

DAMPSKIBS

P O S T E N



*M/S "Queen Elisabeth II"
forlater Nordsteam 2008 i Stavanger for siste gang,
ledsaget av M/S "Granvin" og D/S "Børøysund"*

Foto Amund-Ragnar Bjerkeseth

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 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

Veteransklaget Fjordabåten

Postboks 1740 Nordnes
N-5816 BERGEN
www.fjordabaaten.no Pr. telefon
Formann/sekretær
Kåre Taule 930 43 983
Kasserer:
Gunvor Teigland 926 05 725

Stiftelsen D/S STORD I

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

Nordhordland Veteranbåtlag

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

Atløys Venner

Kystmuseet i Sogn og Fjordane,
Postboks 94 – 6901 FLORØ

"Shetlandsbussens Venner"

KNM "Hitra"
Postboks 1, Haakonsvern,
5886 Bergen

Veteranskibslaget Stavnes

Postboks 36,
6851 SOGNDAL

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.
17. APRIL 2009**

Redaksjonen – Dampskibsposten

Redaktør:

THOR HANSEN

Friisebrygga 2

3921 Porsgrunn

Tlf. 35 55 52 01

Mobil: 911 28 809

e-mail: tho-h@online.no



Harald Sætre

Bogane 20

5260 Indre Arna

Tlf. 55243357

Mobil: 90759186

harald@setre.net



Innholdsfortegnelse:

Side	Side
4 Formannen har ordet	28 D/S "Petrine"
7 Leserne har ordet	- en liten kjæledegge fra Arendal
10 D/S "Stavenes" - en snuoperasjon	30 Prospektkortet - Del 20
13 Anbud	34 Minner fra reisende til hytten
16 Sommerminner 2008	på Sellevoll - et tidsbilde, del 1
18 Fylkesbåtane støtter D/S "Stavenes"	38 D/S "Alversund"
19 Nytt fra stiftelsen D/S Stord 1	- fjordabåten som ikkje vart berga
22 D/S "Turisten" - nå blir det båt igjen	40 M/S "Bjørn West" - ein kort historikk
26 Skogens slitere "Wiel Gedde"	42 Nye bøker

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

Redaktøren forbeholder seg retten til å endre innkommet materiell.

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

DAMPSKIBSPOSTEN

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

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

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

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

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

Formannen har ordet

Vi er i 2009 og har lagt DS Børøysunds jubileumsår bak oss. Det har vært et hyggelig og inspirerende år for oss dampskibsentusiaster med stor aktivitet, oppmerksomhet og pågang fra publikum. Vi vil ikke glemme frimerkeutgivelsen eller bursdagsfeiringen i Oslo havn på forsommeren, eller den eventyrlige jubileumsturen til Nordnorge og Trondheim senere på sommeren, der vi nærmest druknet i superlativer fra ordførere og publikum. Tilbakemeldingene var samstemte: DS Børøysund fremsto som et nydelig skip, pietetsfullt restaurert, og mannskapet opptrådte som førsteklasses representanter for så vel skipet som for fartøyvernmiljøet i Oslo. Dette var naturligvis svært hyggelig å få bekreftet, og som sådan er dette også en stor anerkjennelse til alle dem som i årenes løp har bidratt til at vi har nådd dette målet. Jubileumsåret ble i romjulen avrundet med et TV- program på NRK basert på opptak fra jubileumsturen. Programmet ble sendt i beste sendetid, og ble en flott reklame for skipet og for Nordland fylke. Programmet satte et verdig punktum for jubileumsåret. Jeg takker igjen alle som har bidratt positivt gjennom året: publikum, myndigheter, lokale krefter, media, tilskuddsytere og ikke minst våre aktive. Slik sett gir oppslutningen i jubileumsåret gode indikasjoner på at veteran skipet DS Børøysund skal greie seg godt også gjennom de neste 100 år.

I Veteranskips havnen i Oslo ligger DS Børøysund nedrigget og klar for vinterens aktiviteter. Planlegging og dugnadsarbeider med tanke på neste sesong har startet opp. DS Styrbjørn ligger i Drammen under påvente av grundig dokking til våren (klassing) og arbeidet med utskifting av båtdekket er i gang. Så langt er vi i rute.

Vi er også på vei inn i Kulturminneåret. For ordens skyld gjør jeg oppmerksom på at myndighetenes intensjoner med Kulturminneåret er å sette fokus på våre kulturminner og ta et skippertak for bevaringen av disse. I denne sammenheng synes det fullstendig meningsløst at Oslo Kommune/Oslo Havn har pålagt Norsk Veteranskipsklub å fraflytte Dampskipsekspedisjonen og de to paviljongene på Rådhusbrygge 1 innen 1. mai i år. Som kjent brukes husene til helt nødvendige aktiviteter for å drive klubben og våre 2 skip. Husene representerer "hjertet og hjernen" i Norsk Veteranskipsklub, og en utkastelse vil ha svært alvorlige



Mårten Ervik.

konsekvenser for vårt arbeid som er basert på frivillig dugnadsinnsats. I stedet for å bruke våre ressurser på å utvikle Oslos Veteranskipshavn og driften av våre skip, blir vi nødt til igjen å kjempe for å beholde husene, slik vi reddet dem fra rivning i 1977. Vårt arbeid er satt 30 år tilbake. Vårt bidrag til Kulturminneåret blir å kjempe for at Oslos eneste gjenværende dampskipsekspedisjon blir bevart som en del av Oslos veteranskipshavn, og ikke blir omgjort til serveringssted i konkurranse med Aker Brygge.

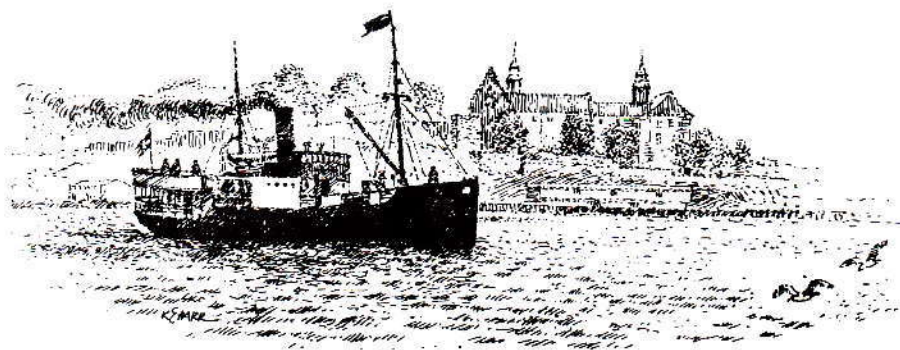
Jeg skal her sitere fra lederen i siste nr. av tidsskriftet St. Halvard 3/2008 (Oslo Byes Vel) som omtaler bredden og mangfoldet som de frivillige foreninger og aktører representerer:

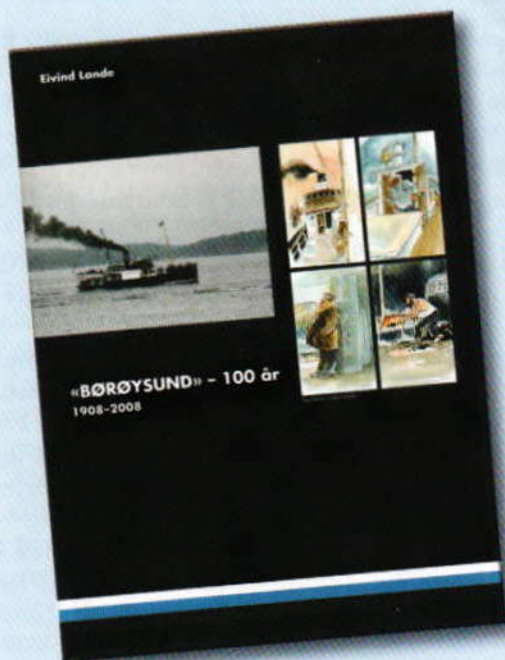
”Vårt håp er at folk flest og våre myndigheter vet å verdsette innsatsen og husker at selv om drivkraften er interesse for saken, er også denne virksomheten avhengig av bærekraftige rammebetingelser. Virksomheten er ikke sterkt eksponert for kriser i for eksempel finansnæringen og trenger ikke krisepakker. Det viktige er å legge forholdene til rette slik at gløden og innsatsen ikke brenner ut, men varer år etter år.”

Jeg er så hjertens enig med lederen i St. Halvard, det som skrives om rammebetingelser er selve kjernen i saken. Måtte Oslo By og våre politikere forstå det!

Mårten Ervik

Formann i Norsk Veteranskiptklub





NY
jubileumsbok
om
«Børøysund»:

Eivind Lande

D/S «Børøysund»
1908–2008

Den første boka om «Børøysund» ble utgitt i 1997. Boka har lenge vært utsolgt, men nå foreligger den i en ny revidert utgave. Boka tar for seg skipets historie helt fram til i dag. Boka er rikt illustrert med fargefotografier og fine bilder laget av kunstneren Dagfinn Bakke fra Svolvær.

Du kan bestille boka ved å sende melding til:

Norsk Veteranskibsklub
Postboks 1287 Vika
0111 Oslo

eller via e-post: nvsk@nvsk.no

Prisen er 348 kroner + porto og emballasje

Leserne har ordet

Fra Olav Joki i Vadsø har Dampskibsposten fått en hyggelig melding. Han var med i NVSK første periode og under D/S "Børøysund"'s besøk i Vesterålen i fjor sommer kom han om bord for å hilste på gamle og nye kjente.

Hei og takk for sist -

- og takk for et aldeles utmerket nummer av Dampskibsposten. (Nr. 83.) Dette ble et nummer helt etter min smak; fyldig dekning av jubileumsturen og i tillegg et vell av stoff om alle de mange andre gammelbåtprosjektene som er på gang landet rundt. Det må da være

omkring 20 gammelbåter - gamle QE 2 inklusive - som er nevnt i bladet. Til og med et lite glimt av et særdeles morsomt spinn off produkt av veteranskipsvirksomheten, en tysker som sitter langt inne på kontinentet og lager modeller av gamle norske saltvannsbåter. Virkelig bra!

Hvis man lener seg litt tilbake og tenker på hvilken aktivitet dette innebærer og hva det gir både de involverte og publikum kan man ikke annet enn å bli mektig imponert. Jeg vet ikke hvordan bladet distribueres, men håper jo at det sendes eksemplarer til myndighetsorganer på alle nivå og til museer og lesesaler og andre steder der folk vanker.

Ser at også mitt navn er nevnt. Og det er jo hyggelig selv om jeg ikke hadde savnet noe om det uteble. Men det kan jo stå som en illustrasjon på at gammel kjærlighet til "Børøysund" aldri ruster, og når avstanden mellom båt og beiler krymper til bare 120 mil i stedet for 220, var det bare å sale opp den firhjulete . . .

. . . og ellers går nå dagen - som dem sier. Her er det vinter og litt snø, heldigvis. Det gjør det litt lysere ute.



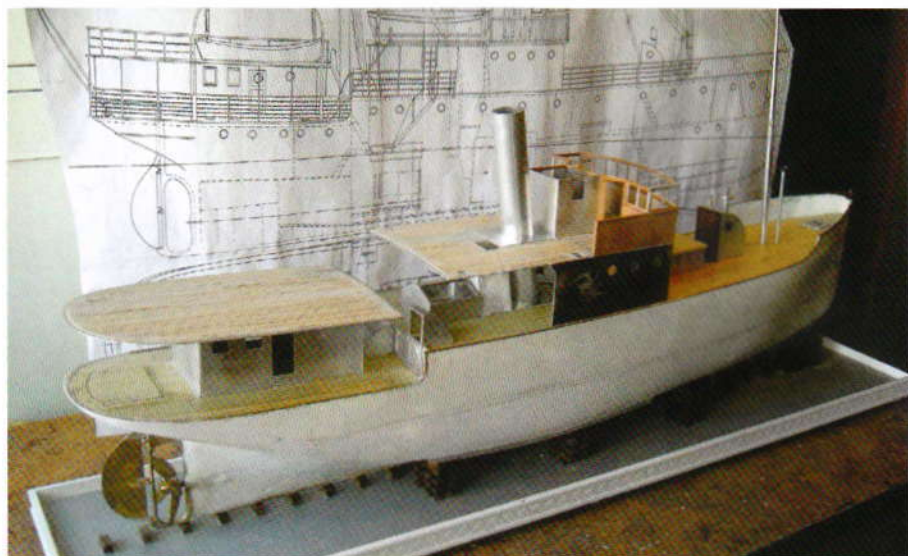
Dette maleriet henger i Sortland og Olav Joki viser oss det flotte motivet med D/S "Børøysund" i Trollfjorden i 1998.

Foto: Thor Hansen

mvh

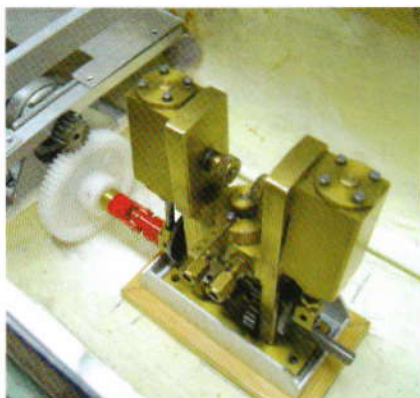
Olav Joki

Leserne har ordet



I nr. 83 skrev vi om en tysk modellbygger som bygger på en flott modell av "Børøysund". Nå forteller han at han gjerne vil sende Dampskibsposten rapport om modellarbeidet. Pr. i dag er dampmaskinen installert og snart står turen for å montere på plass kjele med gassbrenner. Går alt etter planen vil han gjerne ta turen tilbake til Norge til sommeren å vise fram en ferdig modell.

Ferdinand Arnold i Nürnberg ønsker alle bladets lesere et riktig godt nytt år, samtidig som han har sendt NVSK en DVD som han har tatt opp på jubileumsdagen til "Børøysund" 19. juni 2008.



Dampmaskin i miniatyr ombord i en tyskbygget Børøysundmodell.

Leserne har ordet

Var på ferie i Sigerfjord i år, som vanlig, og tok bilder av "Børøysund" da det kom dit på sin flotte turné i sommer.

Har lagt ved et "prøvebilde" og som du kan se var det både sol og regn, samtidig, og en fantastisk farge i sjøen på grunn av alger. Jeg har mange forskjellige varianter av temaet, og om dere vil bruke det i en eller annen sammenheng så er det bare å si i fra. Dere er jo en ideell organisasjon så dette skal jo selvfølgelig ikke koste noe. Bildet er ikke publisert tidligere.

Bildet er verken behandlet eller manipulert, og er tatt med en Leica D-Lux 3.

Med hilsen
Peter Reinholdtsen
Journalist "Tromsø"



"Børøysund".

D/S "Stavenes" - EN SNUOPERASJON

Tekst: Øyvind Konglevoll

Hvis noe kan betegnes som en snuoperasjon, må det være det som nå skjer rundt D/S "Stavenes".

Høsten 2007 lå "Stavenes" i Dåfjorden, hvor lite hadde skjedd etter at den ble slept dit etter Nordsteam i august 2005. Krav på ubetalt leie var opparbeidet, og verftet hadde forlangt båten fjernet. Den sto i fare for å bli til spiker. Veteranskibslaget Stavenes lå på sotteseng, og hadde kun noen få ubetalende medlemmer.

Men noen kom sammen og bestemte seg for å gjøre noe. Den 1. desember 2007 ble laget reetablert med 23 frammøtte på årsmøtet i Bergen. Medlemstallet er nå steget til rundt 150 og nye medlemmer strømmer stadig til. Det er særlig stor interesse for "Stavenes" i veteranskipsmiljøet her vest. Sentrale folk fra "Granvin", "Atløy", "Oster" og "Stord 1" har meldt seg inn og til tjeneste. Også fra Oslo har innmeldingene kommet, og det gleder oss.

"Stavenes"- prosjektet ble av mange dømt nord og ned. Holdningene er nå i ferd med å endre seg. Mange ser at Veteranskibslaget Stavenes leverer det som blir lovet og at det skjer saker og ting. Lokalpressen, særlig i Sogn og Fjordane, er levende opptatt av båten, og skriver når noe viktig skjer.

Målene som ble satt for 2008 er i stor grad oppfylt. På noen felt er vi kommet lengre enn vi planla, mens i den grad vi ligger etter skjema så skyldes det mangel på økonomiske midler.

I økonomiplanen for 2008 gikk vi optimistisk ut og håpet på rikelig med midler fra Riksantikvaren og Sogn og Fjordane Fylkeskommune. Vi fikk ca. 1/3 av det vi søkte om, men var tross alt glade og lettet over at det i det hele tatt ble bevilget penger, etter årevis med avslag på alle søknader. Dette tok vi som et tegn på at aktuelle myndigheter begynte å få tro på prosjektet.

Når det gjelder målet vi satte for å skaffe midler på egen hånd, har vi lyktes 175%.

Den største gaven har vi fått fra Fjord1 Fylkesbaatane som på styremøte 11. desember 2008 bevilget kr. 250 000.-. Pengene vil gå til anskaffelse av "Hekkingen"s dampmaskin, som står i Sandnessjøen. For oss er det svært gledelig at det var FSF som kom med den til nå største gaven. Steller vi oss godt, kan det komme mer. "Stavenes" var i tjeneste for FSF i 68 år. Og ikke minst er det gledelig og oppløftende at selskapet ser for seg et samarbeid om bruk av båten i turisttrafikk. Dette stadfester det som



Eit godt utgangspunkt for restaurering. Foto: Harald Sætre.

mange ganger har vært hevdet; at "Stavenes" kan ha et passasjerpotensiale som få andre norske veteranskip. "Stavenes" gikk ofte i turistruten Flåm – Gudvangen. På denne strekningen reiser det i sesongen bortimot en halv million turister. Mange av disse ville ganske sikkert valgt å reise med et stillegående dampskip hvis de fikk mulighetene til det. Om noen få år kan det igjen bli en realitet.

I september var "Granvin" i Sogn og hentet utstyr som tilhører «Stavenes». Også fra andre steder har vi fått verdifullt utstyr, som dampvinsj fra D/S "Oster" og diverse annet som er gitt av Forsvaret, Sjøkrigsskolen og Aker Stord. Alt dette er nå forsvarlig lagret i Dåfjorden. Over nyttår vil også dampmaskinen i Sandnessjøen bli fraktet sørover.

Laget har i eie og får fra tid til annen, flere originale og uerstattelige klenodier som har tilhørt båten. Alle nødvendige tegninger har vi fått tilgang til. Det dukker også opp bilder, som forteller om detaljer om bord. Blant medlemmene er det folk som har seilt med båten, både i damp- og motortiden. Vi har også kjennskap til andre som har gjort tjeneste om bord. Disse blir det viktig å intervju, som de sannhetsvitner de er.

Det som gjør "Stavenes" til et lovende restaureringsprosjekt, er at til tross for en omskiftelig tilværelse, er at mye av grunnkonstruksjonene er intakte. Det første som planlegges er sandblåsing og grunning av båten innvendig. Deretter starter arbeidet



Lukekarmen til D/S "Stavenes". Fra v. John Rebnor, Øyvind Konglevoll og Hallstein Esc.
Foto: Atle Raubotn.

med å lage til fundament for installering av dampmaskin og kjel. Målet er at disse to vitale komponentene skal komme på plass i løpet av året. Dampkjelen som laget hadde, var for stor og i en heller tvilsom tilstand. Den er blitt solgt og fraktet til England. Vi har fått pris på nybygget kjel. Dersom ikke noe annet skulle dukke opp, vil det bli satset på å bestille og installere en helt ny kjel.

Et tegn på at mange er interesserte i hvordan det går med prosjektet, er besøket på hjemmesiden www.ds-stavenes.no, som har hatt rundt 50 000 besøkende siste året. Det er tydelig at mange nå venter på D/S "Stavenes".

I Dåfjorden ligger "Stavenes" vannblåst, primet, nymalt og er klar til 2009, et år som forventes i forvandlingens tegn.

Styret i Veteranskipslaget Stavenes har store forhåpninger til 2009.

Anbud

Av Øivin Konglevoll

Når vi tar vare på gamle fjordabåter, tar vi også vare på historien og tradisjonene til selskapene som eide og drev båtene.

Båtene som har Bergen som utgangspunkt - "Granvin", "Stord 1", "Skånevik", "Oster", "Bruvik", "Midthordland" og "Vestgar" tilhørte selskapene Hardanger Sunnhordlandske Dampskipsselskap, Indre Nordhordland Dampbåtlag, Det Midthordlandske Dampskipsselskap og Øygardsbåtane. Med årene ble det sammenslåinger og oppkjøp. "Midthordland" havnet i selskap med "Granvin", "Stord 1" og "Skånevik" i HSD, mens INDL båtene gikk inn i BNR og kom i selskap med båter som "Melandsdrott" og "Alversund". Til slutt havnet alle disse selskapene via HSD inn i Tide. Under Tide paraplyen ligger også busselskaper som Bergen Sporveier, Åsane Billag, Fana Os Milde, Vest Trafikk og Askøy Bergen.

Innenfor Tide er det driftige bussjåfører og mekanikere som tar vare på veteranbusser, som fortsatt har de gamle selskapers farger og logoer. Disse er ofte i bruk, blant annet årlig i felles arrangement med fjordabåtene.

Selv om de gamle gode navnene og skorsteinsmerkene forsvant har en del av tradisjonene levd videre i det strømlinjeformede Tide.

HSD var en av hovedsponsorene under Nordsteam i 2005, og Tide ga støtte til Kulturminnedagen som ble arrangert på Holbergkaien i september 2008. Mannskaper med bakgrunn i HSD, BNR og Tide gjør tjeneste på sin fritid på flere av våre fjordabåter. Da HSD forandret navn og logo til Tide fikk vi en mengde HSD effekter til båtene våre.

I sommersesongen har blant annet "Granvin" en åpen turistrute som drives i samarbeid med Tide / Flaggruten.

Tradisjonene fra HSD har levd videre fram til nå ved at fartøyene som har gått i de forskjellige sambandene har sine navn og historie fra HSD – tiden. Nå er det meste i ferd med å bli snudd på hodet. Prinsippet om anbud er det som gjelder. Alle landets rutestrekninger på sjø og land skal ut på anbud, og selskaper fra fjern og nær kan by.

Det som synes å ha blitt hovedregelen er at jo lengre unna selskapet holder til, jo større er sjansene for å vinne anbud. Selskapene som i sin tid startet opp rutene, har årevis erfaring og vet hvilke marginer man bør ha på inntjening, taper stadig vekk.



Korrespondanse midtjords ved Solsnes. Her er det snakk om å beregne riktig, ellers er fjorden neste stopp for sjåføren.

Foto: Normann.

I det siste har det gått hardt ut over Tide, som har tapt både på sjø og land i sitt kjerneområde.

For få år siden tapte de det travleste fergesambandet Haljem – Sandvikvåg til Fjord 1 Fylkesbaatane, forleden tapte de fergesambandene til Austevoll, Fusa og Tysnes til Fosen Trafikklag. Tide har samtidig tatt anbud fra både Fjord 1 og Fosen Trafikklag på deres hjemmebane i Møre og Romsdal og Trøndelag. Tide skal også overta driften på passasjerfergene mellom Oslo og Nesodden. Hvor glade innbyggerne på Nesodden er for dette, kan man spørre seg. Over natten er driftsgrunnlaget for et Nesodden Bunnefjordens fergeselskap borte, et selskap innbyggerne har sluttet opp om i generasjoner.

Tide har også tapt anbud på busstrafikk på land. Svenske Concordia har overtatt busstrafikken på Bømlo og Stord og skal fra neste år overta busskjøringen i Nordhordland. Samtidig har Tide vunnet anbud på busstrafikken i Odense i Danmark. Logisk?

Samferdsel i Norge drives nå etter samme prinsipp som stolleken man gjerne leker i brylluper og andre festlige lag. Alle skifter stoler, og ingen sitter på den stolen man opprinnelig satt på. Dette er gode greier i festlige lag, men er det godt egnet som prinsipp for offentlig transport?

Ruteselskapene har i generasjoner representert langsiktighet, trygge arbeidsplasser, kjøp av varer og tjenester lokalt og tradisjoner. Mye av dette ofres nå på anbudsprinsippets alter.

Det som er helt klart er at mister selskapene fotfestet lokalt, må man regne med støtte og engasjement fra selskapenes side ovenfor tradisjonene og de personer og organisasjoner som tar vare på tradisjonene, etter hvert vil svinne hen.

I Sogn og Fjordane, i motsetning til Hordaland, har det politiske flertallet hegnet om sitt eget selskap Fjord1 Fylkesbaatane, og derfor har FSF fortsatt en dominerende posisjon i fylket.

Uten denne posisjonen ville trolig ikke FSF gått inn med et betydelig beløp til kjøp av dampmaskin til "Stavenes". Et lokalt svekket selskap ville trolig ikke kunne gjort dette.

Det er delte meninger om hvor fornuftig og samfunnsnyttig anbudsprinsippet er, gjerne ut fra politisk ståsted.

For ansatte i selskapene og alle som er opptatt av historien og tradisjonene er det dårlige tider.



M/S "Granvin". Foto: Helge Sunde.

Sommerminner...

fra jubileumsturen til D/S "Børøysund" 2008



D/s "Børøysund" på vei
mot Stokmarknes

Kunnskapsrike
Eivind Lande orienterer.



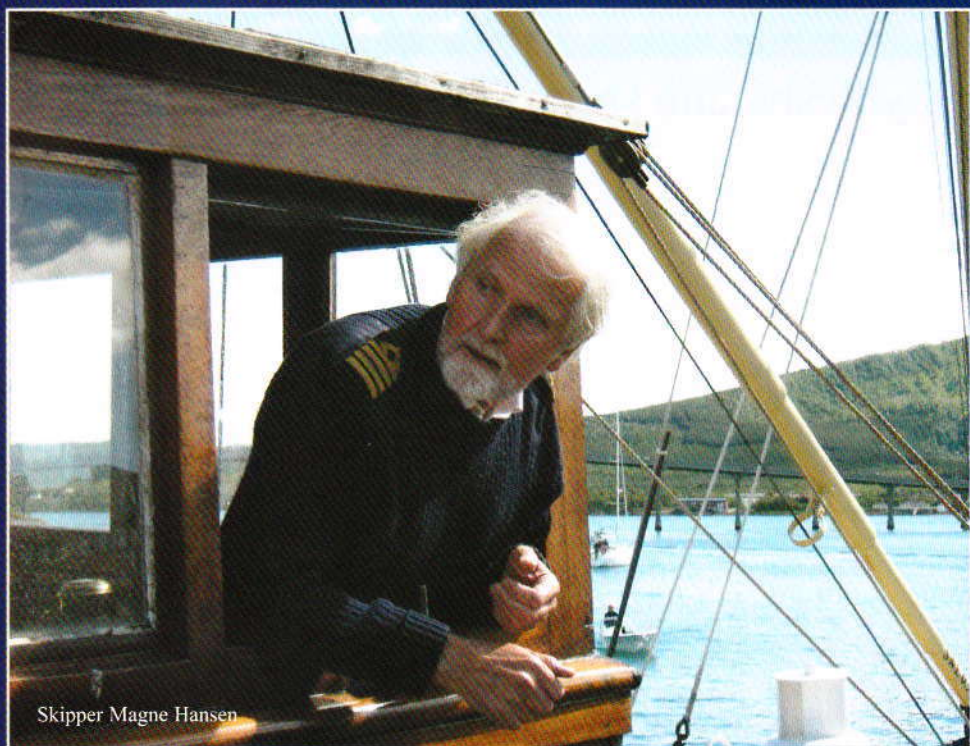
Fotografer på jubileumsturen er Else Ellila og Thor Hansen.



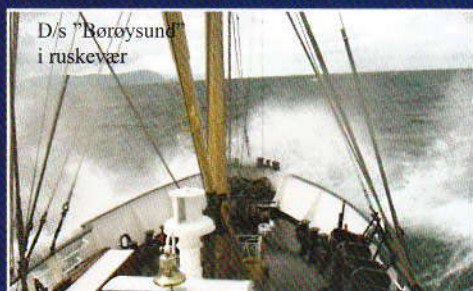
Fint skal det være sier
Ole Hajem Fiske.



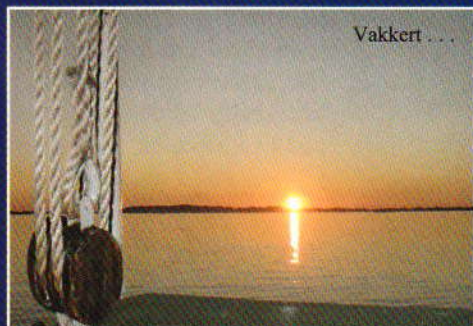
Fiskelykke fra
båten!



Skipper Magne Hansen



D/s "Røroysund"
i ruskevær



Vakkert ...



Kokken Magnar Kristiansen
i full sving i byssa

Fylkesbåtane støtter D/S "Stavenes"



D/S "Stavenes". Foto: Jostein Sørensens samling.

Dette er en gledens dag for D/S "Stavenes"

Styret i Fjord1 Fylkesbåtane har på styremøte 11.12.08 vedtatt å støtte "Stavenes"-prosjektet med kr. 250 000.-. Pengene vil gå til anskaffelse av dampmaskinen i Sandnessjøen.

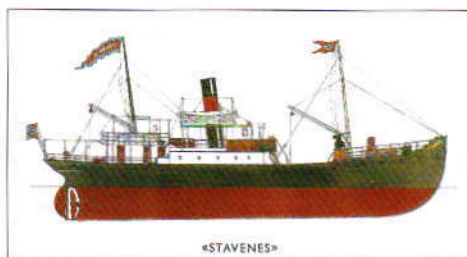
I tillegg ser selskapet positivt på å kunne bruke båten i et reiselivssamarbeide når båten er restaurert og klar for drift.

Dette er begge deler både viktig og gledelig.

FSF blir den første store private giver, og den største til nå. Dette har stor symbolverdi. "Stavenes" var eid av FSF i 68 år. Av 116 fartøyer er det bare 6 som har lengre tjenestetid. At FSF gir vil få andre potensielle givere ned fra gjerdet.

Og ikke minst er det gledelig at de ser for seg et samarbeid om å kunne ta "Stavenes" i bruk i en reiselivssammenheng. Dette gjør det dobbelt meningsfylt å restaurere båten. I tillegg til å restaureres tilbake til fordums prakt, vil den bli tatt i bruk i de farvann den i mange år seilte og i samarbeid med Fylkesbåtane, som den gjorde tjeneste for i årene 1904 til 1972.

Nå vil snøballen begynne å rulle fortere!



Et kolorert svart- hvitt bilde tatt av K. Knudsen etter ombyggingen i 1934. Og slik vil båten bli etter fullført restaurering, altså 1934 utgaven. Foto: Jostein Sørensens samling.

Mvh
Øyvind Konglevoll

Nytt fra Stiftelsen D/S Stord 1

Tekst: Arne Sundal Foto: Harald Sætre.

Fredag 12. desember gikk «Stord I» til Norheimsund for å fortsette restaureringsarbeidene. I første omgang skal båten ligge ved Djupevåg Båtbyggeri AS hvor det skal legges tredekk på brodekket. Deretter blir det forhaling til Fartøyvernsenteret hvor arbeidene med innredningen i babord midtskipshus skal gjøres. Dette vil trolig starte i månedsskiftet januar/februar. Arbeidene som utføres denne vinteren har en kostnadsramme på tils. ca. kr. 2,2 mill.

I løpet av sommer og høsten ble det utført en god del vedlikeholds- og utbedringsarbeider av maskinfolkene. Rett før vi skulle gå til Norheimsund i desember fikk vi imidlertid lekkasje i et rør i kjelen, dette måtte blokkes noe som medførte utsatt avgang. Videre har dugnads-gjengen utført en god del malerarbeide om bord i løpet av den flotte sommeren og høsten vi har hatt, så det går fremover med båten selv om vi på enkelte områder gjerne hadde sett at vi var noen flere. Men vi tar også sikte på å få gjort en del dugnadsarbeid mens båten ligger i Norheimsund, så muligheten er til stede for interesserte.

Havnesaken i Bergen ble løst nå i høst, slik at for fremtiden blir Holbergskaien fast liggeplass for flere veteranfartøyer, uten å måtte betale havneavgift. Dette er noe vi ser som meget positivt med tanke på et fremtidig veteranbåtmiljø i Bergen.

Videre arbeides det med å få passasjersertifikat til våren. Dette ser vi på som meget viktig da det vil skape mer oppmerksomhet blant våre sponsorer, noe som er viktig når det gjelder å få økonomi omkring båten.

D/S "Stord1" ved kai i Stavanger, nypusset og fin i kveldskumringen.



Nils Arvid Øyre
var en av de mange
som sørget for at
"Stord 1" var presentabel
da den var på tur
sommere 2008.





I mai er "Stord 1" tilbake ved Holbergskaien i Bergen, som nå blir fast kai for de gamle fjordabåtene i Bergen.



D/S "Stord 1" på vei fra Norheimsund til Bergen våren 2008.

Foto: Arne Lyngtun.

Styret i Stiftelsen vil takke alle for en flott innsats gjennom 2008 ombord på "Stord 1", og vi er sikre på at alle ser frem til våren da båten igjen blir å se i fjordene, finere og i bedre stand enn noen gang.

D/S "Turisten"

- nå blir det båt igjen

Av Thor Hansen

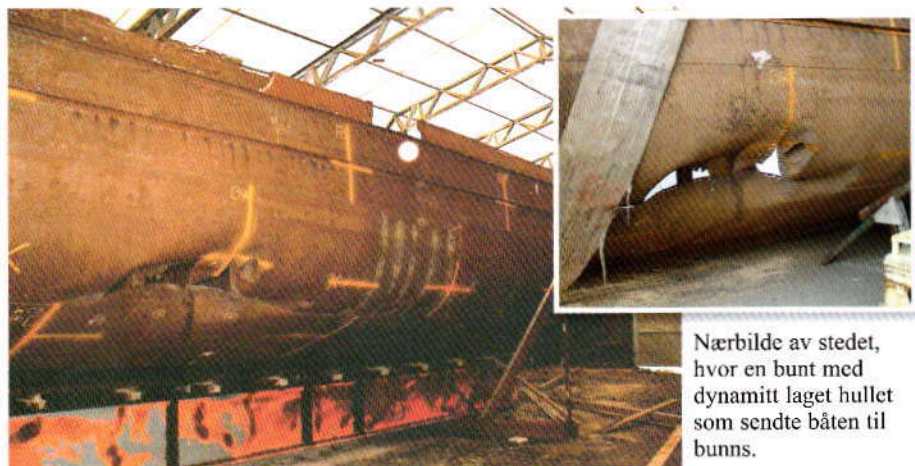
En råkald trist desemberdag i 1967 ble D/S "Turisten" senket i Femsjøen i Tistedal i Østfold.

Forut for senkingen ble den gamle vassdragsdronningen ribbet for alt av verdi og en dynamittladning ble plassert i klosettskåla. Hun forsvant til bunns på 20 meters dyp og la seg til evig hvile, for godt trodde vel alle.

Drøye 30 år senere skjedde det noe forunderlig...- På 1990-tallet kommer noen ildsjeler fra Aremark sammen og de mente det kunne la seg gjøre å redde "Turisten" fra rust og glemsel.

Thor Østensvik med flere begynte å jobbe med prosjektet og Alf Ulven og Tore Aksel Voldberg stilte penger til disposisjon. Et fantastisk prosjekt begynte å ta form og tankene til entusiastene var å få brakt den gamle dampbåten tilbake til sin fordums glans og i kombinasjon med de andre flotte dampbåtene stasjonert på Ørje, bli en attraksjon som vil få store ringvirkninger.

I 1997 ble D/S "Turisten" A/S stiftet. Aksjeselskapets formål var å heve, restaurere og få dampskipet "Turisten" godkjent for passasjertrafikk i Haldenvassdraget. Kort etter ble vraket tatt på land og man fikk også bekreftelse fra Norsk Teknisk Museum



På dette tidspunktet var D/S "Turisten" langt fra et vakkert syn.



Dampmaskinen blir hentet på Teknisk Museum.

på at "Turisten" kunne få tilbake sin opprinnelige dampmaskin. Dette var et sterkt ønske fra eierne av båten om å føre den originale dampmaskinen tilbake til skipet. De mente at i tillegg til maskinen som er en svært viktig del av helhetsinntrykket om bord, ble det også argumentert for at en dampmaskin i drift ga en enda bedre museumseffekt enn å ha den stående på museum - ute av bruk.

Gjennoppbygningen

En tid etterpå ankom de gamle rustne levningene av dampskipet "Turisten" til Hansen og Arntzen båtbyggeri nær Stathelle i Telemark. For de som ikke er fagfolk på området var det nesten utenkelig at dette gamle morkne skroget i det hele tatt kunne bygges opp til et fartøy igjen. Båtbyggeriet har gjennom mange år fått en solid posisjon og stor anerkjennelse når det gjelder restaurering av båter. I starten gikk det sakte på grunn av pengemangel og andre viktige ting som måtte løses. Utfordringene har nærmest stått i kø. - Dårlig med tegninger, bilder og opplysninger har det til tider vært rene detektivarbeidet å finne fram til de rette løsningene.

Men etter hvert skjøt prosjektet fart og nå er "Turisten" snart er ferdig! Det er til nå det største oppdraget båtbyggeriet har hatt og kanskje det mest prestisjefylte oppdraget til bedriften, som har drøyt 20 ansatte håndverkere som behersker de fleste arbeidsoppgaver fra klinking, istandsetting av gamle dampmaskiner, til gjenskaping av tidsriktige detaljer og møysommelige interiørarbeider.



Gamlekarene på båtbyggeriet. Fra v. Hans, Arne og Arvid Arntzen.

Det er ingen enkelt jobb å få i stand et skip som ble bygget på Nylands Mekaniske Verksted i Kristiania så tidlig som i 1887, videre et langt liv i vassdraget, før det ble senket og tilbrakte 30 år på bunnen. I sin storhetstid var "Turisten" en riktig fornem båt som fraktet varer, folk og fe i Haldenvassdraget. Den 28. juni i 1909 kom det riktig storfint besøk om bord, selveste kong Haakon 7. Båten var på det tidspunktet nærmest sprekkeferdig av stolthet, finfolk og vakker flaggprakt på turen fra Skulerud til Tistedalen.

Nå står den gamle vassdragsdronningen på ny foran store begivenheter, - større og mer spektakulær enn de fleste kan forestille seg. Snart kan det feires og jubileres at båten er ferdig og at det er 100 år siden kong Haakon reiste med "Turisten". Båten skulle opprinnelig restaureres tilbake til 1909 utgaven, men slik ble det ikke. Nå er det 1927-utgaven som gjelder.

Restaureringsarbeidet har foregått i et nært samarbeid med Riksantikvaren, Sjøfartsmuseet og Sjøfartsdirektoratet. I tillegg skal også Mattilsynet ha et ord med i laget, når det gjelder hygiene og matservering. Alt har gått etter antikvariske retningslinjer i gjenoppbyggingen, men det er også lagt stor vekt på sjødyktighet og miljøvennlighet i henhold til moderne regler.



Et glimt ned til maskinen.



Rattet er på plass.



Vakker og med nydelige detaljer framstår D/S "Turisten" nesten som en "perle".



Maskintelegraf.

D/S "Turisten" vil bli flyttet fra den store verkstedhallen og ut i tørrdokka 1. april 2009.

Her blir det resterende arbeid utført, før skipet settes på lekter og fraktet til Haldenvassdraget.

Den første offisielle turen er planlagt 28. juni, men før det blir vel D/S "Turisten" feiret med stor kongelig markering?

Skogens slitere "Wiel Gedde"

Av Harald Lorentzen.

I min forrige artikkel i Dampskipsposten fortalte jeg om den lille slepebåt "LELÅNG" fra 1872 som befinner seg på Ørje i Østfold.

I denne artikkelen vil jeg gjerne fortelle om en enda eldre slepebåt, bygget i 1867, som finnes i et nedlagt sandtak her på Østlandet. La oss starte med begynnelsen.

År 1867 ble det bygget en slepebåt ved Lindholmens Varv i Sverige. Den var 13,0 meter lang og 2,75 meter bred. Slepebåten var bygget for en svensk eier og dampbåten hadde navnet "TOR". Vi vet ikke så mye mer før den dukker opp i år 1900 da tilhører den Cederberg hos Sundsvik Ångsag i Sunne Värmland i Sverige. Nå har den altså kommet til innsjøen Fryken. Så gjør vi et hopp fram til 1935 da er det en Søren Christiansen og Lysvik sågverk i Lysvik som eier slepebåten og nå har det også fått navnet "LYSVIK". Fortsatt befinner vi oss på den svenske innsjøen oppe i Värmland.

Haldenvassdragets Fellesfløtning fraktet mye tømmer ned til fabrikkene i Tistedalen og det var sannelig en lang vei disse tømmerstokkene skulle seile. Haldenvassdraget som jo er kanalisert fra Skullerud i nord til Tistedalen i syd var



"Wiel Gedde" 2008. Foto: Arne Holm.



"Lysvik". Fra boken Båtar på Fryken (1978)



"Wiel Gedde" i drift.
Fra boken
"I Turistens kjølevann".

trafikkert av mange ulike slepebåter, men også lenger oppe på vannene måtte man få fram tømmeret før det ble sendt ned til vassdraget. Setten og Mjermen het to slike innsjøer. På Setten måtte man ha en ny og større slepebåt etter 2. verdenskrig, og "LYSVIK" ble kjøpt inn fra Sverige i 1948. Den ble gitt navnet "WIEL GEDDE" og overført til Norsk flagg. Ti år senere fikk den installert dieselmotor, av type "Penta" og et helt nytt overbygg ble montert. Sakte men sikkert ble tømmerfløtingen gjennom det lange vassdraget avviklet. I 1971 forøyde den sitt tømmerlep og en dag finner vi den gamle tømmertrekkeren på en strand rett ved jernbanebroen over Glomma, ved Fetsund stasjon på Kongsvingerbanen. Der lå den uten maskin i 1971, og ventet på å bli bygget om til lystbåt, eieren het da Henry Brodal.

Årene går men intet skjer før vi finner den gamle båten igjen i en hage på Ilseng, i Hedemark fylke, året er blitt 1994. Så blir "WIEL GEDDE" flyttet litt rundt, først til et trelastutsalg, og så til et nedlagt sandtak hvor den fortsatt står på en tralle og beskuer verden - 141 år gammel.

D/S "Petrine"

- en liten kjæledegge i Arendal

Av **Martin Mjånes**, medcier i D/S Petrine og styreleder i D/S Pelle.

D/S Petrine (Pelles lillesøster) eies i dag av Arendal Dampcompagnie, som igjen består av en guttegjeng på 17 personer. Det er en forening med entusiaster og andelseiere hvis edle formål det er å holde D/S Petrine flytende og i dampbar stand, til glede for oss selv og andre. I tillegg til å dra på turer og å ha hyggelige sammenkomster. Vi prøver også gjennom D/S Petrine å ta vare på et stykke levende kulturhistorie fra tiden hvor damp virkelig var damp. Alle er vi glade dampentusiaster, og noen av oss med gamle classiske båter som hobby på fritiden. Vi elsker lukten av alt det som en kjele/dampmaskin gir fra seg. D/S Petrine har etter hvert blitt et fast innslag i byens mange kulturarrangementer i sommer halvåret.



D/S "Petrine" en charmerende liten dampbåt.



Vitale mål og Personalia:

Lengde: 27.fot

Bredde: 2.3m (7fot)

Bygget ca. 1930 ?

Maskin: en cylinder på 8. HK

Røkrørkjele fra 1980.

Etter årelang dugnadsinnsats fremstår hun i dag som et flytende møbel. Skroget er snart 90 år. Dette er en "grand old lady" som har stått opp fra de døde. Før skroget ble reddet var hun på vei til St.Hans bålet for snart 30 år tilbake. Men heldigvis var det en person som fikk øye på dette vakre skroget, han så hvilket potensial det var i dette skroget. Båten ble reddet og restaurering ble startet. Idag er båten fullrestaurert.

Dampkjelen og maskin er bygget etter gamle tegninger og installert i båten.(Det har ikke vært dampmaskin i båten tidligere). Så dagens utgave av D/S Petrine er nokså sammensatt i ordets rette forstand.

Som gamle damer flest kan hun være litt lunefull. Hun krever derfor godt håndlag, innsiktsfull betjening og skal ha seg frabedt alskens automatikk. Derfor appellerer D/S Petrine til morsomt samvær og aktiv deltagelse hos både mannskap og medreisende.

Damp!

Damp er en myk og levende kraft som kan oppleves i form av god lukt og sydende varme. Med dampfløyta ulende under full trykk og mens gnistregnet spruter opp av skorsteinen er dampgleden bare ubeskrivelig - den oppleves bare på en båt drevet av damp.



PROSPEKTKORTET

Del 20

Av Jostein Sørensen

SKIPET

Dampskipet "Skjerstad" var nesten 20 år gammelt da det i 1923 ble kjøpt av *A/s Saltens Dampskibsselskab* i Bodø. Bygget Ved Lindholmens Verkstads A/B i Göteborg i 1904 var det på 447 bt. og målte 151,3/26,2/11'. Skipet hadde byggenr. 387 hos Lindholmens, og eierne, *Rederi A/B Teutonia* gav det navnet "Teutonia". En triple expansions dampmaskin av verkstedets fabrikk på 69 nhk (379 ihk) gav skipet en fart på 10 knop. I 1918 ble "Teutonia" noe ombygget, og tonnasjen økte til 593 bt.

I 1923 ble altså skipet solgt til *A/s Saltens Dampskibsselskab* i Bodø og fikk der navnet D/s "Skjerstad". Etter en ombygging ved verftet i Bodø fikk "Skjerstad" nå gode lasterom og moderne lugarer for de reisende. D/s "Skjerstad" ble satt inn i ruten Trondheim – Mosjøen – Bodø – Fauske – Rognan, hvor den erstattet den noe mindre D/s "Bodin". I 1927 var det ny modernisering, denne gang fikk båten et skikkelig styrehus.

RUTEN

Ruten som D/s "Skjerstad" gikk i var en konkurrent til Hurtigruten på denne strekningen. Dette ble et problem da regjeringen bestemte at rederier som mottok statsstøtte ikke kunne drive konkurransetrafikk med andre rederier som også fikk statsstøtte. For å omgå dette, etablerte Saltens Damp 13. august 1927 et datterselskap – *Det Nordlandske Dampskibsselskap A/s*. D/s "Skjerstad" ble overdratt det nye selskapet for kr. 93 400,- som ble oppgjort i aksjer. Dermed kunne "Skjerstad" fortsette som før, og Saltens Damp unngikk å miste statsstøtten.

D/s "Skjerstad" ble god butikk for Nordlandske. Allerede første driftsåret reiste 11 000 passasjerer med båten – herav 3 000 på 1. plass. Dette gav et driftsoverskudd på hele 50 000 kroner, som var store penger den gang. Senere skulle det ikke bli fullt så lukrativt. I 1929 falt seilingsinntektene med hele 80 000 kroner, mye på grunn av at *Det Nordenfjeldske Dampskibsselskab* svarte på konkurransen med å sette inn den raskere D/s "Haakon Adelsten" i parallellrute. Men allerede på begynnelsen av 1930-tallet bedret det seg og i 1939 var driftsoverskuddet oppe i 82 000 kroner, noe som gjorde at Nordlandske kunne gi 5 % dividende.



Den første "Skjerstad", bygget i Sverige i 1904 og innkjøpt til Norge i 1923. 24. mai 1940 sank den på havnen i Rognan etter gjentatte tyske flyangrep.
Ukjent fotograf. Jostein Sørensens samling.

SENKNINGEN

Det skjebnesvangre året 1940 begynte normalt for Nordlandske og D/s "Skjerstad", men 10. april ble det brått slutt. På reise sydover til Trondheim fikk skipet beskjed om at byen var tatt av tyskerne. Kapteinen bestemte seg derfor å gå til Rørvik og videre til Namsos. Her ble lasten av ferskvarer losset, mens resten av lasten ble losset på vei nordover til Bodø. Nordnorge var fortsatt på norske hender, og en tid gikk D/s "Skjerstad" i militærtransport nordover til Honningsvåg. Men etter hvert som krigshandlingene kom nærmere, bestemte selskapets styre å legge "Skjerstad" opp i en bukt inne i Beiarnfjorden. Dette varte til 16. mai, da båten ble rekvirert av engelske militære som var kommet til unnsetning. 20. mai om kvelden gikk D/s "Skjerstad" med engelske soldater til Rognan hvor det ankom 21. mai kl. 03:30. Etter at disse var satt i land fikk skipet ordre om å forhale vekk fra kaien og legge seg litt utpå, med akterfortøyninger i land og begge ankrene ute. Her lå den da tre tyske Junkers Ju-87 "Stuka" stupbombefly ved middagstider 22. mai kom inn over fjorden. Disse kastet seg over "Skjerstad" og forsøkte å bombe skipet i senk. Dette lyktes ikke. To av bombene gikk i sjøen, mens den tredje og siste traff midtskips uten å eksplodere, gikk gjennom dekkene og traff kjelen som ble punktert. Dermed

forsvant steamen. Mannskapet hadde heldigvis klart å springe i land før bombene falt. Til tross for skadene holdt "Skjerstad" seg ennå flytende. Senere samme kveld kom ytterligere seks "Stukas" for å tilintetgjøre skipet. Heller ikke de klarte jobben – samtlige bomber gikk i sjøen, men eksplosjonene og ristingen var en stor påkjenning for det gamle skroget. Det fortelles at mer enn 40 bomber ble sluppet mot "Skjerstad" uten å treffe. Men så, rett etter midnatt 24. mai, kom en gruppe Heinkel He-111 bombefly og gav "Skjerstad" nådestøtet. Selv om det ikke ble noen direkte treffere, var skipet nå så medtatt av de mange eksplosjonene like ved, at det begynte å synke. Tre timer senere var D/s "Skjerstad" forvunnet med akterenden først.

VRAKET

Sommeren 1940 foretok *Norsk Bjergningskompani* en befaringsreise på den sunkne "Skjerstad". Konklusjonen var at skipet nok var mulig å berge, men sannsynligvis var skadene på skroget så store at det ikke ville lønne seg å reparere skipet. Dermed ble D/s "Skjerstad" kondemnert. *Det Nordlandske Dampskibsselskab* hadde heldigvis forsikringen i orden. Kr. 400 000,- ble utbetalt, og dermed kunne rederiet anskaffe et nytt skip som også fikk navnet "Skjerstad". Men det er en annen historie.....

I løpet av krigsårene ble alt utstyr om bord i "Skjerstad" og som fortsatt var brukbart, hentet opp. Men deler av vraket var til hinder for øvrig trafikk, så tyskerne sørget for å få sprengt bort deler av akterskipet. Etter krigen kjøpte *Høvding Skipsopphugging Co.* vraket, men ellers skjedde lite.

På 1960-tallet begynte enkelte sportsdykkere å dykke ned til vraket og hente opp forskjellige ting som fortsatt var å finne. Bl.a. ble kapteinens lommeur funnet, og det ble tilbakelevert ham etter mange år i dypet. Like ved dampkjelen ble også blindgjengeren funnet; den som gikk gjennom dekket og ødela kjelen, men uten å eksplodere. Mannskapet fra Marinen detonerte den, og eksplosjonen var så kraftig at hele Rognan ristet. Dermed ble resten av vraket sprengt i fillebiter og spredd utover sjøbunnen.

SELSKAPET

Det Nordlandske Dampskibsselskab fikk etter krigen tre inn i Hurtigruten med sitt nyinnkjøpte skip D/s "Skjerstad". Ellers var det på godssiden at selskapet hadde den største aktiviteten, særlig på strekningen Trøndelag – Finnmark. Mot slutten av 1950-tallet kom det krav fra staten om at Nordlandske måtte sette inn et nytt og større skip i Hurtigruten. Dette maktet ikke selskapet, og fra årsskiftet 1958/59 måtte det trekke seg fra Hurtigruten.

Da samseilingen *Nord-Poolen* ble etablert i 1971 ble Nordlandske med her, men etter noen dårlige år ble selskapet i 1981 slått sammen med "moderen" igjen, *Saltens Dampskibsselskab*. Ti år senere ble Saltens Damp selv slukt av OVDS...



Sjøfartsfilm AS
Maritim Mediaproduksjon



Sjøfartsfilm presenterer maritime filmer på DVD



Ny film i serien Vår Maritime Kulturarv

Her kommer oppfølger til bestselgeren "Norske Sjøfolk" av Eilert Munch Lund. Krigsseilerne var de viktigste norske aktørene for utfallet av den andre verdenskrig og at Norge ble fritt. 38.000 norske sjøfolk var ved fronten 24 timer i døgnet og over 3800 sjøfolk mistet sitt liv. Deres innsats ble ikke verdsatt da de kom tilbake til Norge – det var ingen flagg eller fanfarer. Tvert imot folk var skeptiske og myndighetene stjal krigsseilernes opptjente hyrer fra det hemmelige Nortrashipfondet. Mange frøs eller drakk seg i hjel etter krigen. De overlevde torpederinger, uker på havet i åpne livbåter men ikke behandlingen av de norske myndighetene etter krigen..... og ennå er det noen som ikke har fått sin krigspensjon. Myndighetene må leve med denne skampletten i vår historie til evig tid – men krigsseilerne har sin ære i behold. Til tross for krigens redsler og sviket i Norge etter krigen –klarte seg de fleste krigsseilere seg bra og det er noen av disse heltene du møter i filmen. I tillegg er Lasse Lindtner, Odd Børretzen, Øystein Røger, Totto Osvold og Liv Ulmann med i forskjellige roller.



Dobbel DVD
295,-



198,-



198,-



198,-



198,-

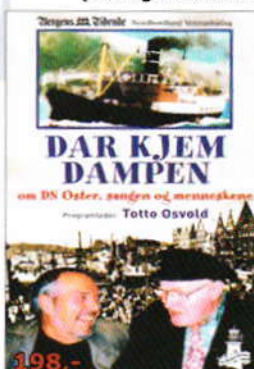


198,-

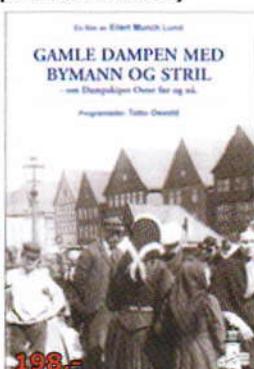
Bestill på www.sjofartsfilm.no

(Kan også bestilles på Tlf: 90 86 99 39)

Klassikeren fra 2000 om restaureringen av D/S Oster frem til innseilingen på Vågen i Bergen under Nord Steam den 3. august 2000. Dette er den lange versjonen på 1t. Tv - versjonen som NRK sendte var på 28 min. Programleder Totto Osvold. Vi møter også Ivar Medaas som synger "Dar kjem Dampen" Div. ekstramateriell og intervjuer som ikke tidligere er blitt vist.



198,-



198,-

Denne filmen begynner der forrige filmen "Dar Kjem Dampen" sluttet. Og hvorfor betydde "Gamle Dampen" så mye både for bymann og stril. Lang versjon på ca 1 time – den korte versjonen ble sendt i "Fakta på Lørdag" på NRK i 2003. Div. ekstramateriell og intervjuer som ikke tidligere er blitt vist.

Sjøfartsfilm AS

Wedel Jarlsbergs v. 36, 1358 JAR

Tlf: 90 86 99 39

Minner fra reisene til hytten på Sellevoll - ET TIDSBILDE

::: DEL 1

Av Ove Walle

Hytten vår på Sellevoll ble bygget i 1947 og 1948 og tatt i bruk våren 1949. Fra sommeren 1949 og frem til 1958, da mor igjen begynte i arbeid, ferierte vi på hytten fra St. Hans til skolen startet opp igjen 8 uker senere. Men, vi brukte hytten mye mere enn det. Når solen begynte å varme i mars mnd. var det tid for å starte sesongen. Turer til hytten hver eneste helg var vanlig for oss, (det var en av grunnene til at jeg ikke fikk begynne i buekorps) og helgeturen fortsatte utover høsten til vi stengte av for vinteren i midten av oktober mnd.

Det er opplevelser fra disse helgeturene jeg her har lyst å fortelle om, og i de 10 første årene var det båten, "Fjordabåten" som fraktet oss til vårt landlige paradis.

Vårt startsted i Bergen var Strandkaien og bestemmelsesstedet var Fosse eller "Fossekaien" som den het i dagligtalen. Dampskipsselskapet hadde navnet *Alversund & Manger Dampbåtlag L/L* frem til 1. mars 1951, og fra denne dagen *Bergen Nordhordland Trafikklag A/s*. I helgene var reisedagen lørdag middag fra byen med retur søndag kveld. Lørdagsfri var det ingen som hadde den gang.

Vår lørdagsbåt var den fineste av alle, M/S "Melanddrott", levert fra Stord Veft i juli 1948 og umiddelbart satt inn i Alversund ruten. Med sine 12 knop var den riktig



Vakre M/s "Melanddrott" var en av hurtigløperne i trafikken på Nordhordland.
Foto: Bård Henrik Dybvik. Jostein Sørensens samling.

en skarpseiler. Kl. 1410 hver eneste lørdag ringte den av, slik alle de andre båtene til AMDL, og som perler på en snor, sammen med Øygardsbåtene, bar det ut Vågen. Denne 1410-ruten var en ren ekspressrute, første anløp var Alverstømmen kl. 1515, så Kvamsvåg, Fosse, Skarsvåg og det første året også Nappane, før den snudde og gikk for full maskin til byen for å ta en ny rute med avgang kl 1730.

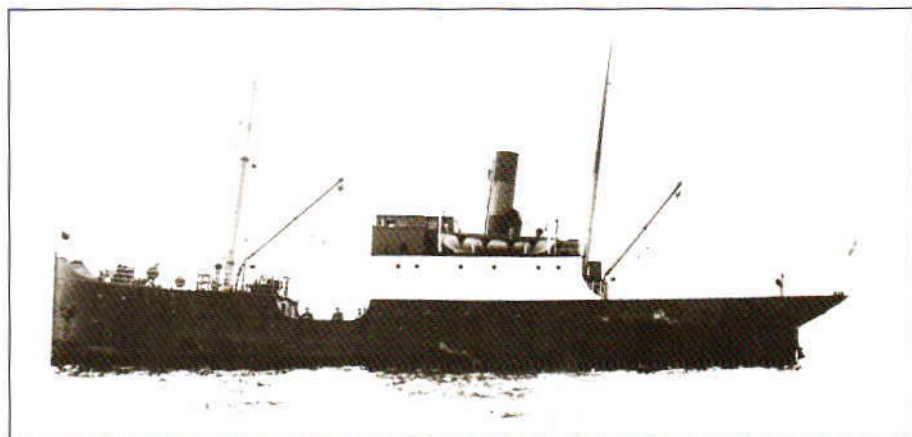
Hytteteierne fra Sellevoll og Fosse hadde sin faste plass akter på hoveddekket på den åpne delen. Her benket de seg og snakket om helgens gjøremål på hyttene, mens vi barn fikk en 50- øring til en "brusunge" (1/4 fl.) fra Mineralvannfabrikken Bjørgvin og vi fartet stort sett over hele båten. På "Melandrott" var en kar som het Berland som var billettør, han var en skarping og kjente sitt "klientell" så godt at her gikk det ikke an å smite seg.

Det var jo en sport dette for oss barn, for øvrig med den største velsignelse fra våre foreldre.

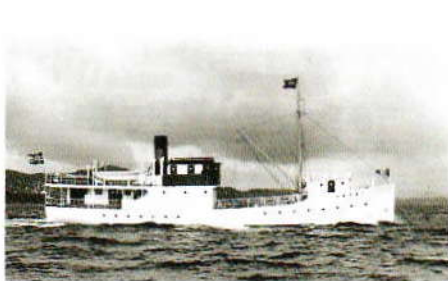
Apropos gjøremål på hytten, helgen besto som regel bare av jobbing, skulle man få skikk på hytte og hage måtte det jobbes til siste båt gikk søndag kveld.

Vi hadde ikke helt akterdekket for oss selv, også "Biggen", som skulle i land i Kvamsvåg hadde også sin faste plass der. Han hadde som regel vær en tur innom "Børsen" før avgang, og for å være på den sikre siden proviantert noen "murere" til reisen hos Kvamme på Strandkaien.

Så snart vi rundet Skoltegrunnskaien ble det slått full fart i maskinen. "Melandrott" var med sine 12 knop en riktig skarpseiler, så den ene etter den andre av de øvrige fjordabåtene som hadde rundet "Skolten" før oss ble tatt igjen en etter en. Nå var de spennende når vi tok igjen Fylkesbaatane sine lørdagsbåter som hadde avgang 10 minutter før oss, altså kl.1400. Som regel ble gamle "Gula" innhentet omtrent utenfor Morvik, mens "Værøy og "Nesøy" distanserte vi utenfor Frekhaug.



Gamle "Gula" til Fylkesbaatane var ikke akkurat noen spreking.
Ukjent fotograf. Jostein Sørensens samling.



Søstrene "Værøy" og "Nesøy" tilhørte Fylkesbaatanes "hvite flåte" fra før krigen – hvitmalt om sommeren og sortmalt om vinteren. Etter krigen var de sorte hele året.

Foto K. K. Jostein Sørensens samling.



D/s "Firda".

Foto: Harry Runderheim.
Jostein Sørensens samling.



M/s "Hordabø" var bygget av tre og hadde en fortid som engelsk minesveiper.

Foto: NSS-Jenssen.



D/s "Manger" var levert til Alversund & Manger Dampskibsselskab og fulgte med inn i Bergen Nordhordland Trafikklag i 1951. Ukjent fotograf. Jostein Sørensens samling.

Den siste, en av de store "nattrutebåtene", som regel D/S "Firda", ble passert rett før innløpet til Alverstrømmen. Som regel gikk alle båtene gjennom Krossnessundet forbi Lillebergen. Den gangen var det ingen fartsbegrensning, så her "kostet" man på. Det hendte ofte at båtene til Sogn ble passert her med minimal klaring. Også i Alverstømmen var det full pinne. Det ble ikke slått stopp før Kråkeviken (?), ca 70m fra kaien i Alverstrømmen. Her i Alverstrømmen, i Kråkeviken, hadde AMDL opplagsplass for de av båtene som i lengre eller korter tid var ute av rutetrafikk. Jeg kan huske gamle "Herløvfjord", "Holsnøy", "Manger" og nyere "Hordabø" ligge i bøyene her, ikke alle på en gang, toppen to av gangen.

Turen til Alverstrømmen tok 1 time og 5 minutter.

Mesteparten av passasjerene ombord skulle i land i Alverstrømmen. Dette var jo innfallsporten til søndre deler av Radøy. Noen hyttefolk var det nok, men mesteparten var nok datidens pendlere med arbeid og hybel i byen og hjem i helgene. Vis a vis kaien i Alverstømmen ligger eiendommen "Solholmen" tilhørende Gjessingfamilien, innehaverne av "Børs Cafe". En praktfull eiendom med hus og hage og ansatt butler/gartner. Denne karen lå hver lørdag klar i robåt for å hente "herskapet" fra bybåten. Det var som sagt mange som skulle i land så det tok jo litt tid. I mellomtiden kom noen av de andre båtene som vi tidligere hadde passert forbi. Blandt dem var M/S "Seimstrand" i Fedjeruten. Den stoppet midt i sundet for å vinsje om bord et par brødkasser som Larsen hos Rognaldsens Bakeri i Kråkeviken (?) kom roende ut med, og som skulle til butikken(e) ut på Fedje.

Klar for avgang fra Alverstrømmen bar det videre mot Kvamsvåg. Det følte som om det gikk mye fortere nå ettersom mesteparten av passasjerene var gått i land. Nå var det tid å fortelle "Biggen" at her skulle han i land. Etter Kvamsvåg var vi nesten alene om bord, bare oss til Fosse og 3 til 4 passasjer til Skarsvåg. Skipperen på "Melanddrott" het Ragnvald Fosse og bodde på Fosse (far til Atle Fosse). Ingen brukte imidlertid dette navnet, han ble rett og slett bare kalt for "Småfossen".



Artikkelen fortsetter
i neste nummer
av "Dampskibsposten"



M/s "Seimstrand" var bygget som dampskip, men ble radikalt modernisert til motorskip etter krigen. Foto: Bård Henrik Dybvik. Jostein Sørensens samling.

D/S "Alversund"

- fjordabåten som ikkje vart berga

Tekst/foto: Harald Sætre

I 1990 la lastebåten M/S "Kiloran" til ved kai hos Frank Mohn på Flatøy i Nordhordland. Båten var den tidlegare fjordabåten, D/S "Alversund" frå 1926 som hadde gått i rutetrafikk i 41 år før den vart seld og ombygd til frakteskip.

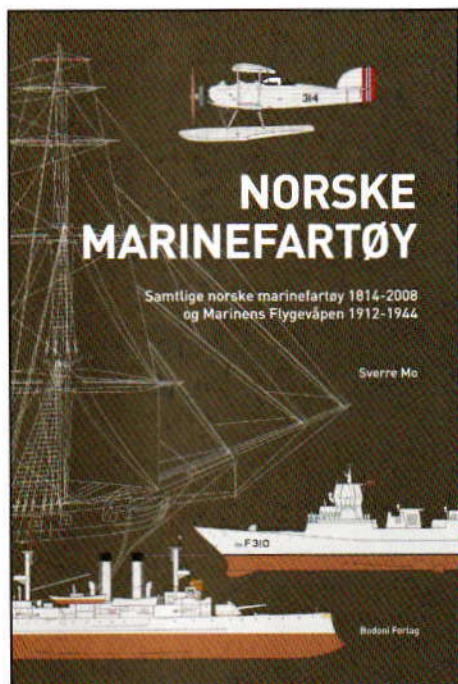
D/S "Alversund" var bygd ved Mjellem & Karlsen i Bergen for Alversund og Manger Dampbaatlag. Båten var på 178 BRT. Ved ombygging i 1946 blei tonnasje auka til 223 BRT. I 1966 fekk "Alversund" kjelehavari og båten vart teken ut av drift og seld. Ombygd til frakteskip og med motor gjekk båten i frakteskip i mange år, dei første åra som "Alverstrømmen". Båten var lett å kjenna att, lang og smal og med fine skroglinjer. Ved ombygginga blei den aktere delen av overbygget og brua ikkje endra.

Bak kjøpet av "Kiloran" stod det nyskipa Nordhordland Veteranbåtlag. Hausten 1990 vart det eit stort folkemøte på Flatøy, og utsiktene til å få restaurert gamle "Alversund" såg lyse ut. Arbeidet med renovering av skroget tok til. Men det skulle snart visa seg at skroget var i dårlegare stand ein det dei første undersøkingane viste. Sjølv om reiselivet, mange verksemdar og privatpersonar synta stor interesse for båten, så ble arbeidet stoppa. Laget fant at det ikkje var økonomisk forsvarleg å setja i gang eit så kostbart prosjekt. Gamle "Alversund" vart seinare seld og lagt i opplag ved Fossesjøen, før båten i 1995 vart hoggen opp.



M/S "Kiloran", ex D/S "Alversund" ved Flatøy 1990.
Foto: Harald Sætre.

Men nokre få år seinare vart Nordhordland Veteranbåtlag reorganisert i forbindelse med at frakteskipet "Vaka", tidlegare D/S "Oster" frå 1908, var for sal. I 1996 vart det etablert nytt styre og i mars same året var "Vaka" kjøpt og gamle "Oster" var sikra. Korleis den historia enda, ja den kjenner vi alle.



Sverre Mo

Norske Marinefartøy

Samtlige norske
marinefartøy
1814-2008
og Marinens Flygevåpen
1912-1944



Boken gir en kortfattet og oversiktlig fremstilling av samtlige Marinens fartøy og fly fra 1814 og frem til dags dato.

For alle hovedfartøy er de mest relevante skipsdata presentert sammen med en kortfattet historikk.

Mindre fartøy er gitt en mer forenklet opplistning.

Boken omhandler 819 marinefartøy, hvorav 226 er avbildet og 313 fly, av disse er 48 avbildet.

360 sider – innbundet



BODONI FORLAG

Postboks 6045 Postterminalen – 5892 Bergen

Telefon: 55 30 18 80 – Fax: 55 32 03 56

I salg nå
www.bodoni.no – forlag@bodoni.no
eller i bokhandelen
kr 429,-

M/F "Bjørn West" i rute Sæveråsvåg –
Duesund 1979.
Foto: Harald Sætre.



M/F "Bjørn West" - ein kort historikk



M/F "Bjørn West" ved Duesund 1979. Foto: Harald Sætre

MF "Bjørn West" vart bygd i 1887 som KNM "Tyr" ved Carljohansværn Værft (Horten) som kanonbåt av 2. klasse for Kgl. Norske Marine. Lengd: 31,8 m og breidd 8,5 m. Maskina var 2 stk 2-syl. vertikale compund dampmaskiner på 420 IHK som ga ein fart på 10,5 knop. Maskina var bygd ved verftet.

I 1914 vart "Tyr" ombygd til mineleggjar. Låg i opplag tidsrommet 1918-1939 ved Marineholmen i Bergen. I april 1940 la "Tyr" ut miner ved Lerøyosen og i Vattestraumen sør for Bergen. Opererte same våren i Hardangerfjorden og kom i kamp med tyske skip ved Uskedalen og teke i tysk bytte. Levert tilbake til norske myndigheter etter krigen. Seld til P/R Tyr og ombygd til tungløfteskip ved Gravdal Skipsbyggeri, Sunde i Sunnhordland i 1946. I 1949 vart "Tyr" seld til Brødrene Wilhelmsen A/S i Åsane og lagt i opplag.

I 1951 vart båten ombygd til bilferje ved Gravdal Skipsbyggeri. Ny maskin vart sett inn, ein Kløkner-Humboldt-Deutz A.G., Köln, 4-takts 8 syl. diesel på 375 BHK. Omdøpt til "Bjørn West". Namnet fekk båten etter ein geriljabase som opererte i fjella rundt Matre i Nordhordland dei siste 6 månadane av 2. verdskrig.

M/F "Bjørn West" vart nytta i dei fleste fergesambanda i Nordhordland. I 1970 fekk ferja ny hovudmotor, ein 4 ACA Wichmann på 400 BHK. Motoren, som var bygd i 1955, kom frå M/S "Grimsholm". I 1971 vart ferja seld til A/S Bergen-Nordhordland Trafikklag. I 1980 seld til A/S Saki i Bergen og ombygd til tungløfteskip. I 1985 vart "Bjørn West" ombygd ved Karmsund Verft A/S. Seinare eigarar har vore Rolf Wee Transport A/S (1988), Rong Laks A/S (1995) og Os Entreprenørservice A/S (2007) som vart slått konkurs i 2008. I opplag ved Os i Hordaland.

Opplysningane er henta fra boka "Bil, fire vaksne og sju ungar". Se neste side.

Nye bøker

"Bil, fira vaksne og sju ungar"

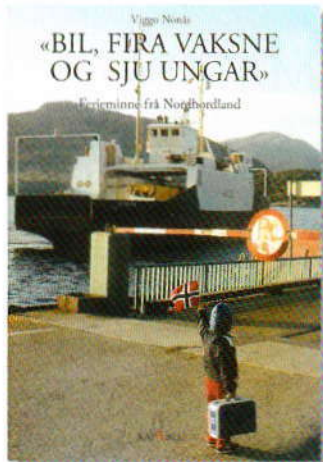
Bokomtale av: Harald Sætre

Fjordabåtane og seinare bilferjene har vore sentrale i utviklinga langs kysten og i fjordane, ikkje minst i Nordhordland. No er lokalrutebåtane borte og dei fleste ferjestrekningane er avløyste av vegar, bruer og tunnellar. Og mange av dei større ruteselskapa rundt om i landet har sine jubileumsbøker. Når det gjeld BNR - Bergen Nordhordland Rutelag- så har ikkje historia til selskapet vore samla mellom to permar tidlegare. Det måtte ein ferjegalen ungdom til før det skjedde. Viggo Nonås, som vaks opp på Osterøy og er utdanna styrmann, kom i haust ut med boka "Bil, fira vaksne og sju ungar". Her har Viggo samla opplysningar om dei ulike reiarlaga, dei cinskilde ferjestrekningane og ferjene som har trafikert området. No seier rett nok Viggo i forordet at dette ikkje er noko uttømande historiebok, men heller ein hyllest til alle ferjene som var med og frakta bymenn og strilar mellom strilelandet og Bergen.

Men boka er noko meir enn ei oppramsing av bilferjer og fergestrekningar. Viggo tek og føre seg utviklinga av fergetrafikke i Nordhordland, frå den første turen til M/S "Ruby" mellom Steinestø og Isdalstø i 1936, via "Sørfjord 2" som vart levert til Johs. Ådland i 1937 og fram til salet av ruteområdet til HSD Sjø AS og aksjane til Fjord 1 og TFDS. I boka er og Viggo inne på jappetida og aksjeraidet på slutten av 1980-talet og fusjonsplanane med HSD. Her er mykje nytting historie om maktkampen mellom selskapa på 90-talet, informasjon som lett går i gløymeboka.

Dei som kjenne Viggo veit at han har mykje inne i hovudet, planar om bevaring av eldre bilferjer, innsamling av gammalt utstyr og gjenstandar frå dei gamle lokalruteselskapa og ikkje minst innsamling av faktaopplysningar knytt til fartøy og reiarlag. No har Viggo også bevist at han kan føra ein lett og god penn. Boka er i tillegg oversikteleg med fin inndeling av dei ulike tema og kapittel. Boka er rikt illustrert med bilete som ikkje tidlegare har vore på trykk. Så her kan ein lett bli nostalgisk når ein gjenoppfriska turen med gamle "Bjørn West" mellom Sæveråsvåg og Duesund.

Det er ei bok som fortener lesarar langt utover Nordhordland. Det er ei bok for alle som er interesserte i utviklinga av lokal samferdsel. Du lurar kanskje på tittelen på boka? Den har Viggo fått låna hos Salhusvinskvetten. God lesnad.



"Bil, fira vaksne og sju ungar"

Forfattar: Viggo Nonås.

Forlag: Kapabel

Sider: 240

"Norske marinefartøyer"

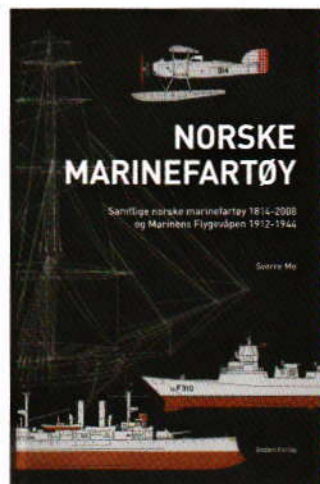
Bokomtale av Thor Hansen

Nå er det kommet en ny tilvekst til marinens omfangsrike historie. I boka Norske marinefartøyer, kan man på en kortfattet, men oversiktlig måte lære om samtlige marinefartøyer fra 1814 til 2008. Også marinens flygevåpen fra 1912-1944 er kommet med.

Det kan nevnes at boka omhandler hele 819 marinefartøyer og 313 fly, 226 av fartøyene er avbildet, likeledes 48 fly. Illustrasjonene er tegninger som er gjengitt i innbyrdes lik målestokk og profil, slik at leseren får et godt inntrykk av størrelsesforhold og bestykning. Bak i boka finner vi også et fyldig register.

Sjøforsvaret er bygget på lange tradisjoner for å vokte på vår selvstendighet og våre økonomiske ressurser. Døgnet rundt sommer som vinter- i storm og stille har marinens fartøyer patruljert langs vår lange kyst og i de enorme havområdene. For en maritim nasjon som Norge har det alltid vært viktig å ta del i den enorme tekniske utviklingen for å være best mulig rustet til framtidige konflikter. Mange av de gamle fartøyene eller flyene som vi kan studere i boka, kan vi vel kanskje trekke litt på smilebåndet av i dag, men de vitner også om vågemot og pionerånd. De kunne være seiglivet disse gamle marinefartøyene, som for eksempel den gamle stangtorpedobåten "Ulven" fra 1878. Den husker jeg godt fra ungdomstiden i Porsgrunn, da var den ombygget og gikk som rutebåt og lystbåt i området. Et annet fartøy fra boka som jeg også har lyst til å trekke fram er orlogsbriggen "Statsraad Erichsen", bygget ved Marinens Hovedverft i Horten i 1858. Noen ganger kan det virke som om enkelte fartøyer har ni liv. I 1937 finner vi dette solidbygde fartøyet som skoleskip i Porsgrunn, men dessverre satte krigen en stopper for den virksomheten. Siden ble skuta ombygget og i boka kan man lese at den som leker grunnstøtte ved Sogneoksen i 1962. Fikk den gamle sliteren nok et liv etter dette?

Mange er opptatt av skip og sjø og Den Kongelige Norske Marine. Kanskje de selv har vært personell og tjenestegjort ombord på ett eller flere av disse fartøyene vi finner i boka eller har en tilknytning på en eller annen måte. Det må ha vært en krevende jobb med å lage denne boka, med all historikken og ikke minst de flotte tegningene av alle disse fartøyene. Jeg syntes boka er en glimrende oppslagsbok og det er spennende å følge de historiske linjene fra seilfartøyene og fram til dagens fregatter som nå blir bygget i Spania.



"Norske marinefartøyer."

Forfatter: Sverre Mo.

Forlag: Bodoni forlag, Bergen.

357 sider.

ISBN: 978-82-7128-497-8.

"Et liv til sjøs"

Bokomtale av Thor Hansen

I denne boka kan vi ta del i livet til en 15 år gammel gutt som reiser ut i en stor og ukjent verden for første gang. Mer eller mindre riktig har det vært sagt om sjøfolk at de kan være gode fortellere, men deres historier kommer sjelden ut på papir mellom to permer.

Slik hadde det kanskje også blitt med forfatteren Odd Haugstads historier, hvis ikke hans eldste sønn utrettelig sa: "Pappa, dette må du skrive ned". Og nå har det blitt bok som forteller om utfordringer og prøvelser for en liten gutt i en voksen tøff verden. En verden full av sterke hendelser, spennende opplevelse og forskjellige mennesketyper.

Sjøen var åpenbart en lokkende utfordring for mange ungdommer på 60-tallet. Forfatteren tar oss med på "Statsraad Lehmkuhl" og siden bærer det ut på de store hav med en gammel stykkgodsbåt, en dampbåt bygget i England i 1922. Mange vil nok kunne nikke gjenkjennende til slike historier, da livet om bord (og i land) kunne være ganske hardt og stormfullt. Norsk skipsfart hadde godt renome' over hele verden på denne tiden som ligger så nær oss, men likevel fjern, fordi den forsvant så plutselig.

Boka "Et liv til sjøs" er en fengslende selvbiografi av almen interesse, fra en epoke som ugjenkallig er slutt.

Et liv til sjøs

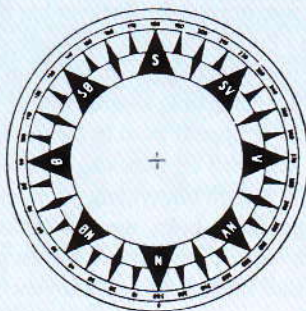


Odd Haugstad

"Et liv til sjøs"

Forfatter: Odd Haugstad
Forlag: Pedagogisk Forlag.
196 sider.
ISBN 978-82-8206-047-9

**HUSK STOFFRIST
NESTE NR.
17. APRIL 2009**



"Skipsforlis rundt Jæren, - fra Åna Sira til Skudefjorden"

Bokomtale av Thor Hansen

Det var med stor forventning at jeg på ny kunne åpne nok en bok fra forfatteren og dykkeren Erik Bakkevik fra Haugesund. Også denne gangen ble jeg gledelig overrasket. I hans tredje bok om skipsforlis på vestlandskysten har nå turen kommet til kyststripen som har fått det stygge ryktet å være Norges største skipskirkegård og her er det mengder av dramatisk stoff å gripe fatt i.

I boka Skipsforlis rundt Jæren, fra Åna Sira til Skudefjorden, fortelles historien om 394 forlis, helt fra riktig gamle dager, da et skipsforlis var en del av hverdagen for sjøfolk og kystfolkningen og videre til nyere tid med krigshistorie og fram til sportsdykkernes store mulighet til å besøke vrakene nede i den tause verden.

La det være sagt med en gang; - jeg syntes forfatteren har gjort en kjempejobb med å samle alt dette stoffet og ikke minst at boka er gjennomillustrert med gamle og nyere bilder, også fra dypet. Kartutsnittene med forlisposisjonene må også nevnes som en viktig del av boka.

Mange sjøfolk slet seg over Nordsjøen i en tid da navigasjonshjelpemidlene stadig var primitive og fyrvesenet ennå trådte i sine barnesko. Ofte i trelastfart på gamle skuter og det het seg "at mange fløt på lasten dit de skulle, hvis de i det hele tatt kom fram". Et annet uttrykk fra denne tiden var at "de bar skuta på hendene", dvs. at de holdt skuta flytende ved hjelp av pumpene. Og de visste at der inne ventet en nådeløs kyst med liten mulighet for å søke nødhavn. Forlisstatistikken fra området rundt Jæren viser da også skremmende høye tall. Hvor effektiv denne havets kvern kan male kan man lese om i et avisutklipp fra 1928.

"Barkskipet "Warden Law" av Brevik, Norges siste treskipskip, som for en tid siden ble kjøpt av et selskap på Varhaug for opphugging skal nå slepes til Jæren for å settes på stranden. - Så tar havet fatt og dermed er Norges siste treskipskipsaga ute". Ingen vet hvor mange skip som fikk sin siste havn i dette området, men forfatteren skal ha stor takk som på ny lar oss ta del i noen av disse hendelsene. Han har også gjort den svært viktige jobben med å samle og bevare historiene for ettertiden slik at de ikke blir glemt og glemt.

For alle maritimt interesserte må denne boka være sjøfartshistorie på sitt beste.



"Skipsforlis rundt Jæren"

Boka kan kjøpes fra
Erik Bakkevik, Strandlinjen 52,
5527 Haugesund.
E-mail: eriba@online.no
www.skipsforlis.no

"Jenny Lind - från Näktergal till Fågelskrämma"

Bokomtale av Thor Hansen

Det er jo ikke helt uvanlig at en mann blir helt fortaapt i en kvinne, men at et "fugleskremsel" kan skape et forhold som nærmest blir til en besettelse har jeg aldri hørt om.

Helt på slutten av "Børøysund"s to måneder lange jubileumsferd i sommer gikk turen innom Kragerøskjærgården og med en hyggelig avslutningskveld i Kragerø Sjømannsforening.

Her traff jeg på gøteborgeren Karl-Eric Svårdskog. Han hadde en spennende historie å fortelle og alt dette og mye mer hadde han samlet mellom to permer.

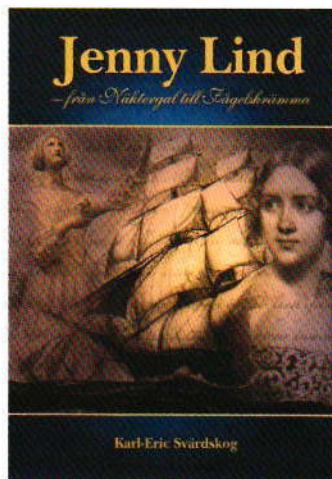
Boken tar for seg hvordan en ukjent gallionsfigur nærmest forandret livet til forfatteren.

Det hele startet med at Karl-Erik var lei av læreryrket og begynte som antikvitetshandler. Sammen med en venn dro de rundt i bygdene og kjøpte opp gamle ting som de kunne pusse opp og selge. Ved en tilfeldighet fortalte en bonde at han hadde et "fugleskremsel" på loftet i låven, som tidligere skremte både fugler og folk på en åker i vest-Sverige, men siden hadde den blitt gjemt og glemt på loftet.

"Vill du kjøpe en fågelskrämma?" – Og det gjorde Karl-Eric.

Og slik startet forfatteren sin lange forskning i 1994 for å løse gallionsfigurens mange gåter. Hadde den vakre trefiguren et forbilde? På hvilket skip hadde hun hørt hjemme engang? Hvem hadde laget denne flotte kunstgjenstanden og hvordan kunne det ha seg at hun hadde endt opp som "fugleskremsel" og siden liggende henslengt og glemt på en låve lang fra kysten i Sverige?

Forfatteren fikk snart mistanke om at gallionsfiguren ikke var et fantasiprodukt, men at forbildet må ha vært en vakker og spesiell kvinne. Svaret han kom fram til var, at dette måtte være en kopi av den kjente svenske sangerinne Jenny Lind, som på midten av 1800-tallet var mektig populær verden over og ikke minst i USA. – En riktig megastjerne på høyde med vår tids Elvis og Beatles. Hun ble ofte kalt "The Swedish Nightingale" den folkekjære sangerinnen. Karl-Erik skjønte snart han måtte dra over Atlanteren for



"Jenny Lind "

Boken kan bestilles direkte fra forfatteren og hans adresse er:
S:t Sigfridsg. 15,
41266 Göteborg.
Mailadresse:
k-e-svardskog@hotmail.com

å komme videre. Hans forskning ledet til klipperskipet "Nightingale" som ble bygget i Portsmouth i New Hampshire i 1851. Dette skipet var et av verdens mest berømte fartøyer og blant de vakreste av de vakre og raskeste av de raskeste seilskip som noen gang er blitt bygget. Alle skip har sin historie og "Nightingale" skulle få oppleve det meste med gullfeber, slavehandel, rekordseilaser, krig og forlis. Skipet forsvant i en storm i Nordatlanteren i 1893 på en reise mellom Liverpool og Halifax, men besetningen ble reddet av et annet fartøy. Skipet var i norsk eie fra 1876 og tilhørte Schweigaard og Olsen i Kragerø. Men hva med gallionsfiguren-"den svenske nattergalen"? Forfatteren måtte til Kragerø og der fikk han gode kontakter. Her traff han på Jimmy Åsen i bladet Vestmar, Carl Fr. Monsen, Arne Sandaas og andre som kunne fortelle mye om det tidligere berømte skipet.

Nye opplysninger viste at "Nighingale"s dekkshus var bevart på Kirkholmen ved Kragerø og det hadde en sammenheng med at skipet var blitt ombygget på dette stedet i 1885.

Gamle gallionsfigurer hadde ikke stor verdi på denne tiden. Når et skip forliste, ble ombygget eller hugget opp, ble de gjerne overlatt til seg selv for å råtne opp eller brukt til ved.

I Kragerø på denne tiden jobbet det mange svensker og kanskje forklaringen kan være at en eller annen fra broderfolket har forbarmet seg over sin "landsmanninne" og tatt henne med tilbake til hjemlandet.

Sjelden har en bok fascinert meg så mye og den er som et pust av det store eventyret, hvor trefiguren er sentral i dette bildet. Håper boken blir oversatt til norsk engang og at vi får høre mer om hvordan det siden har gått med gallionsfiguren Jenny Lind og hennes trofaste kavalier Karl-Eric Svärdskog.



Gallionsfiguren "Jenny", her med forfatteren Karl-Eric Svärdskog.

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

Granvin utenfor Bømlo.
Foto: Helge Sunde



Borøysund og Styrbjørn
i Kragerø 2008.
Foto: Thor Hansen.

