Bjørge Jensen.

Etter en vellykket tur langs den svensk vestkyst ned til Göteborg, med deltagelse i NORDSTEAM 2007, skulle "Styrbjørn" hentes hjem etter et kortere verkstedopphold ved Gøtenius Varv.

Vi ankom fredag, noen tidligere enn andre for å fortsette fyringen, som allerede var påbegynt av folk fra verkstedet. Da alle var på plass og diverse innkjøp var unnagjort, samlet vi oss i messa for bespisning og planlegging av turen. Vi var til sammen 11 stykker, så noe trangt ble det, men med litt godvilje gikk det bra.

Etter at alle hadde kommet med sine synspunkter, bestemte skipper Øyvind at avgang var satt til kl. 0800 lørdag morgen, og at første etappe skulle gå til Strømsstad. På turen til Göteborg hadde vi et meget vellykket stopp her, med mange interesserte besøkende.

Neste dag tørnet alle ut tidlig, spesielt fyrbøterne, for at alt skulle være klart til avgang. Værmeldingen var ikke den aller beste for kystfarvannet, men det ble bestemt at vi skulle prøve å gå utaskjærs for å spare tid. Vi ble noe forsinket, men avgangen gikk greit selv med noe strøm i elven. På vei ut av havnen hilste vi på innkommende danskeferjer, før vi satte kursen mot Høne og Øckerø. Etter å ha passert Burø ble kursen satt vestover mot St. Pølsan, for derfra å gå langsmed kysten mot Måseskær, Væderøarna og Kosterfjorden. Været var bra med sol og noe vind fra sørlig kant. Fyrbøterne gjorde en svært god jobb, slik at vi kunne gå med ca. 100 omdreininger pr. minutt, som ga ca. 10 knops fart. Med den farten skulle vi klare å være fortøyd i Strømsstad mellom seks og syv på kvelden.

Etter hvert økte vinden på og vi fikk sjøen på babord låring. Dette gjorde at rommannen fikk noe mer arbeide, men siden "Styrbjørn" har dampdrevet styremaskin var dette ikke den største utfordringen. Det ble nok hardere tak for dem på fyrdøken, siden det begynte å bli lite kull i hovedbaksen. Det betydde at fyrbøterne måtte krype inn i baksen og grave kullet frem til åpningen. Her var fyrbøter/matros Bjørge en kløpper.

Vinden og sjøen økte etter som vi nærmet oss Smøgen. Etter at vi hadde passert Sejebåden vest av Smøgen, ble det bestemt at vi skulle gå innaskjærs. På Sotefjorden ble kurs satt mot Sotens Svartskær lykt. Nå hadde vinden øket enda mer, og Bjørn som stod til rors, hadde en stri tøm med å holde kursen.

Etter å ha kommet i smulere farvann, gikk seilassen videre mot Havstensund.



Før avgang fra Gotenius Varv i Göteborg.

Vi måtte da passere Gule Humpen, som er et fryktet sted for småbåtfolket på svenskekysten. Gule Humpen ble ikke noe problem for Styrbjørn!

Etter å ha passert Havstensund skulle det foretas noen prøvemanøvrer. Skipper Øyvind gikk ned i maskinen for å få bedre følelse for hvordan båten reagerte, etter som dette var hans første møte med "Styrbjørn" og hennes mannskap som skipper. Etter gliset å dømme da han kom på broen igjen, var han meget tilfreds med maskinistenes kunster.

Seilasen fortsatte deretter mot Strömstad. Vi skulle ligge i Nordre Hamnen, ved samme kai som på tur sørover. Vi tok en sving inn i havnen slik at vi fikk babord side til kai, og baugen mot vest, dvs. den veien vi skulle gå neste dag. Dette skulle senere vise seg å være et klokt valg.

Klokken var nå blitt ca. åtte om kvelden. Det ble meldt fra maskinen/fyrdøken at de måtte gjøre rent i begge fyrgangene da det var brent fast slagg på ristene i forkant. Dette tok et par timer. Dette viser igjen fyrbøternes strevsomme hverdag.

Da jobben var gjort, samlet vi oss alle i messen for ankerdram og en sen matbit.

Vi diskuterte også neste dags seilas og Øyvind bestemte avgang til kl. 0700 neste morgen. Dette til noen protester, men slik ble det.

Neste dag tørnet alle ut som bestemt, selvfølgelig fyrbøterne først, noen litt tregere enn andre. Alle er ikke like gode i å komme seg tidlig nok til sengs! Været var blitt verre enn dagen før, det blåste liten til stiv sørvestlig kuling med regn. Alt ble gjort klart for avgang. Siden det ikke var noen på kaien for å kaste løs, ble akterspringen



Rorhusstemning.

rigget slik at en kunne løse den ene enden av fortøyningen ombord og deretter dra enden rundt pullerten på land og ombord igjen. Når alle fortøyninger var tatt om bord, unntatt akterspringen, blåste baugen ut fra kaien og det var bare å dra inn akter springen og slå halv fart forover. Alt gikk perfekt selv i den sterke vinden.

Det sa seg selv at vi måtte seile på innsiden av Hvaler øyene p.g.a. været.

Vi gikk på østsiden av Søndre -, Nordre Långø og Tjurholmen, fortsatte inn Sekken, Singlefjorden og opp mot Kjøkøya. Været bedret seg etter hvert, solen kom fram og det sluttet å regne, men fremdeles blåste det kuling.

Etter å ha gått mellom Kråkerøy og Kjøkøya skulle vi passere Strømtangen før kursen kunne settes inn Oslofjorden mellom Rauer og fastlandet. Da vi passerte Tennesskjær lykt begynte vi å merke noe av det som ventet oss lenger ute. Vinden hadde dreiet mer på vest, slik at vi fikk sjøen litt på babord baug. Da vi hadde Strømtangen ca. tvers om styrbord mente Øyvind at vi hadde 3 til 4 meter sjø. "Styrbjørn" oppførte seg som en svane på sjøen. P.g.a. de kraftige fenderlisten på sidene, akterut er de bare ca. 0,5 m over vannet, virket disse som slingrekjølør. Vi slingret neste ikke, men noe sjøskvett kom over bakken. Dette gjorde at vår utmerkede kokke/messejente, Ellen, ikke kom seg ut fra sin lugar/mannskapsmesse etter at kjøleskapet hadde veltet og hun trengte hjelp.

Ute på akterdekket (soldekket) var alt i sin skjønneste orden, med unntak av at slepekroken smalt i endeposisjonen med et brak, noe som skremte den solbadende frivakta.

Etter å ha satt kurs nordover, mellom Strutskrakkene og Skårekrakken, kom sjøen fra akterlig kant og ble mindre og mindre etter hvert som vi kom i le av Missingen og senere Rauer.

Den videre seilas inn Oslofjorden forløp uten hendelser av noe slag. Etter å ha passert Drøbak og øyene innenfor kalte vi opp "Børøysund". Vi visste de var ute med

Fra en svunnen tid



Foto: Helmer Sætre/ Harald Sætre sin samling.

Om bord i M/S "Rigel"

Harald Sætre har sendt dette bildet og han forteller: Jeg har en del bilder fra slutten av 1920- tallet da min far, Helmer Sætre, reiste til sjøs som messegutt og senere kokk. Han var en flittig fotograf. Her er et bilde som trolig er tatt om bord i M/S "Rigel" som tilhørte Det Bergenske Dampskibsselskap. Fra 1924 og fram til krigen gikk skipet i fart på Sør-Amerika. Bildet viser noen av mannskapet som har frivakt. En er opptatt med vask av klær.

Som kjent ble "Rigel" bombet utenfor Tjøtta på Helgelandskysten 27. november 1944 av engelske bombefly. Over 2.500 mennesker mistet livet, i hovedsak russiske krigsfanger.

passasjerer i forbindelse med Oslo Kystkulturstevne. Det ble avtalt at de skulle vente på oss, slik at vi kunne gå sammen til kai, med "Styrbjørn" først.

Kursen ble satt for å seile mellom Steilene og Nesodden landet. Da vi passerte Nesoddtangen og nærmet oss vår kaiplass så vi at "Børøysund" var mye nærmere kaien enn først antatt, slik at det ble de som gikk først til kai, med "Styrbjørn" rett etter. Det var svært folksomt på kaien da vi fortøyde. Dette p.g.a. de mange tilstelninger i forbindelse med Oslo Kystkulturstevne.

Alle var enige om at det hadde vært en utfordrende tur med "Styrbjørn" i tung sjø, og at skip og besetning hadde greid seg godt. Det lover bra for 2008-sesongen."

Styrbjørn

Radiostasjonen og telegrafisten på Styrbjørn

Tekst/foto: Erik Steen.

En gang, tidlig i de glade 90 årene (1990) fikk undertegnede en henvendelse fra en radioamatør i Narvik, om jeg kunne kjenningsignalene til Styrbjørn?

De bokstavene hadde jeg i hodet. Han kunne fortelle at han hadde fått tak i, på en auksjon, radiostasjonen til Styrbjørn, intakt og komplett med reservedeler og ny antenne (kobberledning).

Da han skulle til Numedal uka etter, for å selge en bil, kunne jeg komme dit for å overta radioen, mot et lite vederlag. For kr.300,-, fikk vi den originale radiostasjonen med kort, mellom og fiskeribølge etc., tilbake til skipet.

Transaksjonen ble utført noe syd i leia for Rollag camping.

For å betjene dette klenodiet, mange har nok ikke sett et sådant, må man ha kyndige folk.

Vi har i mange år hatt gleden av å ha Simon Westrheim om bord, som myndig dekksmann, kunnskapsrik forteller og radiomann/telegrafist.

Sitt opprinnelige yrke som telegrafist, har han nok ikke fått utøvd om bord, hans praktiske legning har vi hatt stor glede av.

Simon er ikke så aktiv som tidligere, grunnet helseplager, men er med på forskjellige arrangementer, når det byr seg anledning, noe vi setter pris på.

Etter å ha seilt telegrafist noen år, på norske og svenske båter, var han i mange år ansatt i Forsvarets etterretningstjeneste. Både før han ble pensjonist og etter, var han meget aktiv på Styrbjørn, særlig riving og legging av nye dekksp planker. Som den uredde personen han er, lærte han seg teknikken underveis og det er ikke få meter dekk som ble reparert inklusive styrehustaket.



Simon Westrheim i sin maritime dekorerte leilighet.

Vi hadde i fjor høst gleden av å besøke Simon, i hans maritimt dekorerte leilighet. Denne ligger landlig og luftig til og innsjøen Øyeren kan sees et stykke unna.

Med god leilighet i trygge omgivelser, har Simon mulighet til å nyte sitt otium i mange år fremover.

Vedrørende radiostasjonen, skal denne på sin plass i bestikken i løpet av våren. Med dagens VHF, UHF, mobildekning etc., har tiden løpt fra vår stasjon, for en del år siden, dog er den en del av skipets og den maritime historie.

Nytt løft for D/S «Stavenes»

Tekst: Øyvin Konglevoll

Ein kort historikk

D/S «Stavenes» vart bestilt av dåverande direktør Chr. Michelsen for Nordre Bergenhus AmtsDampskibe, seinare Fylkesbåtane i Sogn og Fjordane, FSF og levert 1. september 1904.

Den målte 32,8 meter og var 6,3 meter brei. Ei kraftig trippel dampmaskin på 237 lhk, ga den ein fart på 9,7 knop. Stavenes vart kraftig bygd, isforsterka og med rund baug for å kunna bryta fjordisen. I 1934 vart båten ombygd, og kunne etter dette ta 7-8 bilar som det første bilførande farty på Sognefjorden. I 1954 vart dampmaskina tatt ut og først erstatta av ein 300 HK Weddop dieselmaskin. To år etter kom der inn ein Bergen Diesel på 350 HK. Båten vart då mykje ombygd og modernisert, bl.a. med ny og lågare skorstein. Med denne utsjånaden gjekk båten i rute heilt fram til slutten av 1960 åra. I 1969 fekk den igjen dampskorstein påsett, då båten vart brukt i filmen "Song of Norway", som omhandla livet til Edvard Grieg.

I 1972 vart båten seld til England. Først var det planlagt at den skulle bli lystfarty, men eigaren døydde. Så havna den i Liverpool, kor ein institusjon for arbeidslause sette i gang ei heller mislukka restaurering.

I mai 1991 vart båten henta heim av det nystarta laget Veteranskibslaget Stavenes.

Fram i lyset att

Dei som var på Nordsteam i Bergen i 2005, hugsar sikkert D/S «Stavenes», som vart buksert inn på Vågen og lagt til kai i Bradbenkshopen framfor «Rogaland». Mange var om bord i båten. Det ein kunne konstatera var at det er langt igjen til «Stavenes» på nytt kan pløya fjordane med damp. Mens det på dampskipa «Oster», «Stord I» og «Styrbjørn» kontinuerleg har vorte arbeidd målretta, har det for «Stavenes» sin del, trass i stor optimisme og eit ganske godt utgangspunkt, skjedd lite og ingenting dei siste åra. Unnataket var klargjering for deltaking og sleping til Bergen for deltaking på Nordsteam 2005.

Då Nordsteam var over vart «Stavenes» slept til Dåfjorden Slipp i Fitjar. Kort tid etter vart båten slippsett, bunnsmurt og påsett sinkanoder. Skroget vart målt og det er faktisk i overraskande god stand. Taket som vart bygd over båten på 1990-talet har gjort si gode nytte.

Sidan hausten 2005 har båten lege i Dåfjorden i påvente av at noko meir skal skje. Men fram til no er det svært lite som har skjedd. Den kan ikkje lenger ligga i Dåfjorden utan at noko skjer. Det nærma seg ein skjebnetime for båten.



"Stavenes". Dette bildet er teke ved Dåfjord Slip i Fitjar i november 2007.
Foto: Harald Sætre.

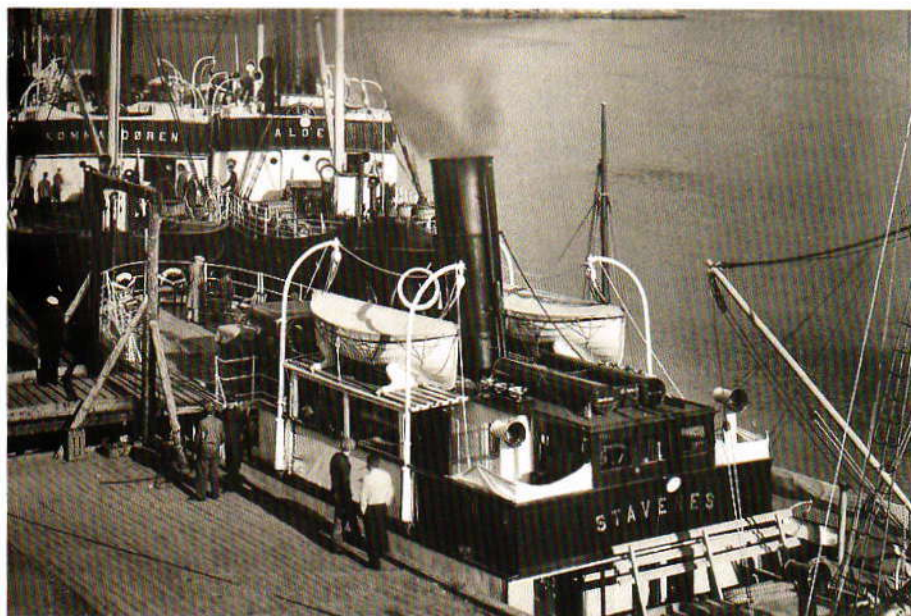
Optimisme i 1991

Mange i veteranskipsmiljøet i Bergen har vore opptekne av «Stavenes». Mange hugsa båten som gjekk i rute for Fylkesbåtane i Sogn og Fjordane heilt fram til 1970. Fleire av Veteranskiplaget Fjordabåten sine aktive medlemmer har i si tid vore mannskap om bord, eller hatt slektningar om bord. Fleire frå laget var engasjert då båten vart henta heim frå England i 1991. M/S «Granvin» var til stades då båten vart slept inn frå Nordsjøen til Solund Verft ein fin føremiddag i 1991. (M/S «Lofoten» kryssa samstundes Sognesjøen.)

Seinare samme sumaren var «Børøysund» og «Granvin» på fellestur til Sogn, og vi hugsa alle den oppbyggjande kvelden på Kvikne hotell, då alle såg lyst på framtida for «Stavenes» og det nyskipa laget. Men etter nokre få år viste det seg at laget ikke hadde nok ressursar, og arbeidet med båten stoppa etter kvart opp.

Unik dampbåt for Sogn og Fjordane

I Bergen er det etter kvart vokse fram eit aktivt veteranbåtmiljø med både damp- og dieselfartøy. Men vi synest at det er for gale dersom «Stavenes» skulle "forlisa" for evig og alltid. Dette av fleire grunnar. For det første er det den siste sjanse til å ta vare på ein av Fylkesbåtane sine dampbåtar. Utgangspunktet i dag er betre enn det var både for «Oster» og særleg «Stord I» etter brannen i 1987. I turistfylket Sogn og Fjordane, med Vestlandsfjordane kåra til eit av verdas beste reisemål, og



Bildet viser litt av miljøet på den tida med to av Fylkesbaatane sine dampbåtar med åpne styrehus."Stavenes" i Lærdal. Fotograf: Ukjent. Per Alsaker si samling.

Nærøyfjorden på UNESCOs verdsarvliste, er tida inne for å utvikla nye og kvalitative reiseopplevingar. Innteningspotensialet for ein ferdig restaurert D/S «Stavenes» burde såleis vera det aller beste. «Stavenes» vil vera ein turist- og kulturhistorisk attraksjon som heile fylket vil kunna ha glede av.

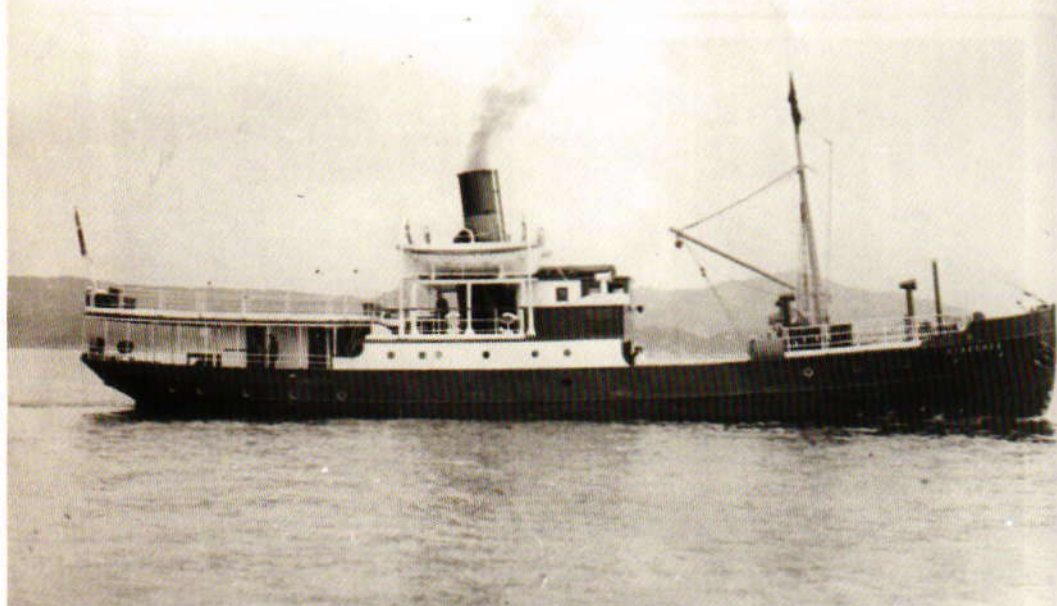
Gradvis gjenoppbygging

Målet er å gjenoppbyggja båten til slik den var etter ombygginga i 1934. Undervegs kan det vera aktuelt å la båten segla ei stund med open bru, slik den var frå 1904 til 1934.

Laget har ei svensk tosylindra compound dampmaskin ståande, men har også på hand ein trippelmaskin. Ein restaurert «Stavenes» skal vera ein båt først og fremst for Sogn og Fjordane. Her gjorde han teneste og her har han namnet sitt frå. Ein reknar med oppslutnad frå sogningar og fjordingar, privat og offentleg, samstundes som det vert send ein godt begrunna søknad til Riksantikvaren. Erik Småland har laga ein grundig dokumentasjon om båten.

Nytt styre

1. desember 2007 vart det halde rekonstituerande årsmøte for Veteranskibslaget Stavenes i Bergen. Dette i full forståing med det tidlegare styret. Med i det nye styret og komitear er valt inn ressurspersonar frå veteranskipsmiljøet i Bergen samt



D/S "Stavenes"

personer med varierende røynsle frå forskjellige stader i Sogn og Fjordane.

Før jul passerte medlemstalet 50. Med aktiv medlemsverving reknar vi snart med å passera 100 medlemmar. Det er og ynskjeleg igjen å bli eit av veteran skipslaga som samarbeider om Dampskipsposten.

Laget er registret i Brønnøysundsregisteret og heimeside vert oppretta –

www.ds-stavenes.no

Det nye styret er:

Øyvin Konglevoll, Bergen, leiar
Svein Barmen, Selje, nestleiar
Stein Malkenes, Florø, skrivar
Lasse Hiis Bergh, Bergen, materialforvaltar
Atle Raubotn, Askøy, styremedlem

Varamedlemmer:

Lasse Vie, Askvoll, kasserar
Harald Sætre, Bergen
Valkomite:
Atle Vie, Bergen,
Hallstein Ese, Sogndal
Steinar Stavenes, Bergen
Revisor: Arthur Brekke, Bergen

Kortsiktig og langsiktig handlingsplan vert utforma og budsjett sett opp etter dette.

Det er vidare oppretta 3 komitear; teknisk komite, økonomisk komite og antikvarisk komite.



Viste du at . . . D/S "BØRØYSUND" er 100 år i år!

Norges siste kullfyrtede damper legger ut på en paradeseilas fredag 20. juni fra sin hjemhavn, Oslo.

Ferden går langs kysten nordover. Under oppholdet i Vesterålen og Lofoten vil skipet anløpe et ti-talls havner.

Høydepunktet for jubileet vil bli mandag 4. august selve 100 årsdagen. Da er Børøysund i Trondheim. Kommunen inviterer til mottagelse i selveste Bispegården.

Les mer om 100 års jubilaranten i neste nummer av Dampskibsposten.

Tor Andreas Bilet.

D/S "Stord I"

Tekst: Arne Sundal, Styreleder i Stiftelsen D/S Stord I.

Hei til dere alle!

Tiden flyr:- sommer er blitt høst og høst er vinter!

For D/S "Stord I" betyr årstidene ulike aktiviteter. I mai i fjor kom "Stord" fra Hardanger med ferdig innredet salonghus akter med 1. plass dame og 1. plass herresalong, samt trappehus ned til hoveddekket. I høst seilte båten igjen til Hardanger Fartøyvernssenter i Norheimsund og vi har tatt fatt på ny innredningsfase.

Hva har skjedd videre?

Jo, i sommer har vi vært med på Torgdagen. "Stord" en lå til kai ved Zakkariasbryggen og tok seg flott ut for de mange som var om bord for å se på båten, og spesielt salonghuset akter var av stor interesse. Mange gode tilbakemeldinger fikk vi om hvor elegant innredningen var, og det gledet oss i det videre arbeidet som skal gjøres.

Månedskiftet juni/juli lå båten ved Lervik på Stord som en av deltagerne i forbindelse med Stordfest 2007, som markerte byens 10-årsjubileum. Her var også seilskipene "Statsraad Lehmkühl", "Christian Radich" og "Sørlandet" med, og ikke minst vår egen M/S "Granvin". Det var et yrende liv rundt det hele, og vi hadde flotte besøkstall om bord på "Stord I". Det gav oss også gode inntekter fra salg av effekter samt utleie av båten. En populær salgsartikkel var en CD-plate med "Stord I" sanger, Kleppevikmelodier og lokale låter fra Stord. Platen er produsert av bandet "Stordingane" og er en gave til Stiftelsen.

Bønder i Byd'n var det tredje arrangementet vi var med på med D/S "Stord I". Vi lå til ved Bryggen i Bergen. Båten var i dette tilfelle leiet ut til Fitjat Videregående skole, kokkelinjen, som her deltok i den store matfestivalen og på menyen som ble servert om bord var det lekre matretter å få kjøpt. Til tross for det dårlige været ble båten godt besøkt.

Den 14. september gikk vi til Hardanger Fartøysenter i Norheimsund for nye innredningsarbeider. Styret i Stiftelsen D/S "Stord I" har besluttet at vinterens arbeid er som følger: 1. plass salong akter på hoveddekket skal startes opp og gjøres ferdig. Det skal legges tredekk på shelterdekket fra akter til frem til utgangen på fordekket, og tredekk skal også legges på hoveddekk akter og frem til maskincasing. Alt dette har en kostnadsramme på rundt kr. 2,6 mill. Finansieringen er i god gjenge så dette skal vi klare.

Båten er lovet leveringsklar 1. mai 2008, og da håper vi også at vi har fått passasjersertifikat for 99 personer, noe som gjør oss istand til å bedre inntjeningen på arrangementene i 2008.

Det vil glede oss om dere som har lyst og tid til eventuelt å stille som mannskap eller til andre gjøremål om bord når våren nærmer seg, vil ta kontakt med oss.

D/S "Stord I" er en praktfull båt å være om bord i, så bli med du også.

D/S "Stord", Foto Harald Sævi



”Turisten” kommer i 2009

Tekst: Øyvind Ottersen

Foto: Siri M. Dalnoki.

Om ca. halvannet år skjer en begivenhet større og mer spektakulær enn de fleste kan forestille seg. I juni 2009 er D/S ”Turisten” tilbake i Haldenvassdraget. Arbeidet med restaureringen pågår for fullt i Stathelle. – Dette er et fantastisk prosjekt, og det er helt utrolig at Alf Ulven og Tore Aksel Voldberg har brukt så mange penger av egen lomme for å bevare et kulturminne, sier Geir Arntzen, daglig leder i skipsverftet Hansen & Arntzen.

Ingen vet ennå hva sluttregningen kommer på. Men vi bommer neppe mye om vi anslår den til å være rundt 30 millioner kroner. Man trenger ikke noe langvarig kurs i økonomi for å forstå at det er en dårlig investering, om man skal legge bedriftøkonomiske hensyn til grunn. Men det gjør verken Ulven eller Voldberg. De to aremarkingene har helt andre hensikter med sitt ”Turisten”-prosjekt. De ønsker å gi noe tilbake til det lokalsamfunnet de er så glad i. De ønsker å ta vare på et av våre største og mest elskede kulturminne. En større gave til Haldenvassdraget enn en fullrestaurert D/S ”Turisten” kan man neppe få.



D/S ”Turisten”.



D/S "Turisten". "Dronningen" – slik vi gjerne vil huske henne fra Halden-vassdraget.

Helt utrolig

D/S "Turisten" ble satt i trafikk på Haldenvassdraget i 1887. De første årene først og fremst i nyttrafikk. Men etter hvert ble båten også et viktig kommunikasjonsmiddel for folk langs vassdraget.. Fra Tistedal til Skullerud. I kombinasjon med den smalsporete jernbanen "Tertitten" fikk båten stadig større betydning i turistsammenheng. Særlig Oslo-folk benyttet seg av rundturen med jernbane-båt-buss. I 1909 reiste Kong Haakon med "Turisten" på vassdraget. Det var en stor begivenhet. Han hadde vært konge for et fritt Norge i bare fire år. I 1926 ble båten restaurert og modernisert. De neste årene ble gode for D/S "Turisten", men så gikk det den gale vegen. Bruken gikk ned og vedlikeholdet var så som så. På 1960-tallet var det slutt. Båten ble strippet for inventar og noe stål. En dynamittladning i toalettsskåla sendte Haldenvassdragets dronning til bunns av Femsjøen. For godt. Trodde de aller fleste. Dette skjedde 1. desember 1967.

Ildsjeler

På 1990-tallet dukket noen ildsjeler fra Aremark opp. Det ble besluttet å redde båten fra rust og glemsel. Etter rundt 30 år nede på 20 meters dyp ble vraket hevet i 1997. Thor Østensvik og flere til har siden jobbet med prosjektet. Alf Ulven og Tore Aksel Voldberg stilte penger til disposisjon. Ingen av dem hadde forestilt seg hvor omfattende og dyrt det skulle bli, men de har ikke trukket seg av den grunn. Prosjektet skal gjennomføres. Lørdag 27. juni 2009 blir det jomfrutur og stor festivitas på Femsjøen. Da er dronningen tilbake. Da får den moderne M/S "Turisten" selskap på vassdraget. I kombinasjon med de andre flotte dampbåtene stasjonert på Ørje skal vassdraget få en attraksjon som vil få store ringvirkninger.



Hansen & Artzen
fikk oppdraget med
å bringe de sørgelige
levningene av
D/S "Turisten"
tilbake
til gamle tiders
storhet.
Foto: Thor Hansen.





Dekket på D/S "Turisten" legges.

Foto: Thor Hansen.

Intensivt arbeid

Hos Hansen & Arntzen i Stathelle jobbes det på spreng for å få båten ferdig. – Vi har ikke mer enn tiden og veien. Men vi skal klare det. Dette er et fantastisk prosjekt bygget på tillit. Jeg har aldri vært med på maken. Vi slipper å forholde oss til annet enn selve jobben. Alf Ulven er bare helt fantastisk å ha med å gjøre. Pengene kommer når de skal. Han følger med og gir oss all den tillit vi trenger. Det gir oss handlefrihet og full konsentrasjon om den krevende jobben, sier daglig leder Geir Arntzen. D/S "Turisten" skulle opprinnelig restaureres tilbake til 1909 – utgaven. Slik blir det ikke. Nå er det 1927-utgaven som gjelder.

– Det har gitt oss mange nye utfordringer, og noe jobb måtte gjøres om igjen. Men det skal vi klare. Vi er ferdig med stålarbeidene. Skroget er delvis originalt og delvis nytt. Noen plater kunne brukes. Andre måtte skiftes ut. Vi har brukt 50.000 klinker. Alle satt inn for hånd. Et møysommelig arbeid, for dette skroget er enestående i sitt slag. Nå er også dekket på plass. Båten begynner for alvor å ta form.

Prestisje

– Er restaureringen av D/S "Turisten" et prestisjeprosjekt for Hansen & Arntzen?

Ja, selvfølgelig. Det er et fantastisk oppdrag. Vi er blitt vist stor tillit, og den tilliten skal vi vise oss verdig. Men det er ikke første gang vi har store og viktige oppdrag. Verftet har vært i familien i seks generasjoner. Gjennom årene har vi bygget nytt og restaurert gammelt. Vi er egentlig et trebåtbyggeri, men påtar oss mange ulike oppdrag. Blant annet har vi totalrestaurert kjent båter som "Anna Kristina", kongesjaluppen "Stjernen", redningskøytene "Christiania", "Liv", "Sandefjord" og



Dystre minner fra sprengingen og senkingen i 1967.

Foto: Thor Hansen.



Dag Petter Berntsen (t.v.) og Robin Arntzen innrømmer at det er en krevende jobb å få på plass 50.000 klinker. – To mann klarer hundre om dagen, sier de.



Daglig leder Geir Artzen i skipsverftet Hansen & Arntzen er glad for oppdraget og stolt over arbeidet som er gjort i forbindelse med restaureringen av D/S "Turisten". – 27. juni 2009 blir det jomfrutur på Femsjøen, sier han.

"Rundø". I tillegg inneholder listen veteranbåter som D/F "Storegut", "Statsraad Lehmkuhl", Kongeskipet, "Hansteen", "Mohawk" og "Havnøy", sier Geir Arntzen.

Lekter til Halden

Når D/S "Turisten" er ferdig, skal den fraktes til Haldenvassdraget. Det er ingen liten operasjon.

- Båten er for stor til å fraktes langs landeveien. Den vil aldri komme igjennom tunnelene. Derfor fraktes den på lekter fra Stathelle til Halden. Derfra kjøres den på bil til Femsjøen hvor den blir sjøsatt. Det blir en gedigen opplevelse. 27.juni 2009 blir en stor dag for både oss og alle som har et forhold til Haldenvassdraget, sier Geir Arntzen.

Les mer om D/S "Turisten" i Dampskibsposten nr. 50 3/1997 og nr. 63. 1/2002 (Red.)

D/S "Turisten" – trenger hjelp fra publikum

Tekst: Øyvind Ottersen.

Arbeidet med restaureringen av D/S "Turisten" er inne i en hektisk og viktig periode. Nå skal detaljene på plass. Først på tegnebrettet. Så på båten. Men fortsatt mangler mange detaljer.

- Vi trenger opplysninger og gjenstander. Derfor håper vi på hjelp fra publikum, sier daglig leder Geir Arntzen på verftet som står for restaureringen.

Mange i Aremark og Marker hadde i sin tid et nært forhold til Haldenvassdragets "Dronning". Derfor bør det også finnes gamle fotografier, kunnskap og kanskje også noen gjenstander som verftet kan ha brukt for.

- Hva er dere ute etter?

- Alt. Opplysninger om store og små detaljer. Vi trenger alle opplysninger vi kan få for å sette båten i stand så lik 1927- utgaven som mulig. Dette er viktig også i forhold til Riksantikvaren.

Ta kontakt

- Hva kan folk bidra med?

- De kan ha gamle bilder som for dem kan virke ubetydlige. For oss kan små detaljer i bakgrunnen ha stor betydning. En luke, en benk, et rekkverk. Kanskje finnes det noen som husker hvordan gardinene så ut, farger, form. Hvordan var gardinstengene? Kanskje noen damer reiste mye med "Turisten" og festet seg med slikt. Damer er gjerne flinkere enn oss menn til å se slike detaljer.

- Vi vet at mange tok med seg gjenstander fra "Turisten" før den ble senket i

Femsjøen. Finnes disse gjenstandene fortsatt? Inventar, service, askebegre. Ja, hva som helst.

- Hva skal folk gjøre dersom de har noe av dette?

- Ta kontakt. Vi blir veldig glade dersom vi får en oversikt hva som finnes. Folk bør ikke være redde for at de må gi fra seg noe. Vi er interessert i å registrere det. Fotografer og kanskje få laget kopier. Selv om det aller beste selvfølgelig vil være å få originalen, sier Geir Arntzen.



Arbeidet med å gjenskape D/S "Turisten" går stadig fremover.

Motormuseet – Gokstad kystlag i Sandefjord

Tekst /foto. Thor Hansen.

Utrolig hva engasjerte og flinke folk kan få til..! For en tid siden besøkte jeg Gokstad kystlag i Sandefjord og jeg må si jeg ble mektig imponert av det jeg fikk se. Her kunne man få oppleve i full virksomhet et motorverksted, trebåtbyggeri, slipp, et modellverksted med mer og ikke minst et komplett motormuseum som var smekkkfullt av nydelige restaurerte motorklenodier av mange slag. - Ingen tvil at mye innsats og kunnskaper ligger bak alt dette.

Kystlaget overtok slippet og et komplett motorverksted med mange motorer og motordeler for endel år siden. Det ble bestemt at båtmotoren skulle få en sentral plass i kystlagets virksomhet og Verkstedlaget ble etablert som eget arbeidslag.

Men mye måtte gjøres.- I februar 2005 ble et gammelt skur revet, grunn ble gravet ut og murer og golv ble støpt. Samme året ble et nytt bygg reist, taket ble lagt og Verkstedlagets medlemmer fortsatte med utvendig kledning, isolasjon og innvendig panel.

Våren 2006 ble det hentet gammel murstein fra Hof til veggene i den delen av arealet som skulle bli den nye utstillingen av gammelt verkstedmiljø. Verkstedlaget innså ganske snart at arealet kunne vært mye større. Man måtte derfor være kreative når plassen skulle disponeres på en best mulig fornuftig måte.



Per Angel-Hansen (høyre) forteller modellbygger Thor R. Odberg om hvordan en dampmaskin fungerer.



Båtmotorer av mange forskjellige fabrikater og størrelse, nesten så langt øye rekker.

Motorer, som skal kunne kjøres, ble plassert på en slik måte at de lett kan kjøres ut. Andre motorer, som kun skal stå i utstillingener ble montert på stativer og på vegger, for å spare gulvplass. Man forsøker også å få plass til annet utstyr, som propellanlegg med mer.

I det som blir kalt "den gamle verksteddelen" er det montert to maskiner med gammeldags reimdrift. Søylebormaskinen ble for mange år siden hentet fra en smic på Haukerød.- Og slik kan man fortsette.- For hver gjenstand i dette unike miljøet har sin spesielle historie. Dreiebenken kommer fra SMI, men fra den tiden bedriften het Sogn Mekaniske Industri as. Dette var bedriftens første dreiebenk. Strøm til maskinene og driften blir hentet fra et Marna aggregat, som er montert ved siden av. Aggregatet ble produsert ved Marna i 1959, og har tidligere vært montert som reserveaggregat i et tilfluktsrom i brannstasjonen i Svelvik. Brukstiden på aggregatet da det ble overtatt av Verkstedlaget, ca. 50 timer.

Båtmotorene

Arbeidet startet relativt raskt med restaurering av motorer. En viktig beslutning, for rundt om forsvant sjeldne motorer og deler og kanskje ble borte for alltid.

Når man går rundt og rusler rundt på et slik sted, kommer man gjerne på alle de gamle rustne klumpene av noen motorer man har sett og som nærmest lå slengt rundt over alt. Mange endte vel opp som moring og akterfeste for en eller annen lystbåt

og kom til nytte på den måten. Men da er det bedre her, hvor man kan se slike motorer igjen, vakre som smykker og hadde det bare vært meg som hadde bestemt i heimen, kunne jeg gjerne tenkt å ha et par stykker i glassmonter i stua. De er jo reine kunstverkene, med vakker maling og nydelige detaljer i blank messing.

På min vandring rundt på motormuseet registrert jeg vel tre dampmaskiner, en Jobu påhengsmotor, som ved et håndgrep kunne gjøres om til en motorsag.- Jeg stoppet også opp ved en gammel påhengsmotor med navnet "Pors". Denne måtte jeg ha en forklaring på og Per Angel Hansen, primus motor for motormuseet, hadde svaret klart. - Joda, det ble laget påhengsmotorer i Porsgrunn og denne typen ble det laget 15 stykker av.

For noen kunnskaper disse guttene sitter inne med! Jeg tviler ikke på at de kjenner sine motorer ned til minste detalj.

Videreformidling

Det nye motormuseet vil være et stort skritt i arbeidet med å samle, dokumentere og videreformidle norsk motorindustri. Det er videreformidlingen av denne historie, som er selve drivkraften bak arbeidet som Verkstedlagets medlemmer driver.

Tanken om dokumentasjon og videreformidling av motorhistorie, primært norsk motorhistorie, utviklet seg og ideen om en nettside med informasjon om motorer og dokumenter kom i gang. I dag er det registrert ca. 75 motorer. Motorene er registrert med fotografier, og alle kjente tekniske detaljer som kan dokumenteres. 778 dokumenter er nå beskrevet på kystlagets nettsider. Svært mange motorsamlere tar kontakt, og ber om kopier av dokumentasjon de trenger. Noen har kjøpt en snekke med gammel motor, og setter stor pris på å få kopier av originaldokumentasjon for sin motor.

Grunnlaget til denne artikkelen er hentet fra bladet Kystvakt, meldingsblad for Gokstad kystlag.



Mengder av forskjellige påhengsmotorer er også blitt tatt godt vare på.

”Sotengler” – sjøfolks hverdag i mellomkrigstiden

Av Gøthe Gøthesen.

”De gamle fyrbøterne med svetteraggen rundt halsen var en rase for seg”, sier Thorbjørn Nordeng. ”Jeg husker spesielt en av dem, en som het ”Kal med hue”, fra Tønsberg. Denne mannen hadde vel aldri spart opp fem øre. Men fyrbøter var’n. Stimen på topp! Men alle pengene gikk i havna når han kom i land. Du skjønner, om han var kommet i land og møte en mann som ikke hadde jakke og holdt på å fryse i hjel, hadde han vrengt av seg jakka og sagt: Ta den her! Men Gud nåde om noen hadde tatt noe fra hans lugar. Han ga seg ikke før synderen var tatt. Og den synderen kunne bare pakke sekken sin og forsvinne. Sånn rase var de. De var veldig skvære.... Passa jobben sin. Men bland deg ikke borti demses brennevinflasker og demses kvinnfolk! Da gikk det gæli!”

De kunne saktens trenge en fest av og til. De hadde en varm og slitsom jobb. Maskineriet var en blanding av moderne teknikk og muskelkraft. Med Ericssons geniale skrue i den ene enden og møkkete, svettende menn i den andre. Kullene ga liv til ilden, som gjorde vannet i kjelen til damp. Dampen skjøv stemplene opp og ned i en avsinndig fart. Og stemplene drev akslingen rundt. Og i enden på akslingen satt propellen og skjøv skip, last og mannskap frem til fjerne og nære steder, til Haparanda, Liverpool og Yokohama. Mennene trengte ikke være geniale. Men de måtte være sterke og utholdende. Det var en æresak å holde steamen på topp. Skuffe på skuffe, tonn på tonn ble fortært av en umettelig ild, og ble til hestekrefter. Men kjelen var ikke altetende. Den ga fra seg store mengder aske og glødende slagge som ble raket frem på dørken og slukket med sjøvann. Dette gjorde ”stokkhølet” (kjelerommet) til et inferno av varme, damp, kull og skitt. Ikke underlig at mange har sammenlignet fyrbøterens virksomhet på dørken med smådjevler som danser i helvete. ”Sotengler” ble de kalt om bord. Og det plasserte dem jo et sted midt i mellom de to ytterpunktene.

I kullbaksene regjerte kulllemperne. Baksene var rom på hver side av kjelene som tjente som lager for kullene. Fra baksen ble de trillet og skyflet ut på fyrdørken. ”Noen kull var nesten bare støv”, forteller Thor Oug. Innen i baksen var det svart som natten og der kunne de verken se eller puste. Den eneste lyskilden de hadde var en lampe som så ut som en kaffekjele med tykk vegg på. Den var fylt med tranolje og oste fælt. Dette apparatet ble kalt for ”trankukk”. Baksen var delt i to deler, over- og underbaks. Underbaksen var veldig trang.

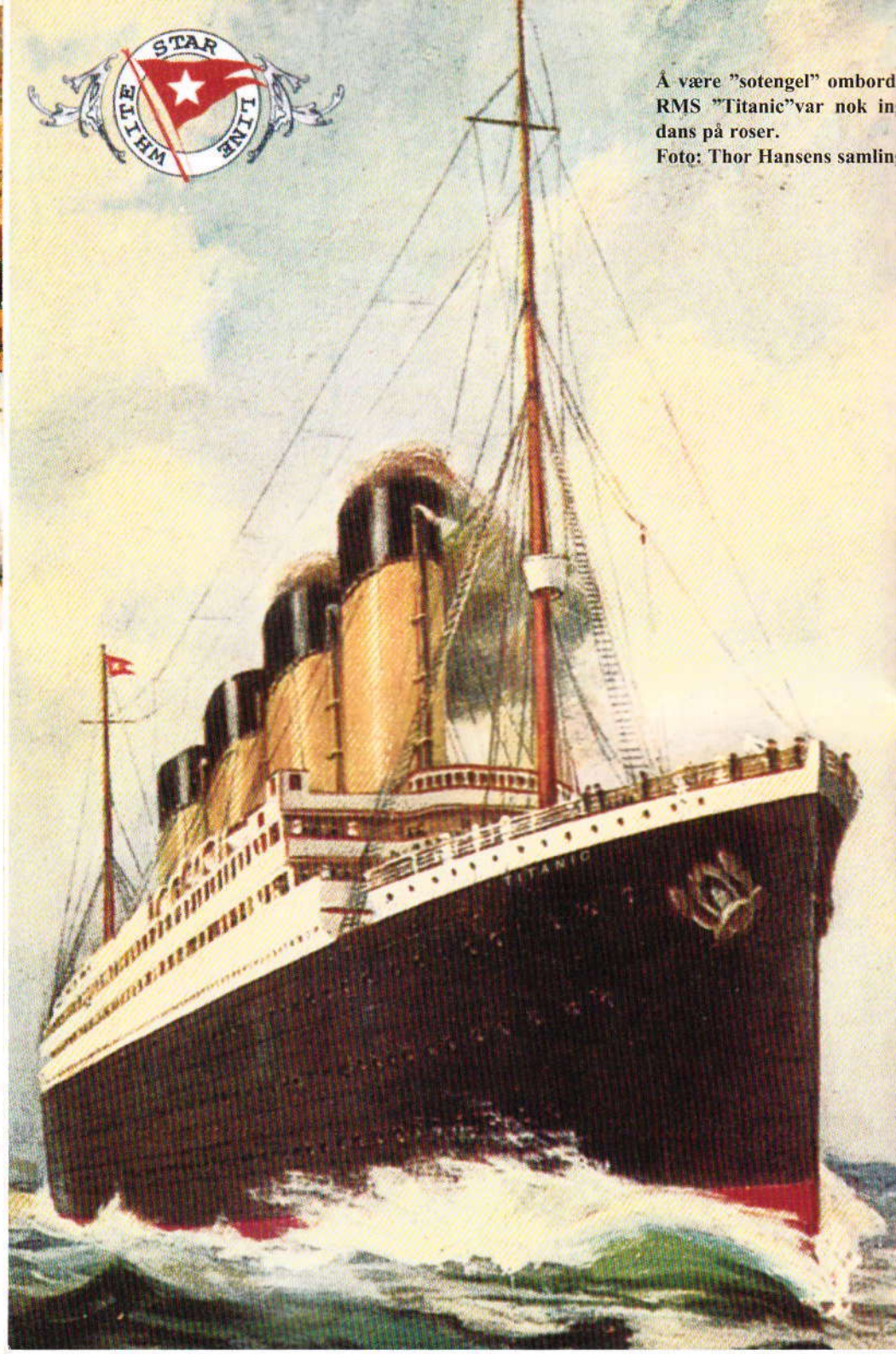
”Når vi skulle inn i baksen med tom trillebår, måtte du dra den etter deg, og når du skulle fylle båra, måtte du ta køla og kaste dem over skuldra ned i båra. Og ute på dørken sto tre gjerne fyrbøtere og banka i skottet og skulle ha køl....”

Dette motivet viser forholdene fra
det indre i en kullfyrt dampbåt.
Etter maleri av Henry M. Carr.





Å være "sotengel" ombord
RMS "Titanic" var nok in-
dans på roser.
Foto: Thor Hansens samlin



Evert Taube, Sveriges store visedikter og trubadur, seilte i sine yngre år til sjøs. Mange av visene hans er hentet fra sjøen og sjølivet. En av disse visene heter "Eldarevalsen" (fyrbøtervalsen) og forteller om fyrbøter Charlie Barr som sovnet på kjelen under en kjelesjau - og våkner først når de skruer på mann-lokkene, vannet slippes inn på kjelen og fyrbøterne begynner å fyre opp:

"Och jag tänkte, nu er det nog
klokt
Charlie Barr, att du kvikt läser
Upp Fader Vår,
För här eldare, här, blir du kokt!"

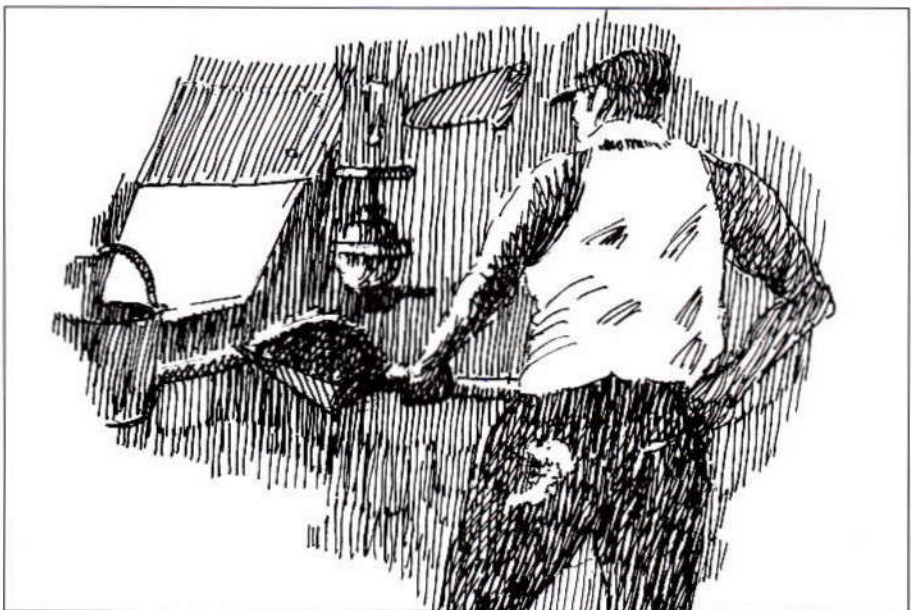
Som ved en skjebenes tilskikkelse slipper Charlie unna da en av kameratene åpner mannlokket for å hente pikka han hadde glemt igjen på kjelen.

Evert Taube har en sans for velklingende navn. Og båtene fra "Eldarevalsen" er intet unntak: "Bermudas" og "Ailcen Alannah" het de. "Eldarevalsen" er bygget på dikterens egne opplevelser om bord på norske båtene "Skogland" og "Noreg", og en historie han hørte om fyrbøteren Charlie Barr på haugesunds båten "Skogland". Melodien til denne visa tryllet han frem mens han flirtet med en rødåret irsk skjønnhet som solgte fisk på et gatchjørne i Dublin. Hun ga ham en fiskebit mot at han spilte en stubb på munnspeilet sitt. Og stubben var begynnelsen til "Eldarevalsen". Jenta het selvfølgelig Aileen Alannah. Eller kanskje han drømte at hun het det...

Så dramatisk som Evert Taube opplevde de færreste livet som fyrbøter. Men alle vil gjenkjenne hans beskrivelse av livet på dørken. Og ingen som noensinne har vært på kjelesjau, glemmer hvordan det arter seg.

Birger Ole Kristian Olsen var læregutt på Nylands verksted før han dro til sjøs.. Det var gjerne læreguttene som hadde jobben med kjelesjau. En dag kom det inn en liten taubåt som het "Trygg". Den hadde så forbasket små mannhull (åpningen inn til kjelen) at "en måtte truce hue og alt sammen inn." Alle guttene var nede og kikket på "Trygg", men ingen ville ha jobben. Skipperen tilbød femten kroner. Femten kroner var i og for seg ikke så galt, mente Olsen. På den annen side, her var det tydelig at det var selgers marked. Så han tilbød seg å ta jobben for femogtyve. Og fikk til slutt tilslaget: "Jeg ble dytta inn på kjelen med bare ei sånn tynn, kort bukse på meg. Forresten, jeg ble trøkket inn på kjelen. Og jeg ble dratt ut igjen så jeg var skinnfleggt på begge lårsidene. Men jeg hadde tjent femogtjue kroner fra klokka var åtte om morran til den var tre om ettermiddan... Du skulle ha sett den unge læregutten fra Nylands værste som gikk Bispegata opp til Vålrenga hvor vi bodde... Og den gangen kunne jeg kjøpe meg en ny dress for de pengene!"

Varmt var det i tropene, både på dekk og i lugarer. Men først når man kom ned i maskinrommet, fikk man et begrep på hva varme var. Inne på fyrdørken sved svetten i ansiktet, femti-seksti grader kunne det være på det verste. Og stakk du hodet innunder det store lufttrøret, føltes tropevarmen ovenfra som en kald foss som kom



Tegning av Carl Fr. Monsen.

strømmende nedover deg. "Klosterfos" het båten, en kullfyrt steambåt. Olsen var fyrbøter ombord engang på tyvetallet, de var på vei opp Gambiafloden: "Det var en tur du aldri glemte," forteller han. Han hadde vakt sammen med en svær, kjempesterk finne. Varmt var det på dørken fra før, og bedre ble det ikke etter hvert som de kom lenger inn i jungelen: "Du var sikker på du hadde vært i helvetes forgård. Det var så varmt at svetten rant oppover". Finnen hadde vært i kullbaksen og trimmet ned kullene. "Men plutselig hører jeg et sju jævla rabalder, og et hvitt fjes kommer til syne ved kølabaksens utløp.. Der krabber han ut, hvit som et lik i fjeset." Det viste seg at finnen hadde sett en mann som hadde hengt seg der inne. Og han turde ikke for sitt bare liv gå tilbake. Olsen gikk inn og prøvde å finne gjenferdet, men det var forduftet, slik gjenferd har for vane.. De avtalte da at Olsen skulle trimme kull mens finnen fyrte og slagget: "Men fortell det faen ikke til noen," sa'n, for han likte ikke at han var overnervøs. "Å, han var en svær kraftig flåta, ser'u." Så var det en dag de satt i ruffen og pratet. En fredrikstadgutt som het Brynildsen fortalte at han flere ganger hadde sett en hengt mann i i styrbord kullbaks. Da ble finnen hvit som et lik. I påsken skulle de mønstre av i Kristiania, og fikk pengene utbetalt hos chif'en, en mann i sekstiårene. "Ja, karer, jeg hører dere har sett en mann i størbords kølabaks. Og det er rart, gutter," sa han, "jeg har jo vært med da dem bygde denne båten.... Og enten dere tror meg eller ei, så hang det en mann der da vi gikk prøveturen. I den kølabaksen!"

Fyrbøterne var kjent for å være meget ærekjære og mange viste liten forståelse for folk som ikke klarte jobben sin. Thor Oug forteller om en gang de hadde feid

røykrørene og skulle tømme sotkassen. Der inne var det forferdelig varmt, gjemt i soten var det alltid litt glør. Men soten måtte ut, og denne jobben krevde sin mann. En ung, uerfaren lempere ble sendt inn i sotkassen. Han kom snart krypende ut igjen, kunne ikke stå der: "Vi sa det var bare noe tull, han fikk med seg et slags brett som han kunne stå på. Men enden på visa ble jo at han forbrant begge beina og kom på sykehuset. Siden har jeg ikke sett ham".

Den tekniske utviklingen går sin ubønnhørlige gang. Den avskaffer mange arbeidsplasser og skaper få nye. I dag er det bare veteranskip som seiler med kullfyrt dampmaskin, og folk med erfaring fra kullfyring begynner å bli en sjelden rase. Noen av de siste fyrbøterne avsluttet sin karriere i vinterfarten på Middelhavet i årene like etter den annen verdenskrig. Disse karene pendlet mellom noen få kølabrennere som nærmet seg dagen de skulle bli til spiker.

Blant dem var noen båter i Fearnley & Egers Biscayalinje, forteller Harald Søhoel. "Disse karene var fuktige karer, de sto aldri lenge om bord. De gjorde gjerne en tur, fikk sparken, mønstret på ny båt og fikk sparken der også. De havnet så ved utgangspunktet, en evig runddans der av- og påmønstring ble rutine. De var flinke, profesjonelle fyrbøtere, men ved avgang fra spansk havn hadde de vanskelig for å holde seg på beina. Og det var umulig å holde steamen på topp. Når de lå i i Nord-Spania og skulle sørover rundt Kapp Finisterre, satte de gjerne kursen rett nordover ut i Biscaya for å unngå å drive på land. Og ganske riktig, utpå natta ble det dårlig med trykk på kjelen. Det var Søhoels vakt. Da kom han 'far' opp på brua, åsså sa'n: 'Du aenstørmann, jeg hører du har fyra litt fø'. Jo, han hadde da det.

'Ja jeg likem'te å be deg om det, men kan dun'te være så snill å gå ned å fyre litt, jeg syns det er ille om vi driver i land'. Og slik ble det. Dagen etter skulle det være oppgjør. Skipperen, som var en svær, kraftig kar, ba annenstyrmannom å bli med akterut for å få hevet alkoholen over bord: 'Og der lå han som skulle på vakt oppi køya med tresko og alt samma. Han bare gløttet på det ene øyet, og så san'n: 'Du bø'kke leite kap'n, det finnes ikke en dråpa igjen her atterut!' Og så slo kna'n helt".

Takk til forfatteren Gøthe Gøthesen, at vi kunne benytte dette utsnittet fra hans bok: "Sjømannsliv, fra sjøfolks hverdag i mellomkrigsårene". red.

ETTERLYSNING

Er det noen der ute som kan hjelpe undertegnede med opplysninger om D/S "Vindeggen"

Den ble antagelig bygget i 1916, og tilhørte J. Folkmann's rederi i Skien. Den ble senket av den tyske U-151 utenfor Amerikakysten den 10. juni 1918. På dette tidspunktet var Edvard Ballestad kaptein. Hele besetningen ble reddet.

Thorbjørn Wahlstrøm, tlf.: 35 52 06 44, e-post: thorbjwa@online.no

Rapport fra Hestmanden

Av Svein Vik Såghus, prosjektleder "Hestmanden", Bredalsholmen Dokk og fartøyvernssenter.

Arbeidet med å restaurere DS "Hestmanden, samt tilpasse skipet ny drift som museumsskip, pågår for tiden i et høyt tempo". Etter planen skal akterskipet gjøres ferdig utvendig og "avdukes" den 21. juni, i forbindelse med dampskipsbesøk og 100-års jubileum for DS "Oster" og DS "Børøysund". Akterskipet ble derfor malt opp utvendig og lysventilene montert på plass i høst. Utvendig skorstein nærmer seg også ferdig. Før den kan monteres skal imidlertid større utstyr til maskinrommet fraktes om bord og ned skorsteinsløpet. Derfor er det også stor aktivitet i maskinrommet. Dessuten pågår det dekkleggingsarbeid på spardekket, og som en start i arbeidet med å tilrettelegge skipet for publikum, lages det en ny gjennomgang fra lasterom til maskinrom.

Les mer om "Hestmanden" i neste nr. av Dampskibsposten.



Trykkprøving av hjelpekondenser.



Nymalt akterskip.



Rørlegging under maskindøren.

Nattruteskipet M/S "Sandnes"



M/S "Sandnes. Foto: Amund Ragnar Bjerkeseth.

Fra Amund Ragnar Bjerkeseth i Sandnes har vi mottatt bilder og opplysninger om denne vakre veteranbåten. Dette skipet ble levert 23. mars 1950 fra Nylands Verksted i Oslo til Sandnæs Dampskipsaktieselskab i Sandnes. Skipet seilte trofast i nattruta mellom Sandnes/Stavanger og Bergen i hele 24 år. Nå er dette skipet blitt tatt vare på og nå godkjent som verneverdig fartøy av Riksantikvaren.

Det var en stor begivenhet da nattruteskipet "Sandnes" kom ny i 1950. Det var i den magreste etterkrigstiden og det er nesten utrolig hvilket flott skip man hadde klart å bygge, - den reneste yachten! Det var nesten like stor begivenhet da "Sandnes" kom hjem igjen som veteranskip våren 2007. Skipet skal nå drives og bevares som et flytende museum. Hensikten er at også kommende generasjoner skal få anledning til å se det ypperste av norsk skipsbygging og samtidig nyte atmosfæren av mahogny, skinn og blankpolert messing.



Noe av interiøret ombord. Foto: Amund Ragnar Bjerkeseth.



Noe av det vakre interiøret ombord. Foto: Amund Ragnar Bjerkeseth.



Mer om "Viking"

Det var ikke Columbus som oppdaget Amerika!

Av Trygve Gunderesen.

Det var dette Magnus Andersen ville minne amerikanerne om da han i 1893 seilte et vikingskip, en tro kopi av Gokstadskipet til verdensutstillingen i Chicago. Formålet med turen var å få anerkjennelse for Eirik Raudes sønn Leiv Eirikssons oppdagelse av Amerika 1000 år tidligere. Og han ville få Norge og den norske sjømannsstand fordelaktig omtalt der borte. Det klarte han 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" som skipet het. 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.

Verdensutstillingen i Chicago i 1893 skulle markere Columbus' oppdagelse av Amerika 500 år tidligere, og spanjolene hadde rekonstruert flere av hans skip som ble slept over Atlanterhavet til jubileet. Men da utstillingen åpnet kom et norsk vikingskip seilende innover Michigan-sjøen mot Chicago, eskortert av marinefartøylene "Michigan" og "Blake" og fulgt av ca. 50 dampskip med anslagsvis 50 000 mennesker om bord. Og på utstillingens område sto 130 000 mennesker og tok imot "Viking" med Magnus Andersen og hans mannskap på 11. (Spanjolene ble møtt av 80 000).

En av avisene skrev bl.a.: "Fra den stund "vikingene" betrådte amerikansk jord har deres reise været et eneste triumftog. Deres ferd fra Newport til Chicago via New York, Eirekanalens byer og byene ved innsjøene har været en enestående rekke av storartede ovasjoner. Ingen fremmede gjester har noensinne fått en mer varmhjertet og ærefull mottagelse i dette land. Mottagelsen i Chicago var storartet og glimrende – over enhver beskrivelse. Vår millionby har aldri vært skueplass for noe lignende. Gamle menn, som har levet i Chicago alle sine dager, har ikke opplevet et skue som det der viste seg for deres øyne da "Viking", ledsaget av en flåte av flaggsmykkede skip, gled inn på Chicagos havn".

Andersen søkte Stortinget om 8 000 kroner til prosjektet men fikk avslag. Det var dumdristig og hadde overhodet ingen nasjonal betydning. Men han kunne få pengene om han lot skipet bli fraktet over med en dampbåt. Men Andersen fikk samlet kapital til prosjektet og 4. februar 1893 ble skipet sjøsatt fra Chr. Christensens verft i Sandefjord. Det ble egentlig døpt "Ravnen", men ble altså av pressen omdøpt til "Viking".

Etter utstillingen seilte han over Illinoisfloden, kom seg gjennom kanaler over i Mississippi og seilte helt ned til New Orléans, og over alt hvor de kom var det møtt fram store menneskemengder med borgermestre og andre autoriteter i spissen. Etter



Viking i Chicago.

dette kom skipet tilbake til Chicago der det ble overlevert Fields Columbian Museum som påtok seg å oppbevare og vedlikeholde det. Men dette ble forsømt, mange forsøk ble gjort men skipet ble restaurert i 1919 og overført til Lincoln Park. Siden er det igjen flyttet og ligger nå i Good Templar Park under et plasttelt i elendig forfatning. Imidlertid kom "Viking" med på en liste over 25 verneverdige objekter i området og en avstemming brakte Viking" opp på en 2. plass. En av de sentrale aktørene for å få stemt skipet opp var Borgeir Skaugen fra Porsgrunn, nå bosatt i nærheten av Chicago. Han har også sørget for at ganske mange av stemmene kommer fra Norge! Dette har ført til at "Viking" er tildelt 52 000 US-dollar for å få skipet stabilisert inntil det kanskje kan bli mulig med et eget hus for å bevare det for ettertiden. Og det er ingen tvil, det må forbli i USA for å minne amerikanerne på hvem som egentlig oppdaget Amerika.

I sin bok "70 års tilbakeblikk" skriver Magnus Andersen på side 140:

"Etter vår ankomst til Newport begynte telegrammer å innløpe fra forskjellige steder i Amerika og fra Norge. Sågodt som fra alle norske sjømannsforeninger innløp lykkekønskningstelegrammer. Etter ankomst også fra kongen."

Med bakgrunn i det Magnus Andersen oppnådde av popularitet i Amerika med sin tur, spesielt for den norske sjømannsstand, burde da ikke sjømannsforeningene i Norge bidra på en eller annen måte til at "Viking" får sitt eget hus der borte slik at det ikke forfaller enda mer!

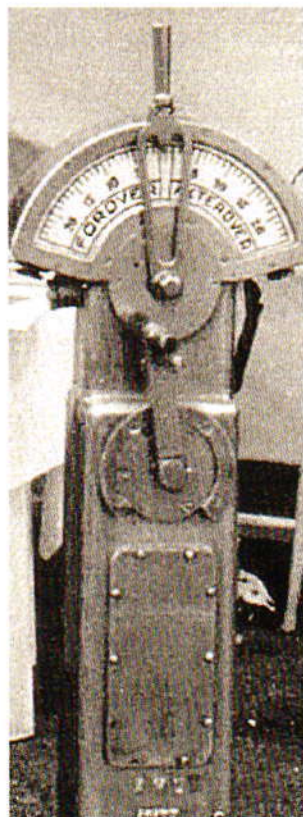
Magnus Andersen var født i Eiegaten i Larvik 28. november 1857. Han grunnla i 1890 "Norges Sjøfartstidene" – nå "Dagen Næringsliv". Han var Norges første sjøfartsdirektør og var formann i "Den departementale lastelinjekomiteé av 1908" hvor bl.a. porsgrunnsrederen Leif Gundersen var medlem.

Manøversøylen til D/S Hvaler stjålet

Det er mye å glede seg over i restaureringsarbeidet av D/S Hvaler, sier stiftelsens leder, Ottar Hval Blekken, men vi sørger stadig over tapet av vår unike manøversøyle. Manøversøylen kan sammenlignes med en maskintelegraf, men fungerer på en litt annen måte. Det er flere år siden den ble borte, men vi lever stadig i håpet om, at den skal dukke opp. Manøversøylen ble stjålet fra en container ved tidligere Seutelven Mekaniske Verksted i Fredrikstad. Det er her vi har vårt fartøy lagret i en gammel hall som også gjør det mulig å drive restaureringsarbeider også om vinteren. Som venn av verneverdige fartøyer ber vi deg innstendig om å holde øyne og ører åpne i håp om at den kan dukke opp, sier Blekken.



Tidligere Hvalerskipper Eine Wiklund i styrhuset, manøversøylen sees på hans høyre side.



Slik ser manøversøylen ut.

Snart kommer ny bok om "Blücher"

Krysseren som ble senket i Drøbaksundet Skipet tyskerne ville glemme.

Av Terje Lundefaret. Akershus amtstidene.

9. april for 68 år siden ble krysseren "Blücher" senket i Drøbaksundet, på sitt første krigstokt. Slik blir det ikke bøker av i skipets hjemland. Det har John Hilmar Østby tenkt å gjøre noe med.



Det er gitt ut bøker av alle de større krigsskipene i skipenes hjemland, bøker som er oversatt til norsk. De fleste skipene har også sine hjemmesider på Internett, og egne "fan"-klubber. Også norske forfattere har skrevet om "Bismarck", "Tirpitz" og flere tyske skip, men "Blücher" er glemt i denne sammenheng.

- "Blücher" ble betegnet som et ulykkesskip av tyskerne. De var ikke mye stolte av at heller en skral styrke på Oscarsborg ga skipet så store sår at det sank utenfor Askholmen, sier John Hilmar Østby.

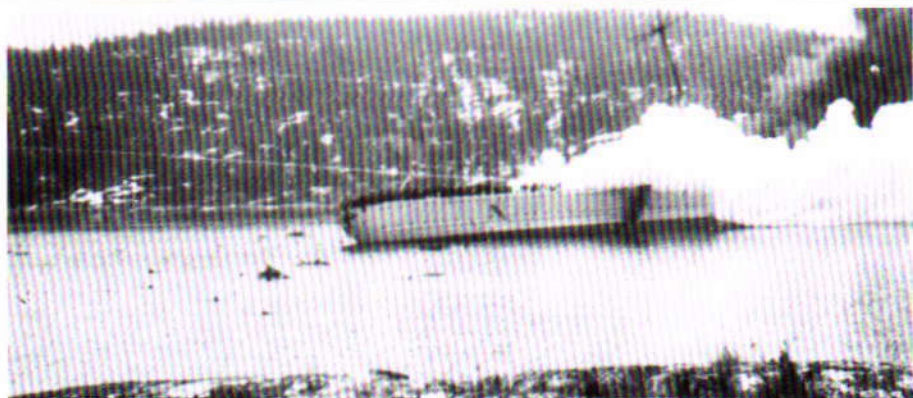
Gjennom 20 år har han samlet inn informasjon om "Blücher". Mye av dette materialet består av unike bilder han har fått av "Blücher"-veteranenes forening.

I tyske krigshistorier er det små kapitler om skipet, og i norske bøker finnes det informasjon om hva som skjedde i Drøbaksundet 9. april. Men dokumentasjon om "Blücher" synes jeg mangler, sier Østby, som har fulgt skipet fra sjøsettingen i 1937 og fram til 9. april 1940.

- Det mange ikke vet, er at det oppsto en diskusjon mellom lederen av angrepsgruppe 5, som "Blücher" var en del av, og kapteinen om bord. Kontreadmiral Kummetz mente at de hadde så dårlig tid at det ikke var klokt å sende en mindre båt innover fjorden som åtte for norske kanoner. Dessuten mente han at det norske forsvaret sov i dobbel forstand. Dette var kaptein Woltag uenig i, og dermed sendte Kummetz "Blücher" mot den skjebenen vi kjenner, sier Østby.

Mer informasjon

Forfatteren tilbrakte mange av sine guttesommere sammen med sin bestefar Hilmar Pedersen i Hallangspollen. - Under de mange turene i båt på fjorden fortalte bestefar om hva som skjedde her på krigens første dag. Dette var historiefortellinger som sank dypt inn i en guttehjerne.. Bestefar var for øvrig med på å ta ned det tyske krigsminnesmerket som ble reist på Askholmene i 1940. Derfor tilegner jeg boka til ham, sier Østby. - Når du har holdt på med dette prosjektet i så mange år, så setter det seg vel i hodet? - Ja, det kan du godt si. Jeg tenker ikke "Blücher" hele døgnet, men det blir



Den sorte røyken er fra de voldsomme brannene. Den hvite røykdampen stammer fra en røykbeholder som er sprunget lekk. Vi ser at flere svømmer mot de fire små Askholmene.

en lidenskap. Denne er lett å holde i live, ikke minst gjennom den kontakten jeg har fått med folk som er interessert i krigshistorie. Jeg har også fått et unikt kontaktnett i Tyskland, og mange av bildene kommer fra "Blücher"s hjemland. Ikke mindre enn tre modellbyggere, en på Skarnes, en i Mo i Rana og en i Porsgrunn er i gang å lage modeller av det flotte skipet, forteller forfatteren.

68 år siden

9. april 2008 er det 68 år siden angrepstyrke 5, som besto av krysserne "Blücher" og "Lützov", den lette krysseren "Emden", torpedobåtene "Müve", "Albatros" "Kondor", åtte minesveipere og to hjelpeskip søg inn Drøbaksundet. Besetningen om bord på "Blücher" var på 1450 mann. Det var også 850 av hærens menn om bord. Disse fikk ikke lov til å bevege seg på dekk i hæruniform, da måtte de ikle seg marineuniform.

- Ingen skulle få mistanke om de var på krigstokt, sier Østby. Etter det infernoet som oppsto når "Blücher" ble senket, havnet de soldatene som ikke gikk ned med skipet i det iskalde vannet. Mange om bord var fra Bayern, og lite svømmedyktige. 800 mann druknet. Resten klarte å svømme i land på Askholmene eller på Nesoddlandet. Jeg har vært på nøyaktig samme stedet der krigsbildene er tatt og knipset egne bilder. Tror dette kan bli en fin dokumentasjon på hva som skjedde, sier Østby.

Forfatteren er opptatt av at denne boka, ikke er ment som en konkurrent til den boka pensjonert Oscarsborgsjef Tor Hovland ga ut for en tid tilbake.

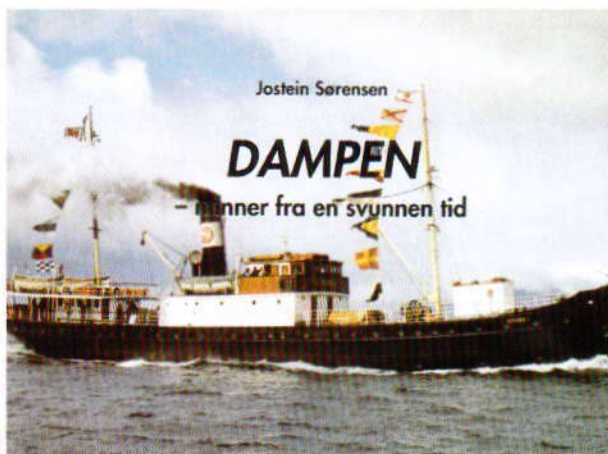
- Jeg har tenkt å kalle min bok "Blücher" – en bildedokumentasjon. Dette er ikke et prosjekt som er gjort for å tjene penger. Økonomi har jeg ikke tenkt på i det hele tatt, rent bortsett fra at jeg syntes det hadde vært utrolig morsomt å få gitt ut boka. Og jeg tror dette er et historisk dokument som fortjener å leve videre, sier Østby.

Boka om "Blücher" som snart er ferdig fra trykkeriet vil bli på ca. 250 sider og med rundt 400 bilder. Det er Wera forlag i Porsgrunn som står for utgivelsen.

Ny bok – Dampen - minner fra en svunnen tid

Av Thor Hansen

Jeg har hatt gleden og nytten av å ha lest den lille koselige boka: Dampen – minner fra en svunnen tid. Det er Bergen Faktorforening som skal ha stor takk for at de denne gangen ga ut en riktig minrebok for folk som er opptatt av gamle maritime tradisjoner. Og at folk liker damp og dampskip har vi så tydelig fått bevist, ikke minst med arrangementene Nordsteam.



Boka tar for seg de mange kaier og brygger i Bergen, men hovedinnholdet er et utvalg av kjente og kjære, større og mindre fjordabåter, som gjennom tidene har hatt Bergen som hjemmehavn. Bergen Faktorforening har hvert år siden 1956 gitt ut julebøker, men denne gangen er det et utvalg fjordabåter som får sin velfortjente hyldest etter å ha tjent sitt folk i mange årtider, og som så mange mennesker har hatt et forhold til..

Stor takk skal også forfatteren Josten Sørensen ha, som har stillt sine kunnskaper om båter og sin bildesamling til disposisjon på en høyst leserverdig måte. Med en fin penn forteller han om de gamle fjordabåtene som gikk i ren nyttetraffikk på Vestlandet. Forfatteren er jo ingen ukjent person for Dampskibspostens lesere. - Gjennom mange år var han med i redaksjonen og hans serie om "Prospektkortet" er blitt meget godt mottatt av bladets lesere.

Vi får vite mer om begrepene langruteskip, dagruteskip og bygderutebåtene i boka, men mest om de enkelte gamle sliternes liv fra bedding til spikerdøden. Men for alle disse båtene gikk det ikke fullt så galt på slutten,- noen ble reddet, takket være driftige fartøyvernere og folk med sans for tradisjoner.

Boken er egentlig ment som julehilsen til medlemmer av Bergen Faktorforening, men Jostein Sørensen opplyser at en del av opplaget er stillt til disposisjon for Nordhordland Veteranbåtlag og Veteranskipslaget Fjordabåten. Interesserte kan ta kontakt med disse lagene for å få kjøpt boka.

Ny bok – Den siste krigsseileren

Den siste krigsseileren.

Forfatter: Jon Michelet.

Forlag: Gyldendal

315 sider.

Av Thor Hansen.

Jeg glemmer ikke så lett en flott reise jeg hadde med M/S "Nordstjernen" i 2004 til Caen, der markeringen av 60 år etter D-dagen fant sted. Om bord var det veteraner og pårørende av de som på en eller annen måte deltok aktivt til frigjøringen av Europa. På denne turen var det flere av veteranene som fortalte om sine opplevelser og en av dem var den staute sjømannen Ingvald Wahl. På sin stillferdige måte, var det gripende å høre han fortelle om sine farligste år på sjøen. Vi fikk høre om utallige variasjoner på krigens gru i form av torpederinger, senkninger, angst og lidelser som rammet så mange av våre sjøfolk.

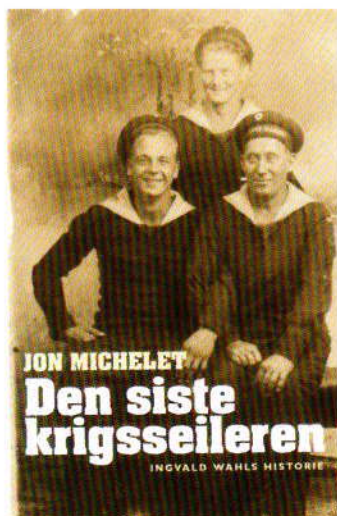
Med boka "Den siste krigsseileren" har hans historie endelig kommet mellom to permer og det er på ny Jon Michelet som har sjøen og krigen som tema.

Ingvald Wahl ble født i Hammerfest i 1919 og den store drømmen hans var å bli ordentlig utenrikssjømann. I boka kan vi følge Ingvald fra han reiste ut som unggutt i 1937, gjennom krigens vonde år i konvoifart som skytter i marinen og hjemkomsten til Norge etter krigen.

Spenningsmettede beretninger fra mange av verdens viktigste havner og om skipsferder i farefulle farvann kan vi ta del i. – Under krigen var det nok slik for mange, at de levde for dagen og var temmelig usikre på hva morgendagen ville bringe, om det i hele tatt ble noen morgendag. Den 10. mars 1942 er Ingvald om bord på D/S "Hvoslof" nær den amerikanske østkyst, da det smeller! Dekket blir flærret opp under ham og en ildsøyle treffer beinet hans og han ender i sjøen. En solid planke skulle bli hans redning, men han fikk skader som skulle plage han senere i livet. Han kom tilbake i krigen og ble skytter i handelsflåten. Det skulle bli mange konvoier over Atlanteren og til Murmansk, men han overlevde.

I 1964 fikk Ingvald krigsinvalidepensjon og i dag er den staute sjømannen en av de få gjenlevende som seilte under hele krigen.

Min mening om boka "Den siste krigsseileren" er at her dreier det seg om en ram-salt og uforfalsket sjøfartshistorie på sitt beste.





Krigsveteraner på vei hjem fra 60 årsmarkeringen av D-dagen i Normandie om bord på hurtigruta "Nordstjernen". I midten Ingvald Wahl, krigseiler og skytter i handelsflåten.

Til venstre for han, Gunnar Sønsteby, også kjent som nr. 24, en av de absolutte hovedpersonene i norsk motstandsbevegelse. Til høyre for Wahl er Harry Franzen, som i løpet av 1941 først fikk skipet sitt senket av kanonild fra en tysk undervannsbåt, og så fikk senket sitt neste skip av en torpedo.

Nå har Ingvald Wahls beretninger kommet mellom to permer takket være Jon Michelet og Gyldendal forlag.

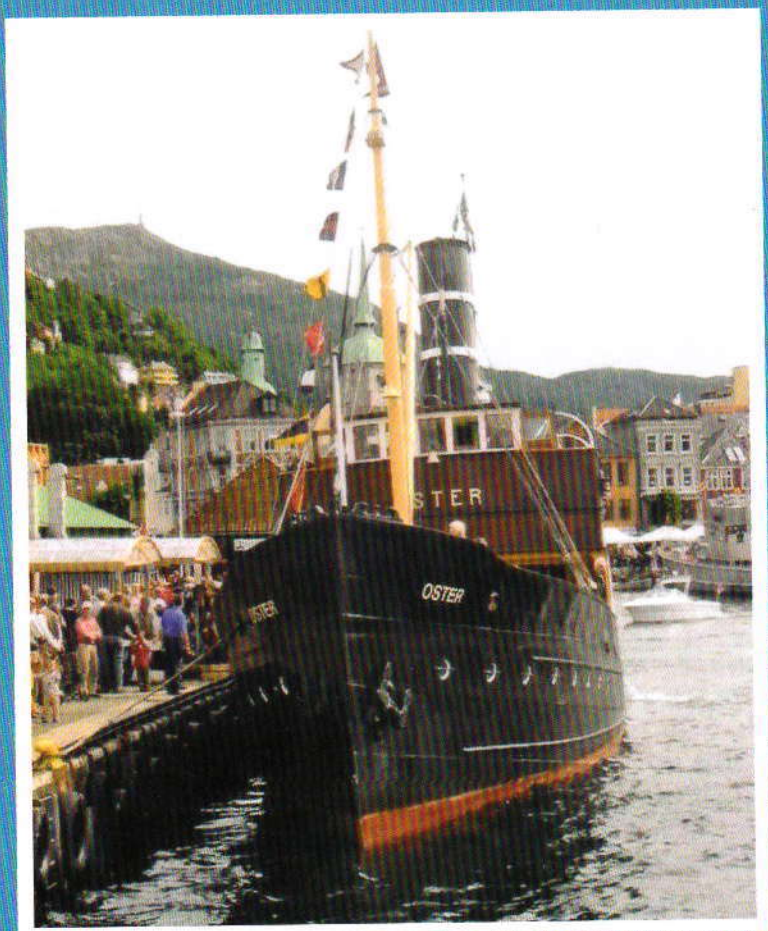
Foto: Thor Hansen.

Krigslitteratur

Det har vel vært spådd utallige ganger at nå er toppen nådd når det gjelder flommen av krigsbøker. Men slik er det ikke blitt. Bøker som omhandler krigen er i vinden som aldri før og det er vel ikke så rart. Generasjonen fra de som deltok og som sto i begivenhetenes sentrum og opplevde de vanskelige årene på kroppen blir borte og det er viktig at mange nå forteller sin historie..

De fleste av disse bøkene er svært lesverdig og har stor dokumentarisk verdi. Ikke bare for de som husker det som hendte, men også interessant for etterkrigsungdommen, deres barn og senere barnebarn.

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



D/S "Oster", dampen som ikke ville dø. I år er den 100 år gammel.

Foto: Jostein Sørensen.