

DAMPSKIBS

P O S T E N



Foto Reidar Peersen

D/S "Turisten"

*nærmest som et "luftskip", blir løftet ut av verkstedhallen
til Hansen & Arntzen Båtbyggeri i Ekstrand.*

I bakgrunn ser vi Telemarks egen M/S "Victoria".

*Disse to stolte "dronningene" skal begge frakte turister i hvert
sitt vassdrag til sommeren.*

Dampskibsposten

Dampskibsposten er medlemsblad for Norsk Veteranskibsklub, Veteranskipslaget 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. Oppslag 2.360

Styremedlemmer 2009

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

Nordhordland Veteranbåtlag

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

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

Veteranskipslaget Fjordabåten

Postboks 1740 Nordnes
N-5816 BERGEN
www.fjordabaaten.no Pr. telefon
Formann
Terje Kvamme 55 28 31 18 / 900 72 907
Kasserer:
Gunvor Teigland 926 05 725

Stiftelsen D/S STORD I

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

Atløys Venner

Kystmuseet i Sogn og Fjordane,
Postboks 94 – 6901 FLORØ
www.atloy.no
Mobilnr. 900 51 867

"Shetlandsbussens Venner"

KNM "Hitra"
Postboks 1, Haakonvern,
5886 Bergen

Veteranskipslaget Stavenes

Postboks 36, 6851 SOGNDAL
www.ds-stavenes
Mobilnr. 993 91 904

**HUSK STOFFRIST
NESTE NR.
18. SEPTEMBER 2009**

Redaksjonen – Dampskibsposten

Redaktør:

THOR HANSEN

Friisbrygga 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
Redaktøren har ordet	4	Oslo Kystkulturstevne 2009	39
Formannen har ordet	5	Modell av "Børøysund"	40
VENDEREIS	8	En gammel båt på et lite vann	42
Utenlandsk mannskap	10	M/S "Fram"	
Leserbrev	13	- 100 år på Vråvann og Nisser	44
"Styrbjørn" 99 år ung	14	Transportåra mellom	
Redaktør Thor Hansens farsarv	16	Notodden og Rjukan 100 år	50
D/S «Lindaas» og berginga av		Seilskuteprisen 2009	51
D/S «San Remo»	21	www.atloy.no.	51
Informasjon om Fjordsteam 2010	25	"Isbryterhavari" i Drammen	52
D/S "Turisten er snart tilbake!	28	Etterlysning av gammel Hvalerbåt	54
D/S "Hvaler" nærmer seg sjøsetting ...	30	Bygdøynesdagen	55
Minner fra reisene til hytten på			
Sellevoll - ET TIDSBILDE, del 2	34		

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.

Redaktøren har ordet

Båten har gjennom alle år vært selve livsnerven nesten over alt i Norge. Skipsfarten og aktiviteter langs kysten og på våre innsjøvann har gjerne vært forutsetningen for livsgrunnlaget.

Våre lange maritime tradisjoner må vi ta vare på!

Som kjent er 2009 kulturminneåret. Kultur kan vi vel definere på mange måter, men i hovedsaken dreier det seg vel om hva mennesker har skapt, hva de dyrker fram og kan få til under gitte forutsetninger. Mange fartøyvernere har vel følt at de har vært med på kulturminneår hvert eneste år i mange, mange år, ved å ta vare på våre maritime kulturminner.

Det er kanskje farlig å trekke fram enkelte, for det er jo så mange som gjør en kjempeinnsats, men med all respekt for andre, har jeg lyst til å trekke fram de frivillige hendene og ildsjelene bak veteranbåtene D/S "Børøysund", D/S "Oster", D/S "Stord" og D/S "Styrbjørn".

Den frivillige entusiasmen rundt disse og selvsagt andre fartøyer er helt enestående og uten slik frivillig innsats hadde mye av vår maritime kulturarv vært borte.

I år, kulturminneåret, står jubileer og store hendelser nærmest i kø, så det er mye å se fram til og glede seg over. – Som en "Fugl Fønix" har nå D/S "Turisten" fått livet sitt tilbake og kan snart ta fatt på ny innsats i Haldenvassdraget. Nesten i de samme traktene går det stadig framover med D/S "Hvaler". I Telemark kan vi i år gratulere to hundreåringer, nemlig transportveien mellom Notodden og Rjukan og vesle M/S "Fram", som fortsatt er i drift på Nisser og Vråvann.

På hjemmesidene til Kulturminneåret 2009 kan vi lese: "Hvorfor et kulturminneår? Ved å arrangere et kulturminneår ønsker regjeringen og de sentrale samarbeidspartnerne å stimulere til et tett og godt samarbeid mellom frivillige, offentlige og private organisasjoner. Kulturminneåret 2009 skal både aktualisere og bringe mangfoldet av kulturminner fram i lyset og synliggjøre at det å jobbe med kulturvern har en verdi i seg selv".

En ting er iallfall sikkert, - vi går lysere tider i møte. Vi får håpe og tro at dette er i dobbel forstand.



Thor Hansen.

God sommer!

Thor Hansen

Formannen har ordet

Vi er kommet til den utadvendte, aktive delen av veteranskipsåret, den tiden da skipene skal vises frem med kjøring på fjorden og frakt av tusenvis av passasjerer, delta i stevner og arrangementer og skape blest om vårt viktige arbeid med bevaring av kulturminner i Norge. Nå "lever" vi, og skipene og mannskapet gir publikum herlige, dampende nostalgiske opplevelser og havnemiljøet i Oslo og på Rådhusplassen får et stort, positivt løft. Veteranskipshavnen på Akershuskaaien er en av Oslos populære attraksjoner, det vet byens befolkning og alle de tusenvis av turister som går forbi på vei til og fra de store cruiseskipene som legger til lenger ut på Akershuskaaien.

Vi vil prøve å ta mer fatt i enkeltpersoner, turister og andre interesserte denne sesongen. Både DS Styrbjørn og DS Børøysund skal være mer tilgjengelig for publikum. Vi har satt oss som mål å kjøre flere åpne turer med fartøyene og holde skipene mer åpne for folk som vil komme en tur om bord når skipene ligger ved kai. Som flytende museer er dette kulturformidling i praksis.

DS Styrbjørn har fått nytt brodekk i løpet av vinteren, nydelig lagt av Risør Trebåtbyggeri, i tillegg vil det komme solseil over deler av akterdekket slik båten har hatt tidligere – noe som var vanlig på slepebåter i Norden i tidligere tider. Dette gir oss muligheter for kjøring av passasjerer på turer uten at passasjerene trenger å frykte for litt sommerregn. Skipet vil i denne sesongen bli brukt til forskjellig inntektsgivende virksomhet fra lunsj- og representasjonsarrangementer i Oslos havnebasseng til deltagelse på Elvefestivalen i Drammen i august. DS Styrbjørn er nå nesten ferdig restaurert, og årets sesong blir også en generalprøve på jubileumssesongen 2010 da vi skal feire slepebåtens 100 årsdag.

Årets høydepunkt for DS Børøysund blir deltagelsen i den store nordeuropeiske dampfestivalen i Flensburg, "Dampfrundum", den 10. -12. Juli. Det er ikke første gang vi deltar på denne festivalen, og her blir det møte med bl.a. tyske, danske og svenske veterandampskip. DS Børøysund vil representere de norske sjøfartstradisjonene og i tillegg være en flott reklame for Oslo by som havneby. Vi som deltok sist i 2001, husker at DS Børøysund fikk spesiell oppmerksomhet og heder for sin tidsriktige restaurering og autenticitet. Jeg oppfordrer alle som planlegger sommerferie i Nord-



Mårten Ervik.

Tyskland på denne tiden, til å legge turen innom dampfestivalen i Flensburg. Den er absolutt verd et besøk.

I februar var det et møte i Gøteborg mellom Dansk Veteranskibsklub, Sällskapet Ångbåten og Norsk Veteranskibsklub. En hovedsak på møtet var videreføring av Nordsteam-samarbeidet. Det var enighet om at i kommende års opplegg skulle man sikte mer "back to basis": en nordisk ramme for stevnet, det skal først og fremst dreie seg om dampskip, og programmet skal i stor grad også sikte seg inn mot deltagerne/mannskapene. Stevnet skal arrangeres ikke oftere enn annenhvert år, og en av de 3 nordiske foreningene må ha et vesentlig ansvar for arrangementet. Konkret var det ønske om å arrangere Nordsteam i Vejle i 2010, og Oslo i 2012 (og det er på tide, da er det 32 år siden siste Nordsteam-stevne i Oslo!). Nordsteam i Gøteborg faller naturlig inn i 2014 – da er SS Bohuslän 100 år! Dette var etter mitt syn en nyttig opprydning og avklaring.

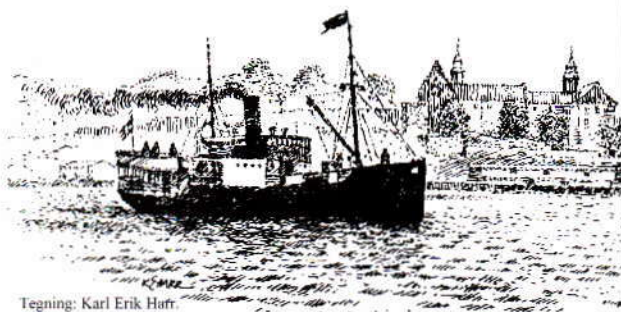
Til tross for iherdig kamp i snart 6 måneder, ser det ut som om vi nå blir kastet ut av vårt kontor, bibliotek, arkiv og møtelokale i den gamle dampskibsexpedisjonen på Rådhusbrygge 1. Vi har reddet bygningen fra rivning 2 ganger, satt den i stand og vedlikeholdt den i 33 år, og den har vært det faste grunnlaget for at vi har kunnet gjennomføre restaureringen av så vel DS Børøysund som DS Styrbjørn. For Havnevesenet er tydeligvis noen usle inntekter på serveringsvirksomhet i noen hektiske sommermåneder viktigere enn den aktivitet som Norsk Veteranskibsklub nedlegger gjennom hele året på skipene og i Veteranskipshavnen/Oslo Maritime Kulturvernssenter (OMK). Holdningen til Oslo Havn og Oslo bys politikere i denne saken er ikke mindre enn både skammelig og pinlig og rammer så vel klubben vår som OMK-samarbeidet meget hardt. Vi får håpe på at dette ikke på sikt medfører en nedleggelse av en av byens fineste attraksjoner: Veteranskipshavnen. Vi skal i hvert fall kjempe for at det ikke skjer!

Et trøstens ord til slutt: Selv om politikerne og havnemyndighetene tydeligvis ikke er spesielt opptatt av våre veteranskip, så elsker publikum oss. TV-programmet om DS Børøysund ble sett av over 700.000 seere fordelt på 2 visninger i romjulen. Senere har NRK sendt det populære programmet i reprise 2 ganger. Slike realiteter burde gjøre inntrykk på selv de mest tykkhudede byråkrater og bystyremedlemmer!

Mårten Ervik

Formann i

Norsk Veteranskibsklub



Tegning: Karl Erik Hafn.

En gang sommeren 1939 kunne det i de sene nattetimer sees et par tyske båter, tilsynelatende lystbåter, i nærheten av Oscarsborg festning i Oslo-fjorden. Det var lyst nok til å observere at folk om bord brukte noen slags snører. Måten snørene ble brukt på utelukket at det dreide seg om noe form for fiske. Forberedelsene for den tyske invasjonsflåten som skulle komme året etter var i gang.

Ny bok kommer

John H. Østby har i boken om den tyske krysseren *Blücher* samlet et omfattende billedmateriale fordelt på ca 300 sider. Mange av bildene er helt unike og har aldri vært publisert før - fra båten ble bygget til senere tids dykkeundersøkelser.

Boken om *Blücher* og hennes skjebne utgis høsten 2009 og kan forhåndsbestilles fra forlaget nå.

Pris fritt levert kr 400,-



VENDEREIS



Tekst og foto: Øyvind Ødegård

(oyvind.odegard@gmail.com)

- Jeg hører en fremmed lyd Mårten, som jeg ikke liker, sier maskinsjef Arnold Lindner (63) om bord i det hundre år gamle dampskipet "Børøysund". Han henvender seg til Mårten Ervik (61), formann i Norsk Veterankibsklub, for anledningen fyrbøter om bord.

Maskinsjef Arnold Lindner.

Det er straks avgang fra Oslo, en regntung fredagskveld 28. mars 2008. D/S "Børøysund" er klar for turen til Göteborg. Nødvendige verkstedarbeider må utføres, og det må skje så snart som mulig. På hjemmesiden til Gotenius Varvet står det:

"Det kan vara tryggt att veta att vårt namn blivit synonymt med kompetens, mångsidighet och förmågan att hålla tider."

"Att hålla tider", betyr at Børøysund må ankomme søndag kveld. Hvis ikke...! De to mennene på maskindørken ser på hverandre og sier ikke mer. Det er mye som står på spill. Hundreårs-markeringen av "Børøysund" skal hovedsakelig skje med en tur til Nord Norge i juni.

Kaptein Magne J. Hansen (68) gir tre korte støt i fløyta. "Børøysund" bakker ut fra Nordre Akershus kai. Klokka er 1750. Den 18 manns store besetningen gjør sjøklart. Den friske sørlige brisen øker i styrke med regnbyger, og den fremmede lyden høres godt. Om en time går sola ned.

Magne mottar klarering fra Oslo Trafikksentral for å seile ut ved Dyna fyr, gå mellom trafikkseparasjonen og Nesoddtangen øst for Ildjernsflua, og mellom Steilesanden lykt og den grønne staken. Ikke akkurat letteste ruta ut av Oslo, men skipperen er lokalkjent. Sikten minker. Etter passering av Nesoddtangen er det bare en nautisk mil.



Her er årsaken til vendereisen.



Fyrbøter Bjørg S. Uhlen og maskinsjef Kaspar Lien som på denne turen var maskinist.

Maskinsjefen kommer på brua.

- Magne, vi må slakke ned til halv fart og få visshet om det er kjølevannspumpa som bråker.

- Det er greit, svarer Magne.

Han slår halv forover i telegraf. Klokken er 1850. Vi nærmer oss Steilene. Noen minutter senere ringer Arnold fra maskinrommet, og forteller at kjølevannspumpa er gåen. Han anbefaler at vi går til nærmeste havn. Vi reduserer til sakte fart og passerer inn mellom øyene på Steilene. På Fjellstrand er det en kai, men Magne har aldri lagt til der.

Det er bare tida og veien til Gøteborg. Og veldig nødvendig å ankomme verftet søndag kveld. En ringer ikke akkurat og bestiller deler til ei 100 års gammel kjølevannspumpe. Maskinsjefen kommer opp på brua igjen.

- Magne jeg våger ikke å stoppe maskinen. Det kan være at vi ikke får startet igjen. Det beste ville være om vi gjorde vendereis til Oslo. Der har noen venner av meg verksted hvor vi eventuelt kan dreie nye deler til pumpa.

- Jeg skjønner, sier Magne; kom babord over.

Han tørner skuta 180 grader rundt, og vi returnerer til Oslo med sakte fart.

- Nå har jeg seilt "Børøysund" til forskjellige verksteder i Norge og Sverige de siste 30 år, sier Magne, men det er første gangen vi gjør vendereis.

I samme øyeblikk skipperen slår vel i maskin, kaster maskingjengen seg over kjølevannspumpa. Det er trangt og vanskelig å komme til. Kaspar Lien, Ole Christian Ekholdt, Bjørg S. Uhlen og Sigbjørn Falck Vikhammer jobber skulder ved skulder. Det viser seg at en av ventiltjærene er brukket. Solide greier som har vart i 100 år. Arnold Lindner viser fram fjæra. Maskingjengen reparer skaden. I løpet av to timer er alt på plass igjen. Magne J. Hansen beslutter avgang grytidlig neste morgen.

Vi holdt tiden!

Utenlandsk mannskap

Tekst og foto: Øyvind Ødegård

(oyvind.odegard@gmail.com)

D/S "Styrbjørn" er på vei fra Oslo til Nordsteam 2008 i Stavanger. Underveis er vi innom syv havner.

Vi siger mot dampskipsskaia i Farsund. Beste plassen i byen. Sola har gått ned. Vi skal ha baugen helt opp mot brua til Engøy. Her er det vann og strøm og skuelystne. Bedre kan det ikke bli.

Tirsdag 5. august 2008 våkner vi opp til en flott sommerdag i Farsund. Skyfri himmel og svak sørlig bris.

Tre eksemplarer av Farsund Avis blir levert på gangveien sammen med ferske rundstykker. Og skriftlig hilsen fra ordføreren med ønske om at vi må få et godt opphold i Farsund. Jeg takker den bunadskledde damen. Maken til velkomst har vi ikke opplevd på kysten. Jeg kaster et blick på lokalavisen for Farsund, Lyngdal og Hægebostad. Avisens slagord er: "Fra hav til hei siden 1889".



Det italienske mannskapet.



Skipperen informerer italienerne om betingelsene for å komme om bord.



Fyrbøter Tom Bjørge Jensen til venstre og Giancarlo Trucco til høyre.

Vi spiser frokost på akterdekket. Interesserte byfolk spør forsiktig om de kan komme om bord for å se på herlighetene. Kvartermester Gøran Hansen organiserer visninger i maskinen og på brua og forteller og selger "Styrbjørn" luer, skjorter og krus.

Avgang er satt til klokken 1200.

Båtsmann Arild Mathisen har hele dekksgjengen i virksomhet. "Styrbjørn" skinner i formiddagssola. På kaia står Farsund Brannvesen med en førkrigs Fargo brannbil. Farsund ble i 1795 erkjent som ladested og kunne i 1995 feire 200-års jubileum. Folk har sansen for båter her i byen, spesielt båter av eldre årgang. Det er et ønskested for oss.

Noen italienske sykkelturnister står og samtaler med en kar fra Farsund Brannvesen. Han peker bort på meg og gruppen kommer trillende over med syklene. En av damene spør om det er noen mulighet for å bli med "Styrbjørn" langs kysten til Stavanger. De er tre ektepar på sykkelferie i Norge. De kan ikke få fullrost land og folk. Men byens turistkontor sto uten mulighet til å hjelpe med båtskyss til Stavanger. Jeg forklarer at vi seiler til Egersund klokken 1200. Men reglene er slik at vi ikke kan ta om bord passasjerer på kysten.

- En kan jo ikke mer enn spørre, fortsetter den italienske damen.

- Et øyeblikk, sier jeg, så skal jeg konferere med maskinsjef Terje Bjéren og stuert Ellen Bendiksen.

"Styrbjørn" hadde på denne reisen fartstillatelse for liten kystfart med totalt 15 personer om bord under forutsetning av godkjent brann- og redningsutstyr klart til bruk for samtlige om bord. Skipsledelsen var enig om å mønstre italienerne som midlertidig mannskap. Jeg går tilbake på kaia.



Hele mannskapet fremme i Egersund.

- Er dere villig til å mønstre på som mannskap? To på dekk. To i maskinen og to i byssa.

Spørsmålet blir oversatt til italiensk.

- Sì, sì Capitano, roper alle, we can work!

Overstyrmann Endre Angelvik besørget formalitetene med innføring i dekkdagboken av nødvendige personalia.

Signora Maria Beatrice Abbiat snakket engelsk og var talskvinne for gruppen. Hun skrev en epost fra Italia i september 2008:

“ Dear Captain,
back to our life in Italy we still think with extreme
pleasure to the unforgettable experience on board of
your extraordinary steamship. We appreciated so much
your hospitality and kindness and that of the whole crew.
Our trip to Norway has acquired a special taste thank to
this unexpected opportunity offered by your courtesy. ”

LESERBREV:

Dampskibsposten finner tydeligvis veien til mange steder. Nylig fikk redaksjonen brev fra vakre Madeira, hvor det er en kar som gjennom 45 år har bygd opp en samling på over 50 00 postkort av skip. Han vil gjerne komme i kontakt med andre samlere og ønsker å bytte kort. Det han er mest interessert i er skip over 100 tonn, passasjerskip, ferger, lasteskip, bilbåter med mer. For han passer det best å sende 3 kort hver gang, fordi dette har noe med portokostnadene å gjøre. Skriv på engelsk.



F/B "Lusitania Expresso", ex "Roslagen", ex "Spervik 1".

Er du interessert i dette ta kontakt med:

Rui Manuell G. SA, Rua Nova Da Quinta Deão, 57-5-ESQ, 071-9050, Funchal, Madeira, Portugal.

Nytt **VETERANBÅTBLAD!**

Fra 15. juni vil Norges første veteranbåtblad i løssalg være å finne i over 3000 utsalgssteder over hele landet. Bladet "Nostalgi-bølgen" vil være fylt med artikler om alt fra småbåter til store skip, og i tillegg inneholde et rikholdig utvalg brukannonser for eldre båter. Løssalgspisen vil være den summe som for Norsk Motorveteran. Med dette initiativet ønsker HM Fagmedia og Norsk Motorveteran å gjøre publikum oppmerksom på all den innsats som gjøres for å bevare vår kystkultur og ta vare på vår usedvanlig rike maritime historie, og uttrykke vår dype respekt for ildsjelene. Vi håper og tror at initiativet vil falle i smak, noe salgstallene eventuelt vil vise over sommeren. I så fall vil flere utgivelser komme regelmessig!

I mellomtiden ønsker vi veteranbåtfolket og andre veteranbåtinteresserte en fortreffelig sesong – og med nevnte lektyre om bord, bør alt være perfekt...



"Styrbjørn" 99 år ung

Tekst og foto: Erik Steen

Det er 1. april, i min hage er det fortsatt nesten en meter snø, fru en ønsker hagemøblene ut til påske, i hvertfall en stol. Snøen får jeg ikke gjort noe med, en stol kan ordnes.

"Styrbjørn" og "Børøysund" har et raskt dokk besøk i Drammen, isen i fjorden er nå historie og vi ser en ny sesong i møte. Vinteren kunne kanskje vart litt lenger, så vi rakk alle gjøremål på "Styrbjørn", før sommersesongen er over oss. Denne vintersesongen (vedlikeholdsesongen) har vært sur og kald i Drammen, hvor vi har fått utført meget nødvendig utskifting av brodekk og brofront, samt en god del maskinarbeid.

Vi har i perioder vært alt for få hender, til alle arbeidene som vi hadde planlagt. Flere har gitt uttrykk for interesse for å være med på dugnadsarbeid, men kulda, snøen og muligens "Himmelblå", forpurrer kanskje evnen i den mørke årstiden.

Tordenskjolds evige unge soldater, har krabbet ut og inn av kjelen og stadig funnet belegg å skrape rent, rengjort fyrganger, tilpasset fyrrister, malt innredning, demontert plater og treverk, utstyr på broa, målt opp solseil, overhalt vannstandsglass og ventiler og hatt det hyggelig i et bra miljø.



Olav Indsetviken gjør grundig arbeid.



Tom Gundersen og Terje Bjerer, alltid blide gutter.



Sigbjørn, Ole og Magne, en pust i arbeidet og det er lov å smile.

Selv om "Styrbjørn" blir regnet som "ferdig", er det mange arbeider som må utføres når seilingen er over. Lekkasje og gamle skader dukker opp underveis, nesten 40 år i opplag, gjør at vi stadig får noen problemer som må løses når skipet ligger stille.

Det er mange forskjellige oppgaver og problemstillinger, og man må ikke være fagutdannet nødvendigvis for å kunne løse dem, interesse og samarbeid løser det meste.

Vi kan ikke alt, men vi kan litt om mye og noen kan litt mer enn andre.

Rekrutteringen har vært på temaplakaten i flere år, noen har så absolutt kommet til, behovet er tilstede kontinuerlig, så det er en prosess og tankerekke som må følges videre: Hvordan tiltrekke oss mennesker med interesse og evne til å delta i dugnadsarbeid? (Meningsfylt og givende!) Som en dugnadsarbeider sa det en kjølig aften: - "Gudene vet hvorfor vi driver med dette, men jeg ville ikke vært det foruten".

Vitsen er vel det, at vi hele tiden bidrar med arbeid på forskjellige måter, som gjør at vi føler at dette er det menig i.



Kontroll/overhaling av påhengte pumper.

Om et år, uansett økonomiske krisetider, er "Styrbjørn" 100 år. Sponsing og evne til støtte har radikalt endret seg i løpet av året som har gått. Mange sitter på "gjerdet" og venter på bedre tider, men vi skal markere skibets gode alder, det er helt sikkert!

Redaktør Thor Hansens farsarv

Tekst: Øyvind Ødegård

(oyvind.odegard@gmail.com)

- *Hvorfor er du så interessert i sjøen, gamle båter og alt som har med det å gjøre Thor?*
- *Det er en lang historie.*
- *Få høre ...*

Jo, du skjønner. All min interesse for dette med sjøen og alt som hører til skriver seg fra faren min, forteller redaktør i Dampskibsposten Thor Hansen (64).

Faren, Harald J. Hansen, var i 1936 lettmatros på D/S "Kings County". Skipet som ble bygget i 1910, var lenge et av Norges største dampskip på over 9000 tonn dødvekt registrert i Bergen. Senhøstes 1936 lå "Kings County" i Montreal og lastet korn for Europa. Havnemyndigheten anbefalte kapteinen å seile før lastingen var ferdig. Skipet var i ferd med å fryse inne. 5000 tonn var lastet. Avskiperen og kapteinen ble enige om at D/S "Kings County" skulle få resten av lasten i Saint John som ligger på fastlandet nord-vest for Nova Scotia i The Bay of Fundy. Et vanskelig farvann før radaren og gyrokompassets tid. Fjellene i området er kjent for sin påvirkning av magnetkompass.

Om kvelden onsdag 10. desember 1936 runder de sydspissen på Nova Scotia i meget dårlig vær og nesten ikke sikt. Skipperen setter en nord vestlig kurs rett på sjøbøyen utenfor Saint John. Han legger kursen godt øst for bøyen for å være helt sikker. Ved 2200 tiden reduserer skipperen litt på farten slik at de skulle være framme ved bøyen i grålysninga. Han setter to styrmenn på vakt sammen med rormann og utkikk.

Klokken 02.00 høres en kjempesmell. Skipet er gått på grunn. Oppe på brua kan en ikke se noen ting. Etter hvert får de lys i lyskasteren på taket av brua. Det blåser stiv sørvestlig kuling. Forskipet tar inn vann. Sjøen slår over dekket. Skipperen gir ordre om å bemanne styrbord livbåt. Nødsignal sendes ut. Livbåten blir knust i sjøene. Besetningen på 36 mann ser ingen utvei. Med lyskasteren kan de skimte brenningene der inne på land. Lettmatros Harald J. Hansen baner seg vei bort til kapteinen.

- Jeg er ikke familieforsørger kaptein, sier Hansen, jeg prøver å svømme i land med ei line.

Skipperen ser på Hansen. Han vet at det ikke er mer enn ca. 3 grader i vannet. Han ser forskipet ligge lavere og lavere i sjøene. Om kort tid vil D/S "Kings County" gå ned.

- Ja vel Hansen, men du gjør det frivillig! roper kapteinen i vinden.



D/S "Kings County", bygget i 1910 ved W.Gray & Co Ltd., West Hartlepool.

Foto: Bergens Sjøfartsmuseum.

Ungdommen nikker. Det er 11 år siden han dro til sjøs. Han har ikke vært hjemme siden. Båtsmannen fester livlinen under armene på lettmatrosen og strammer til. Hansen tar av seg sko og jakke og hiver seg ut i det iskalde vannet på le side. Mannskapet står som frosset fast og ser at Hansen nesten ikke kommer av flekken. Men han gir ikke opp. Bare svømmer på inn mot brenningene. Til slutt kjenner han fast grunn under føttene. Han reiser seg opp. Men dragsuget tar han ut igjen. På tredje forsøk innover hiver Hansen seg oppover i rullesteinene, og på en forunderlig måte står han i strandkanten. Han kommer seg oppover for å unngå neste sjø. Her er alt lagt til rette. Foran Hansen står en stor vertikal stein – den eneste på hele stranda. Han får lagt livlina rundt steinene og begynner å ta slakken. Harald hører ikke kjempebrølet fra mannskapet. Han bare drar og drar. Båtsmannen og fire matroses gir etter med grovere tau. Til slutt har de tre liner på plass. En av matrosene tar seg i land i armgang. Så sendes båtsmannsstolen att og fram. En etter én reddes de. Dekksgutten er uheldig. Han detter ut av stolen, men båtsmannen får slengt ut en tamp som han klamrer seg til. Til slutt – som sistemann – kommer kapteinen som nummer 36. Slik er skikk og bruk til sjøs.

Da har sjøen nådd generatoren i maskinrommet. Det blir stummende mørkt. Mannskapet samler seg i en tett flokk. De står på livbeltene og forsøker å varme hverandre for ikke å fryse i hjel. Langt om lenge kommer grålysningen. Kapteinen leder an gjennom tett skog. Ikke lys. Ikke folk. Han finner en liten sti og følger den. Stien deler seg. Kapteinen tar til høyre. Siden viser det seg at til venstre ligger

ødemarken. De kommer til en lysning i skogen. Der ligger et lite hus. De ser ingen. Kapteinen er blåfrossen. Han banker på døra med skjelvende hånd. På innsiden er det stille, men mannskapet ser at det tennes lys. Faren kommer ut i nattskjorta. Da han ser de 36 overlevende, tar han to skritt tilbake og et bedre tak i døra og roper innover i huset.

I dette lille huset bor mor og far og 10 barn. Huset er det siste huset i utkanten av den lille bygda Lorneville. Faren sender de fire største barna avsted for å hente hjelp.

Juleaften 1936 kommer Harald til hjembygda Bøle. Bøle er nå en bydel øst i Skien kommune. Han dro avsted som 15 åring. Harald var eneste østlending om bord i D/S "Kings County". Han var blitt en helt. Kong Haakon den 7. ba han til Slottet og overrakte ham Kongens medalje i gull for edel dåd, og lyttet meget interessert til hele Haralds historie.



Harald J. Hansen 1910-1983.

Foto:Privat



D/S "Kings County" som vrak, fotografert etter uværet hadde gitt se. Foto:Privat



Harald J. Hansen bæres i triumf av skipskamerater som han reddet.
Bildet er tatt i Saint John like etter forliset. Foto:Privat

Harald feirer jul. Frelsesarmeen ordner med julegaver til norske sjømenn. Skiens store helt får votter. Aftenposten og Norges Rederiforbund samler inn 10.000 kroner til offisersutdannelse. Men da Harald takker den unge damen fra Frelsesarmeen for vottene, er det kjærlighet ved første blick. De gifter seg og sjømannskarrieren er over for Haralds vedkommende.

Dette kom til å prege redaktør Thor Hansens oppvekst og interesser. Han har en eldre og en yngre bror. Faren døde i 1983. Brødrene snakket mange ganger om hvor fint det ville vært å besøke den lille bygda Lorneville, og stå på stranda der faren hadde svømt i land. Thors sønn, Kjetil, hadde ofte hørt faren og onklene snakke om dette. En dag sendte han en epost til avisen The Telegram i Saint John, og spurte om de kjente til hendelsen med D/S "Kings County" 11. desember 1936.

En sommerdag i 1999 lander brødrene Hansen i Saint John. Ankomsthallen er full av entusiastiske mennesker med norske og canadiske flagg. Alle er kommet fra bygda Lorneville for å ønske "the Hansen Brothers" velkommen til den mest minnerike opplevelse de noen gang har hatt. De kjører rundt i leiebilen og ser plakater på telefonstolpene om et stort arrangement i Samfunnshuset lørdag klokken 1800. De skjønner ikke ordentlig at det er dem det dreier seg om. De er blitt kjørt til den ugjestmilde stranda og så akkurat der hvor far hadde tatt seg i land.



Redaktøren av Dampskibsposten, Thor Hansen viser oss minnekroken hjemme i stua i Porsgrunn. Her ser vi en modell av "Kings County", skipsklokka fra skipet og maleriet av hans far og med "Kings County" i bakgrunnen som holder på å synke.

Thor har forresten bygd 2 modeller av skipet, slik at barna får hver sin modell.

Foto: Per-Eirik Hekkelstrand.

Sterkt beveget hadde de vært.

Og verre skal det bli.

De er rett og slett ikke forberedt. I god tid kommer de til Samfunnshuset. Der blir de tatt vel i mot. En lokal historiker ønsker velkommen og styrer ordet for de rundt tre hundre fremmøtte. Flere av barna fra huset i skogen er der og gir seg til kjenne. I samfunnshuset er det fest og servering uten ende. Brødrene synes Thor er best i det engelsk språk. De ber derfor Thor om å takke på vegne av dem og faren og mannskapet. Men før Thor får ordet, forteller ordstyreren at fyrvokteren, som hadde hørt dampfløyta ulykkesnatta dessverre er død. men at kona er her. Hun har med en liten gave til deg, sier ordstyreren. Opp på podiet kommer ei dame på 90 år. Gaven er innpakket. Den blir høytidlig båret opp.

- Det er veldig hyggelig å være her, sier hun, og jeg håper du vil sette pris på gaven jeg har med.

- Yes, klarer Thor å få frem.

- Du skjønner mannen min rodde bort til havaristen da det stilnet. Han fant denne blant vrakrestene. Den har hengt i stua vår fra 1936, men nå gir jeg den til deg.

Thor pakker opp. Han forteller at det er blant hans største øyeblikk i livet.

Han pakker ut skipsklokka fra D/S "Kings County". Alle reiser seg. Salen koker. Det er stående applaus.

Nå henger klokka hjemme hos Thor og Lise Hansen i Porsgrunn.

De er i år bedt i 100 års dagen til fyrvokterens enke.

D/S «Lindaas» og berginga av D/S «San Remo»

Erik Torsvik har på bakgrunn av fleire kjelder laga denne artikkelen om D/S Lindaas og berginga av D/S San Remo.

Den 5. mars 1919 kom dampskipet San Remo av Kristiania inn mot Fedje for å ta om bord los. Båten var undervegs frå New York til Bergen med stykk-gods. På overfarten frå Amerika var det svært dårleg ver med storm og kuling. Utanfor Fedje vert det slått stopp i maskinen, styrmannen slår so full fart akterover for å bakka opp båten. Då spring maskinen plutsleg vilt so heile skipet rister. Maskinisten forstår med ein gang at propellen har falle av, og melder til brua at båten er utan framdrift. Skipet var no i ein svært alvorleg situasjon. Det var nordleg kuling i området, og båten låg berre 300-400 meter frå land. Det vart straks sett ut båt, og ein av styrmennene vart sendt i land for å tilkalla bergingsbåt. Ombord i D/S San Remo lodda ein 100 fannar men fann ikkje botn.

Den 4. mars 1919 gjekk D/S Lindaas i rute frå Bergen til Fedje og Byrknes. Det var grov sjø, etter fleire dagar med storm og kuling på kysten. Då D/S Lindaas kom til Fedje ut på kvelden vart det storm frå nord. Kaptein Emanuel K. Rebnord, som førte D/S Lindaas, såg det som uforsvarleg å gå i rute til Byrknes. Båten vart fortøydd og mannskapet gjekk til køys. Kaptein Rebnord, som var ein ung mann, heldt seg vaken og kontrollerte veret utover natta. Ut på morgonkvisten løya det litt. Mannskapet vart purra. Fyrbøtaren hadde også halde seg vaken og hadde stimen på topp.



”San Remo”.

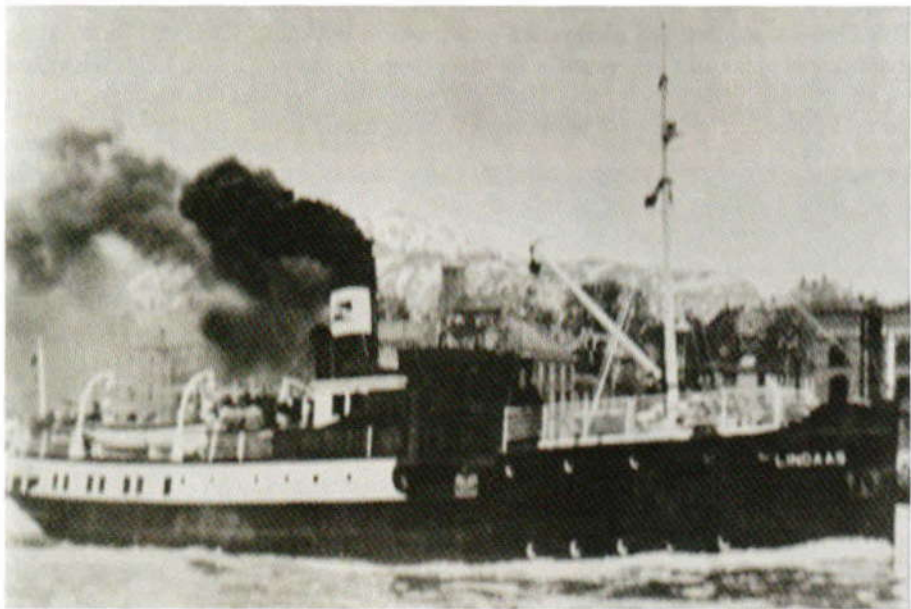
Kaptein Rebnord førte D/S Lindaas ut frå Fedje. Det var mørkt, haglebyger og snø. Under ein liten lysning i veret vart det oppdaga eit nødbluss til babord for D/S Lindaas. Båten legg straks om kursen mot lyset. Då dei nærmar seg ser dei at det er D/S San Remo som ligg i drift ned mot Lyngoksen. Kaptein Rebnord styrer då D/S Lindaas inn mellom havaristen og holmen. D/S Lindaas var då i stor fare for å verta knust, enten av D/S San Remo eller av å gå på land. Etter svært dyktig sjømannskap lukkast det å få ei kasteline om bord i D/S Lindaas. Med mykje slit fekk ein så slepetrossa ombord. D/S Lindaas på 139 BRT, med ei maskin på 40 NHK byrja så å hala på havaristen som var på 2073 BRT med ei lasteevne på 3200 tonn.

Det viste seg at pullerten på akterdekket til D/S Lindaas ikkje heldt, så ein måtte føra sleparen rundt heile styrehuset i underkant ned mot dekket. Det vart så sett full fart i maskinen, men det gjekk lang tid før havaristen kom i sig. Slepar vart tatt om bord kring klokka 06.30, og klokka 08.25 var D/S San Remo inne på Sildevågen på Fedje og ankra opp.

D/S Lindaas hadde då slept havaristen 3 nautiske mil.



Kaptein Rebnord på "Lindaas".



D/S "Lindaas" fra 1909.



D/S "Jason".

Under heile bergingsaksjonen var været dårleg. Kaptein og mannskapet viste stor dugleik.

D/S Lindaas vart liggjande ved havaristen då det var stor fare for at båten kunne mista ankerfestet. Ut på dagen kom bergingsdamparen Jason frå Bergen og slepte havaristen til Bergen for lossing og reparasjon.

D/S San Remo tilhørde Thoresen Otto Linie DS AS Kristiania.

Båten vart bygd 1910 i England. D/S San Remo segla for den Norske Stat og

Den Norske Amerika-linja. Året etter havariet ved Fedje forliste båten og enda sine dagar ved Cap Endano heilt aust på Haiti. Ingen liv gjekk tapt.

Etter den vellukka berginga av D/S San Remo fekk Lindaas Masfjorden Dampskibsselskab utbetald bergingsløn på 325000 kroner. Av denne summen fekk mannskapet 108.000 kroner til fordeling. Dette var mykje pengar i 1919. Det kan seiast at den yngste ombord, Bertin Hosøy, 17 år gamal, fekk utbetalt 5.200 kroner.

Rederiets del av bergelønna minus tilbakebetaling av økonomisk støtte frå Staten gjekk til å sanera gjeld. D/S Lindaas kosta ny i 1909 mellom 90.000 og 100.000 kroner. Det er enno i dag bygder i Nordhordland som kan visa til at pengane vart nytta fornuftig til hus og eigedom.

Verdien av D/S San Remo med båt og last var sett til 7 millionar kroner.

D/S Lindaas vart bygd i 1909 for Lindaas Masfjorden Dampskibsselskab og segla som rutebåt til 1940. På våren 1940 vart D/S Lindaas rekvirert av den Norske Stat til nøytralitetsvaktbåt. Seinare teken av Die Deutsche Kriegsmarine. Tyskarane endra namnet på båten til Otter NB.03. Frå 01.06.1944 hadde båten namnet, men fekk nytt nummer: V5503



D/S "Lindaas" som M/S "Nibeta" på 1980 tallet.

Okkupasjonsmakta brukte båten til vaktbåt, losing av konvoiar gjennom minefelt og til oppsynsskip. Båten hadde under heile krigen kanonar og forskjellige skyts om bord. Båten opererte stort sett i Bergensområdet under heile krigen.

D/S Lindaas vart tilbakelevert til rederiet i 1945 og var då i dårleg forfatning.

1946 vart båten ombygd og modernisert. Den fortsette å segla som rutebåt i Nordhordland til 1960 då den vart seld til AS Mastrevik Slip & Mek. Verkstad.

- | | |
|------|---|
| 1961 | solgt til Olav Fønnes, Mastrevik. |
| 1962 | ombygd til motorlasteskip, 2 syl. Union 100 BHK, lasteevne 140 TDW, fekk også nytt namn: MS Gerlaug. |
| 1968 | ny eigar Alfred Råknes, Aukra - nytt namn til MS Nibeta. |
| 1973 | seld til Jennings Gustavsen, Ålesund. |
| 1987 | MS Nibeta sokk i Verpingsvika på nordsida av Ålesund. Båten vart heva og ført til Storfjorden og søkt. Og der enda D/S Lindaas si historie. |

Bergingsbåten Jason vart senka av russiske fly den 21. oktober 1944 i Persfjorden, Finnmark. Ein mann omkom.

Kjelder:

Bergens Sjøfartsmuseum
Bergens Tidende
Bergen Nordhordland Rutelag
Leidulv Hundvin

Halvor Sperbund
Harald Sætre
Per Alsaker



Informasjon om Fjordsteam 2010

FLORØ 4.-8. AUGUST 2010

Det er ei stor glede for oss i Atløys Venner å endeleg kunne få invitere til tidenes største, - og første, Fjordsteam i Florø 4.-8. august 2010. Etter oppfordring frå veteranbåtmiljøet og tidlegare arrangørar av Nordsteam har vi halde på med planlegginga av eit veteranbåtstemne i Florø i 2010 i eit halvt års tid.

Byen feirar 150 år, og dette skal bli eit av dei største arrangementa dette jubelåret. Gjengen på ein annan gammal "Fylkesbaat", DS Stavenes frå 1904, arbeider for harde livet for å bli klar og kunne komme for eiga maskin. Venteleg vil ho få følge av mange gamle båtar inn på Florevika torsdag 4. august i 2010, - for eiga maskin for første gang på over 40 år. Florø er også hovudsetet for FSF, no Fjord1, med over 150 års historie som lokalt, no også nasjonalt, transportselskap.

Vi skal lage 4 dagar med fokus på fjorden og kysten og båtane som brukte denne riksvegen til å utvikle landet og knytte by og bygd saman. I over hundre år vart fjordabåtane det viktigaste framkomstmiddelet for folk i fjordafylket Sogn og Fjordane når dei skulle lenger enn næraste granne. Fjordabåtane, om dei no gjekk med damp eller olje, var sjøve pulsåra for svært mange av bygdene i fylket. Alle hadde naturleg nok sterke meiningar om både båtar og rutetider, og i ein kystby som Florø er minna mange og meiningane framleis sterke. Som ein av få kommunar langs kysten har vi enno ein rutestruktur med 4-5 "fjordabåtar" som enno dagleg bringer folk til og frå arbeid og skule frå dei mange busette øyane i Floraskjergarden.

Vi skal lage 4 sosiale dagar, der vi skal spreie kultur, historie, opplevingar, glede og begeistring. Florø er ein liten og intim by, i ein enno levande skjergard som byr på mange overraskingar for både lokale og besøkande. Alle kaier, heile sentrum og heile distriktet skal takast i bruk! Det vert eit intimt treff, der det er kort veg mellom båtar og folk. Her blir det tett mellom kjentfolk frå andre båtar og dei gode historiene. Alle fartøytypar er velkommen, og vi skal få plass til alle. Byen og distriktet vil garantert få med seg stemnet!

Sett derfor av perioden 4. - 8. august 2010 allereie no.

Vi kan by dykk på minnerike dagar på eit intimt stemne i jubileumsbyen Florø. På www.fjordsteam.no vil de kunne finne meir informasjon, og det vil også komme informasjon på mail. 10 større farty har allereie meldt sin ankomst!

Spørsmål kan rettes til

Sander Ødelien, mobil 900 51 867, e-post: sander@fjordsteam.no

Foreløpig er følgjande skisse for program presentert på neste side;



FJORDSTEAM 2010

FLORØ

Onsdag 4/8

Båtene samlast i Bergen og Ålesund for samsegling til Skjerjehamn og Måløy der fartya vil bli tatt godt imot. Med frå Bergen kjem alle båtane sørfrå og truleg Skånevik full av eldre brannbilar.

Torsdag 5/8

vert det besøk av fleire hamner langs kysten, og innkomst til Florø på felles tidspunkt på ettermiddagen. Båtene seglar saman på delar av ruta, og samlar seg igjen etter "fridag" i Frøysjøen og i Brufjorden. Konvoi frå Hellefjorden via Stabben med DS Stavenes og MS Atløy i front. Offisiell opning.

Fredag 6/8

vert det utfluktsdag der publikum vert invitert med på turar i distriktet. Her kan alle være med, og billetter vil verte selde på førehand. Samling for alle mannskap på kvelden.

Laurdag 7/8

Torgdag der fleire av båtane går ut i distriktet mellom Stavenes og Kalvåg for å hente folk til Florø. Gamle bilar, bondens marknad, brannbilar og eit yrande liv. Retur på tidlig ettermiddag, slik at alle farty er tilbake i Florø seinast 18:00. Om kvelden vert det stor jubileumskonsert, middag for deltakarar og dans.

Søndag 8/8

Etter offisiell avslutning vert det kappkøyning mellom båtane gjennom tronge sund med avgang og innkomst på Florevika.



MS Atloy i Sogn. Foto Øystein Tveiten.

Mogeleg felles tur etter stemnet;

Etter avslutning av Fjordsteam går dei båtane som ynskjer det i samsegling inn Sognefjorden for tur og ferie med Flåm og Gudvangen som naturlig mål. Her skal vi mellom anna gjenskape gamle ruter med korrespondanse "midt fjords".

I utgangspunktet var meininga å lage eit Nordsteam-stemne. Norsk Veteransklubb (NVSK) som saman med klubbar i Danmark og Sverige eig namnet og arrangementet ønskjer på si side at Nordsteam skal tilbake til eit mindre stemne for dampskip og dampskipsmannskap, og ville derfor at namnet ikkje skulle nyttast i Florø. Dette har vi forståing og respekt for, og valde derfor namnet Fjordsteam. NVSK planlegg eit mogeleg Nordsteam-stemne i 2010, men tid og stad er enno ikkje bestemt. Datoane for Fjordsteam er derfor avklart i tett dialog med NVSK, og dei to arrangementa vil ikkje kollidere.



Med beste helsing
Fjordsteam 2010
Gaddevåggata 10, 6900 Florø
v/ Sander Ødelien
Mobiltlf.: 900 51 867

D/S "Turisten er snart tilbake!

Av: Thor Hansen

"Haldenvassdragets dronning" tok nylig sitt første "steg" tilbake til vassdraget der hun hører hjemme. 1. april 2009 ble dampskipet løftet ut av hallen til Hansen & Arntzen båtbyggeri i Ekstrand og så plassert i flytedokken for de siste justeringene. At de finnes mange grader av båtpuss, må nok dette prosjektet være ekstremutgaven av dette. I åtte år har båten ligget tørt og godt inne i verkstedhallen, hvor det hele startet med at rustne spant og plater ble fjernet.

Så begynte den møysommelige og krevende oppbyggingen med alle de utallige detaljene som skulle på plass. Mellom 50 – 60 000 nagler måtte til for å binde skroget i sammen.

I tur og orden kom bit for bit på plass, slik som nytt furudekk, overbygning, innredning, skylight, pram og ikke minst den gamle dampmaskinen som lenge hadde stått på Teknisk museum.

Også kunnskapsmessig var det store utfordringer for å få dette til. De tegningene som fantes var ikke til noen særlig hjelp, så man måtte søke hjelp hos gamle folk som husket båten og ellers samle inn alt hva man kunne få tak i av bilder. Mye av oppbyggingen av båten har også bedriftens yngste tatt del i, slik at kunnskapene kan føres videre.

Nå etter 40 millioner kroner er gått med og arbeidet har tatt 57 000 arbeidstimer er nå D/S "Turisten" snart klar for sin andre jomfrutur i hjemmelige trakter. Til sommeren skal hun settes inn turisttrafikken og en ny æra kan starte. - Den 26. juni må den være ferdig, da er det nok mange som gleder seg til å se båten frakte passasjerer i Haldenvassdraget igjen.



Her blir den nyoppbygde veteranbåten løftet ut av verkstedhallen.

Resultatet er rent ut blitt imponerende, - stor honnør og gratulasjon til alle som hele tiden hadde tro på dette gjenoppbyggingsprosjektet. Og stolte kan de mange kloke hodene og de flittige hendene være, som fikk til dette store maritime kulturelle løftet!

*Her svever "Turisten"
nesten som et luftskip,
på vei over i flytedokka.*



Fakta om "Turisten"

- Kanalbåten "Turisten" ble bygget på Nyland mek. Verksted i 1887 og fraktet i deler fram til Tistedal. Byggenr. 65.
- Båten er 25,37 m lang, 4,39 m bred og 1,6 m dyptgående. Dampmaskinen, trippel ekspansjon er også bygget på Nyland og skal yte 100 ihk ved 120 omdreininger i minuttet. Ca. 10 knops fart. Kjelen var av skotsktype med en fyrgang.
- I rute som gods og passasjertrafikk mellom Tistedal og Skulerud i Haldenvassdraget i 1887.
- I 1909 var kong Haakon gjest om bord.
- Båten ble ombygd i 1927 og det er i denne utgaven Hansen & Arntzen har fått i oppgave å gjenskape.
- 1963 "Turisten"s siste reis (trodde man). Senket i Femsjøen 1967.
- I 1997 ble vraket hevet og fraktet med bil til Hansen & Arntzen båtbyggeri 18. desember 2001.
- Båten eies av forretningsmennene Alf Ulven og Tor Axel Woldberg fra Aremark.
- Gjenoppbyggingen har skjedd med støtte fra Riksantikvaren.
- I juni skal båten innvies. Den 28. juni er det 100 år siden kong Haakon var med hele veien fra Skulerud til Tistedal.
- Båten er sertifisert for 143 passasjerer. For sikkerhet og miljøet er "Turisten" utstyrt med brannvarsling, sprinkelanlegg og et moderne sanitæropplegg med septiktank.
- D/S "Turisten" skal i fremtiden drives av en stiftelse.

D/S "Hvaler" nærmer seg sjøsetting

På Seut i Fredrikstad, hovedkvarteret til stiftelsen "D/S Hvaler" er det høy aktivitet på mange plan. Og nå går det mot ferdigstilling og sjøsetting uten at vi har fastsatt noen dato, men det vil trolig skje i løpet av 2009. Vi forutsetter da at dekk og en del viktige arrangementer er på plass. Hvaler vil da ligge ved kai på Seut Industrier, forteller leder i stiftelsen Ottar Blekken til "Dampskibsposten".

Der vil maskineri, styrhus og andre ting som ikke kan tas om bord mens båten ligger inne i hallen, monteres. Det vil selvsagt også fortsatt gjenstå mye innredningsarbeid og installasjoner, men – alle som har fulgt dette langvarige restaureringsarbeidet ser jo nå at vi er i ferd med å kunne få Hvaler tilbake i det elementet den vitterlige hører hjemme, sjøen. Vi sa, da vi etablerte stiftelsen D/S Hvaler i 1993, at det i hvert fall var tre ting vi helt sikkert kunne love; Jobben ville bli krevende, det ville ta mye tid og det ville koste mye. Foreløpig har vi holdt alle de tre løftene. Vi kan vel allikevel si at de tekniske/praktiske utfordringene vi har hatt har latt seg løse på en god måte, ikke minst takket være at vi i vår stiftelse har mange dugnadsfolk med mye og bred kompetanse. Ikke minst har vi dugnadsmedarbeidere med stabilitet og tålmodighet. Økonomien har hele tiden utviklet seg i positiv retning og slik at dette, i hvert fall de senere årene, ikke har betydd noen forsinkelser i restaureringsarbeidet. Vi forutsetter at Riksantikvaren opprettholder sine tilskudd til vi er endelig i mål.



Maskingjengen samlet rundt motoren.
Fra venstre:
Gunnar S. Johansen,
Terje Haraldsen,
Ole Jelstad,
Jan H. Andersen,
Ole Henrik Torp.
Bjame Silnes var ikke tilstede da bildet ble tatt.



Leder av stiftelsen
D/S "Hvaler"
Ottar Blekken.

Historien

D/S "Hvaler" ble bygd som byggenummer 29 ved Fredrikstad Mek. Verksted i 1892 for Fredrikstad-Hvalerøens Dampskibsselskab og ble satt inn i rutetrafikk mellom Hvaler og Fredrikstad. I denne ruten gikk fartøyet frem til 1978. I 1979 ble fartøyet solgt til Østfold Maritime Skole. Som ny fikk "Hvaler" installert en dampmaskin på 156 IHk, men denne ble i 1948 skiftet ut med en 300 Hk Atlas Polar dieselmotor. "Hvaler" ble overtatt av Stiftelsen D/S Hvaler i 1993. Motor og innredning var blitt fjernet ved tidligere forsøk på å restaurere fartøyet, men en del av originalt dekksutstyr, tekniske installasjoner og innredning ligger lagret. Fartøyet er nå under restaurering i en verkstedhall på Seut Mek. Verksted i Fredrikstad.

Høsten på Seut har vært svært synlig preget av at "Hvaler" nå får alle dekkene ferdig lagt. Framdekket har allerede ligget der vel et år, og nå er de øvrige lagt i tur og rekkefølge. Fram-, midtskips-, akter- og øvre dekk på plass. Det blir stadig "mer båt". Innsatsen og arbeidstrykket på de andre viktige områdene er ikke noe mindre, og vi jobber svært aktivt med forberedelsen til utstyr og installasjoner som nå etter hvert vil bli tatt ombord. Båtens framdriftsmotor må vente til "Hvaler" er ute av hallen på Seut.

Egen teknisk avdeling

Stiftelsen Hvaler har også en egen teknisk avdeling. Denne lukter det salt sjø, smøreolje og omfattende kunnskaper av. Selv om det i "Hvaler"s eget blad så langt har vært fokusert på skrogarbeider, har maskinistene under ledelse av Ole Jelstad ikke på noen måte ligget på latsiden. Det har skjedd mye og de første installasjoner er allerede i gang i det som skal være maskinrommet. I løpet av vinteren håper man å ha propellakslingen på plass. Selve motoren vil ikke, som nevnt, bli montert før båten er sjøsatt.

- Hva er hovedutfordringene for maskinistene? Ole Jelstad

- De er mange. Vi venter på å få propell og aksling tilbake fra en overhaling som har skjedd hos Nordvest diesel i Ålesund. Akselen, som for øvrig er original fra 1948, var i svært dårlig forfatning. Den skapte mange problemer for Hvalerselskapet opp gjennom årene. Nå settes den i stand og modifiseres slik at den fremstår som den gjorde da den var ny i 1948. Det samme firmaet har for øvrig også påtatt seg oppgaven med å overhale reverseringskassen (gearet). Det blir kostbart å få den i orden. Noe som skyldes at den må modifiseres da det er umulig å få fatt i en original oljepumpe. Vi er i gang med å montere løstanker i maskinrommet. På grunn av endrede krav til utslipp har det vært nødvendig å skaffe nye tanker til diesel, 1000 liters tank til septik og en tilsvarende til lensevann.



Hvaler fotografert i 1971.

Det er kanskje ikke antikvarisk riktig, men vi har satset på en helt ny fyrkjele (pyrokjele). Og det gjør vi av sikkerhetsgrunner. De som skal betjene den skal føle seg trygge. Hadde vi satset på en gammel fyrkjele ville vi aldri visst hva slags tilstand den var i. Ingen ville gi oss garanti på en gammel kjele. Derfor anskaffet vi nytt, en kjele vi kunne stole på.

"Hvaler" har fått ny hjelpemotor som kan produsere 27 kilowatt. Luftkompressor er montert som sikkerhet for å få pumpet opp startluftflasker. Disse vil ha et trykk på 25 bar.

Motoren kunne ikke brukes

Da stiftelsen overtok "Hvaler" var motoren fjernet. Ramme med veivaksel var alt som var igjen. Den forrige eieren hadde plukket ut alt. Motoren var demontert av elever fra yrkesskolen og sto i det gamle støperiet ved FMV. "Ny" motor var skaffet til veie med tanke på montering i "Hvaler". Det var bare en hake ved det prosjektet, den som skulle monteres var en stasjonær motor og kunne følgelig ikke brukes. Vi rensket den for reservedeler, forteller Ole.

- Hva med motoren som nå står klar for "Hvaler"?

- Det er jo en spennende historie Det er en NOHAB Diesel motor Type:M-46-E. En nesten ubrukt motor som NOHAB i Trollhättan bygde i 1952 for en utstilling i Spania. Da motoren ble returnert ble den overdratt til Chalmers tekniske institutt i Göteborg hvor den fungerte som demonstrasjonsmotor for kadetter under utdanning. Motoren ble senere flyttet til Trollhättan hvor NOHAB hadde sin fabrikk og sto på slutten utstilt på skogbruksmuseet i byen. Stiftelsen "Hvaler" kom under vær med motoren og fikk kjøpt den til en svært så hyggelig pris av Wärtzile som hadde overtatt NOHAB.



Mye kunnskap, stor innsatsvilje og stå-på-humør preger dugnadsgjengen. Dette bildet ble tatt i 2005 og viser øverst fra venstre: Trygve Larsen, klinkeekspert fra Bredalsholmen, Terje Haraldsen, Ole Torp, Torgil Johnsen, Jan Andersen, Ulf Støa, Tor W. Eriksen, Christian Mohn. Under, fra venstre: Ole Jelstad, Øivind Beck Andersen, Bjarne Sildnes, Per-Arild Andersen, Knut Alnæs, Ottar Hval Blekken.

Hentet i Trollhättan

Motoren ble hentet i Trollhättan, 8. September 2000. Den ble lastet opp på lånt bil. Ved Seut Industrier var det egen velkomstkommité som hadde ordnet med mottakelse, og sto, klar med truck for å sleide motor inn i "Maskinverkstedet". Her ble motoren løftet av og satt på plass i verkstedet. Litt senere i samme måned begynte man med å åpne motoren. Sylinderdeksler ble tatt av og stemplene ble trukket ut. Det var ikke mye å se av slitasje i sylinderforingene. Opplysninger fra Sverige var at motoren kun hadde gått noen få timer, noe som ble bekreftet ved første stempeltrekk. Motoren ble kjøpt uten svinghjul, men i og med at vi hadde det gamle svinghjulet fra "Hvalers" tidligere motor, regnet vi med at dette kunne brukes. For å være sikre på dette, ble en tidligere maskiningeniør ved Fredrikstad Mekaniske Verksted kontaktet. Han regnet ut at det gamle hjulet kunne brukes. Det eneste som ble anbefalt var at hjulet måtte testes for sprekker før montering. Ved anskaffelse av motor fulgte det ikke med reservedeler eller verktøy. Det første som ble laget var utdragningsverktøy for sylinderforinger, samt verktøy til sammenklemming av stempelfjærer ved montering av stemplene. Det ble også laget verktøy til sylinderforinger ved montering av disse. Dette er verktøy som vil følge med båten senere, sier chief Ole Jelstad.

Minner fra reisene til hytten på Sellevoll - ET TIDSBILDE

::: DEL 2

Av Ove Walle

De hadde fått montert høytaleranlegg om bord i "Melanddrott". Dette var på den tiden noe nymotens greier og som skipperen tydeligvis kvidde seg med å bruke. Men så, en lørdag på vei fra Kvamsvåg til Fosse ble isen brutt: "Nå går me te Fosse" kom det plutselig klart og tydelig fra en "dings" i taket.

Så skulle vi i land, 1 time og 30 minutter etter avgang fra Strandkaien. Flere av hytteeierne hadde med seg materialer og annet til helgens arbeidsoppgaver. Som regel hadde de avtale med Ansgar Sellevoll som da stilte på kaien med hest og kjerre for å kjøre dette ut i Lamaneset. Ja, Ragnvald Sellevoll møtte også opp ved et par anledninger på oppdrag for min far. Og så var det da en kar, en fastboende, som hette Isak. Han var stadig vekk i byen om lørdagen og brakte med seg et stort antall lette kasser som han da lempet i land, mens hans kone sto på kaien og tok imot. Jeg hørte aldri annet navn på henne enn "Isak-kjerringen".

Det hendte noen ganger at far ikke ble ferdig i sin fiskeforretning i Skottegaten tidnok til å rekke båten kl. 1410. Da måtte vi vente til kl. 1730, men også da reiste vi med "Melandrott". Denne ruten hadde litt flere stoppesteder enn middagsruten, var innom Salhus, Flatøy Aust Isdalstø, Kvamsvåg og tilslutt Fosse. Som regel var vi eneste passasjerene etter Kvamsvåg.

Helgeoppholdet på hytten den gang strakte seg fra lørdag ettermiddag til søndag kveld. Vi kunne reise til byen med "første båt" søndag ettermiddag men gjorde det svært sjelden. Det ble som regel "siste båt", i årene rundt 1950, sjøbussen M/S

"Fjordbussen". Den kom fra Skarsvåg kl. 1920. Fosse var andre stoppestedet så det var alltid god plass, men jo flere stoppesteder den var innom på vei sørover jo trangere ble det om bord.

Foruten Skarsvåg og Fosse sto Kvamsvåg, Tveiten, Skarpenes, Lillebergen, Flatøy vest, Fossesjøen, Frekhaug og tilslutt Salhus på ruteplanen. Vi kom sjelden lenger enn til Lillebergen før båten hadde nådd øvre grense på passasjersertifikatet, i dette tilfelle 184 passasjerer. Kapteinen viste at ved ankomst til Strandkaien



Her er M/s "Fjordbussen" forevige
forsommeren 1952 på vei ut Vågen med
signalflaggene oppe.

Foto: Steinar Sundsback. Jostein Sørensens samling.

sto politiet og ventet. De talte antall passasjerer som gikk i land. Oversteg antallet skipets passasjersertifikat vanket det en bot på kapteinen. Derfor ble det en regel og ikke unntaket å legge seg i leien uten for Lillebergen og vente på lindåsbåtene og mangelbåtene. Når de så omsider dukket opp nord i sundet slo de stopp i maskinen og det ble ropt over at de måtte gå innom de neste stoppene og ta med de passasjerene som sto på kaien og ventet. Det hendte at både to og tre båter av båtene nord fra måtte til for å få alle helgepassasjerene til byen i løpet av søndagskvelden. Hadde likevel båten for mange passasjerer om bord visste kapteinen råd: Han gikk innom Skoltegrunnskaia og slapp i land dem som bodde i Skuteviken og Sandviken, men det var bare når det var flo sjø. Sjøbussene var ellers for lave til at folk kunne komme seg i land på en skikkelig måte på denne kaien. Som man skjønner var denne hjemturen lang og kjedelig, ca. 2 timer og ett kvarter tok det.

Etter hvert som hyttefolket fikk etablert blomster- og bærhager var ettersommeren tiden for å høste av jordens grøde. Bær, frukt og grønnsaker i bøtter og spann, store blomsterbuketter av typen *Gladiolus* ble brakt om bord. Om de hadde hatt mye bagasje utover lørdagen så var de neimen ikke snauere søndagskvelden.

Allerede den gangen ble det krevd inn bompenger. Foruten reisebilletten måtte man betale 10 øre i bryggepenger pr. person. Billettøren hadde egne hefter for hver brygge. På våre sto det "Fosse Brygge". Pengene gikk etter sigende til vedlikehold av brygge og kaiskur. Også på returen søndagskvelden ble våre foreldre bommet for en 50 øring til en "brusunge", solgt til oss av billettøren som ikke alltid var så nøye på om vi "smet oss". Han hadde jo solgt oss en brus til egen fortjeneste!

Bergen Nordhordland Trafikk ble stiftet 1. mars 1951 ved at *Alversund & Mangel Dampbåtlag* og *Lindaas & Masfjorden Dampskipsselskap* ble slått sammen til ett selskap. På samme tid ble tanken om å overføre trafikken fra sjø til land så smått satt ut i livet. Stoppesteder langs leien ble lagt ned. Først ute på våre kanter var Skarsvåg. Denne omleggingpolitikken var vanskelig å svelge for mange. Forkortelsen BNT ble derfor på folkemunne gjerne til "berre noko tull". Enn til så lenge fikk vi beholde Fosse som anløpsted, men bare i helgene, og betjent av båter i Lindåsrutene.

Således ble M/S "Lygra", M/S "Hordabø" og tidvis også M/S "Seimstrand" våre helgebåter. "Lygra" og "Seimstrand" var opprinnelig dampskip men ombygget til motorskip etter krigen, og fikk således forlenget livet med et par tiår. Farten lå på ca. 10 knop. "Hordabø" var en ombygget engelsk minesveiper fra siste krig. Presset man maskinen på denne båten kunne den komme opp i ca. 12 knop, men da ristet det så fælt at det ble ubehagelig for passasjerene. Og det hendte ofte søndagskvelden at dette fenomenet oppsto i forbindelse med kappkjøring inn mot Vågen. De som kom først, fikk plass ved kaien, de tapende måtte legg til utenpå de første og passasjerene måtte da gå over to landganger for å komme opp på kaien. For oss gutter ble det en sport å komme først i land, og her var det knallhard konkurranse. Et under at det gikk godt mange ganger. Kjeft fikk vi også både av mannskapet og våre foreldre.

Selv om vi ikke hadde en bestemt plass om bord i disse båtene ble det likevel til at hyttefolkene fant hverandre og tonen ble den samme som om bord i "Melandrott".



Også M/s "Lygra" hadde en fortid som dampskip – først som D/s "Solstrand" for Midthordlandske og deretter som D/s "Lygra" til Lindås-Masfjorden. I 1946/47 ble den ombygget til motorskip.
Foto: Olav Paul Iversen. Jostein Sørensens samling.

Det var imidlertid et sted det alltid var plass og det var i gangen på styrbord side, i "kyragangen" som den ble kalt. Her hadde mannskapet spylt reint etter de "forrige passasjerene", men lukten, ja se den hang i luften.

Vi kunne nå velge to alternative reisemåter. Båt direkte til Fosse, eller båt til Isdalstø for der å ta buss til Sellevoll. Direktebåten var å foretrekke for oss hyttefolk. BNT derimot arbeidet mot det mål å legge ned anløpet av Fosse. Da mobiliserte hyttefolket. Alle som hadde hytte på Sellevoll møtte frem til en bestemt bussavgang en søndag kveld. Bussen ble fylt opp til siste sitteplass, og da sjåføren ville ta med ventende passasjerer på Ytre Fosse fikk han klar beskjed av lederen for aksjonen at det var ulovlig å ha passasjerer stående i bussen. Det umiddelbare resultatet var at bussen måtte kjøre til Isdalstø, sette de reisende av, returnere for å hente dem som sto igjen, mens båten måtte vente. Aksjonen var på alle måter vellykket. Vi fikk beholde Fosse som helgestopp i enda 10 til 12 år.

Pinschelgen var den største utfartshelgen i året. Hjemreisen annen pinsedag kunne være en prøvelse. Båtene som kom nordfra var allerede fylt opp av reisende når de kom til Fosse. Vi måtte pent se dem seile forbi, direkte til Bergen. Etter 3 timer kom de tilbake for å hente oss og alle de andre lenger sør. Da kom vi til byen kl. 1 nattetid. Selskapet fikk massevis av kritikk. Året etter leiet de inn Fylkesbaatanes store nattuteskip D/S "Firda". Hun la til kai i Isdalstø. Her skulle hun ta imot reisende fra hele Nordhordland ved at de respektive fjordabåtene gikk opp på siden av henne og avleverte sine passasjerer. Nordhordlandsbåtene kunne så gå nord igjen for nok en tur, mens "Firda" dampet til byen. En glimrende ide som så ut til å fungere perfekt., det var bare det at "Firda" stakk mye dypere enn sine langt mindre lokalbåter og når det dessuten begynte å fjære, ja, se da berørte hun grunnen. Hun måtte derfor forhale ut på fjorden og overføringen av de reisende måtte derfor foregå midtfjords. Noen syntes dette var stas, mens andre var langt fra så begeistret. Vi fikk en fin tur til byen den kvelden. Samme opplegget ble gjennomført i Herdlefjorden med kystuteskipet D/S "Oslo".

I de to sommermånedene da vi ferierte på hytten var det bare fedrene som reiste frem og tilbake i helgene. Da var det vi gutter som sørget for transporten den siste delen av reisen.



Også kysttruteskipet D/s "Oslo" til Arendalske måtte trø til i fjordtrafikken.

Foto: NSS-Jenssen. Jostein Sørensens samling.

Vi rodde til Fossekaien for å hente våre respektive foreldre. Først hadde vi imidlertid vasket robåtene, det var jo stor glede at "pappaene" endelig skulle komme på hytten. Som regel var vi 6 gutter med hver sin robåt som lå utenfor Fossekaien og ventet på lørdagsbåten. Vel om bord var det far som rodde tilbake. Det var ikke alltid denne transportmåten var like vellykket. Blåste det nordavind var det en lek for oss å ro sørover men desto tyngre for fedrene å ro tilbake igjen. Søndagskvelden var det samme operasjon motsatt veg, unntatt dersom det blåste nordavind!

Dette var vår måte å reise til vårt landlige paradis i årene fra 1949 til våren 1958.

Senhøstes 1957 kjøpte vår far bil, en Opel Olympia stasjonsvogn. Bilsalget var rasjonert (frem til 1960) og det var stort sett bare næringsdrivende som fikk kjøpsløyve. Far drev den gang fiskematforretning så etter to år med avslag på kjøp, gikk det omsider i orden høsten 1957. Fra våren 1958 ble derfor "Opelen" vårt transportmiddel til hytten, og dermed fergetur Steinestø – Knarvik. De par første årene var ikke trafikken så stor, (bilrasjonering frem til 1960) så den i ettertid så beryktede og utskjelte fergekøen var ennå ett par år unna. I disse første årene var det M/F "Torefjell" og M/F "Bjørn West" som fraktet oss over fjorden. På begynnelsen av 60- tallet kom M/F "Bukken Bruse" senere M/F "Lindås" og så kom alle de andre etter hvert som trafikken økte. På dag og tidlig kveldstid var det alltid 2 ferger i drift, senere kveldstid 1 og nattestid ingen.

Som tidligere nevnt, køen søndagskvelden i Knarvik ble en stor prøvelse. Vår og høst kunne vi risikere å måtte stå opptil 3 timer i kø. Det lengste vi ventet var en andre pinsedag, da ventet vi i 4 timer.



"Torefjell" ved fergekaiene i Salhus en gang på 1960-tallet.

Foto: Ivar Eikehaug.

Jostein Sørensens samling.

På 80- tallet var vi tre generasjoner i bilen. Min far (barnas farfar) synes det var stas å kunne kjøpe iskrem til barnebarna fra kiosken i Knarvik. Denne iskremen fikk kallenavnet fergeis og ble en tradisjon hver søndag kveld mens vi satt i fergekøen.

I 1994 kom Nordhordlandsbroen og alle kjøproblemer skulle være en saga blott. Problemet var imidlertid at når vi ville reise (værvhengig) skulle også alle andre reise, og på grunn av bompengebillettingen ble det straks kø på slike dager. Utenom disse trafikktoppene var det bare en fornøyelse å reise. I dag når bompengebodene er fjernet og broen har fri ferdsel reiser vi når vi vil og når vi har lyst.

Disse erindringene strekker seg over nesten 60 år. I etterkant må jeg si at jeg har fått være med på en rivende utvikling på samferdselssektoren. Min interesse for Fjordabåtene ble skapt på vei til og fra hytten på 50-tallet. Når vi dessuten hadde fri utsikt fra hytten til fjorden utenfor stuevinduet og kunne følge med all trafikken, ja da blir en "hekta". Dette har resultert i et sterkt engasjement i veteranbåtmiljøet i godt voksen alder. I sommermånedene gjennom hele 1950-tallet registrerte jeg alle Fylkesbåtene og BNT-båten som gikk forbi. Jeg laget konkurranse hver sommer om hvor mange ganger de enkelte båter passerte.

Og så en liten advarsel tilslutt: Etter det jeg er blitt fortalt var det i fjor sommer en summer i BA som beklaget seg over at *Fjord1* sine hurtigbåter tid om annen brøt den fredelige idyllen i Rasundet ved til stadighet å fløyte.

Det var Ove'n de fløytet til, og det gjør de fremdeles!



"Bukkene Bruse" var på 1960-tallet selve storfergen på våre kanter.

Foto: Harry Runderheim.

Jostein Sørensens samling.

Oslo Kystkulturstevne 2009

Lørdag 5. og søndag 6. september 2009

I år er det kulturvernår og OMK's bidrag til dette er kystkulturstevne på Akershuskaia.

Det blir annenhvert år arrangert et stevne i regi av OMK, kalt Oslo Kystkulturstevne, som samler bevaringsverdige og tradisjonelle fartøyer i området rundt Nordre Akershuskai.

Der er det stands for de forskjellige medlemsforeningene, tauarbeidere, modellbyggere, trebåtbyggere, gamle motorer, billedutstillinger, kafe, publikumsseiling, turer med "Børøysund" og veteranbusser, og mye mer.

I år vil også veteranbilløpet "Sandvigen – Sundvolden" starte fra stevneområdet på lørdag.

Oslo Maritime Kulturvernssenter (OMK) ble stiftet i 1994 med formål å arbeide for opprettelsen av en museumshavn for bevaringsverdige fartøyer og senter for det maritime vernearbeidet i Oslo.

OMK er organisert som en stiftelse, og har følgende organisasjoner som medlemmer:

Norsk Veteranskibsklubb
Seilskøyteklubben Colin Archer
Den Norske Veteranredningsskøyteforening
Norsk Motorskøyteklubb
KFUM Oslo Sjøkorps
Kystlaget Viken
Fartøylaget KNM Alta

Følgende fartøyer har fast plass på OMK's område:

Minesveiperen KNM "ALTA"
Kullfyrte passasjerskipet D/S "Børøysund"
Ketchen S/Y "Mohawk"
Bilfergen "Tjeldsundfergen"
Kullfyrte slepebåten "Styrbjørn"
Losbåten MK "Ferder"
Vannbåten "Neptun"

OMK disponerer skurene 28 og 29 på Nordre Akershuskai med tilhørende kai, samt østsiden av Rådhusbrygge 1. Hovedoppgaven med stevnet er at vi markerer overfor Oslo Kommune at vi er til stede og bruker dette området.

Vi håper at flest mulig vil legge turen om Akershuskaia lørdag 5. og søndag 6. september i år.

Det er et populært tiltak som samler mange skuelystne.

Møt opp, på land, eller vann med en passende båt, og vis at OMK har livets rett.

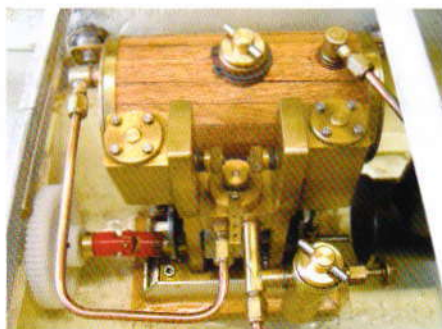
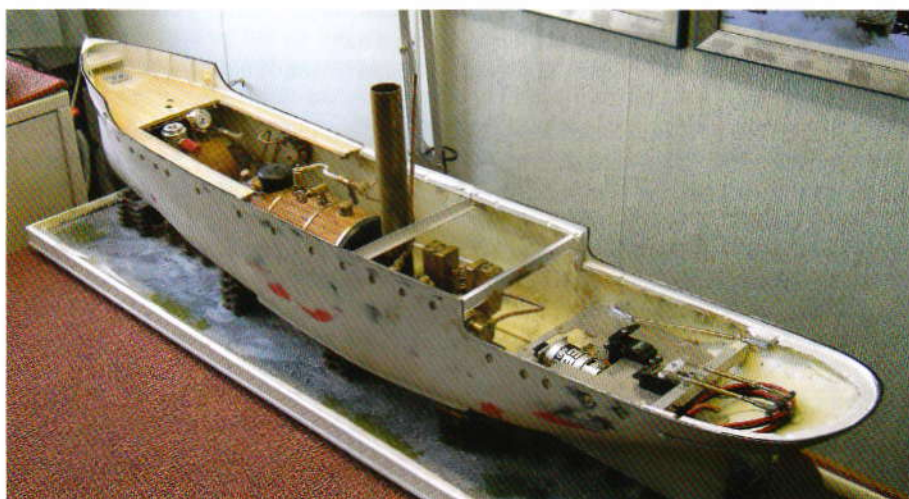
Vel møtt!

Modell av "Børøysund"

Vår venn i Tyskland, modellbygger Ferdinand Arnold jobber trofast på sin modell av "Børøysund". På ny har han sendt redaksjonen en del bilder som viser stor framgang på modellprosjektet. Han forteller at dampinstallasjonene nå er på plass, slik som gastank, kjele, maskin og kondensator og mye mer.

Dampskibsposten ønsker Ferdinand lykke til videre med dette spennende arbeidet!

Når modellen en gang blir ferdig, vil den utvilsomt bli et praktstykke.



Modellen av "Børøysund" begynner å ta form. Nå er det de innvendige detaljene som kommer på plass.

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 redslar 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,-

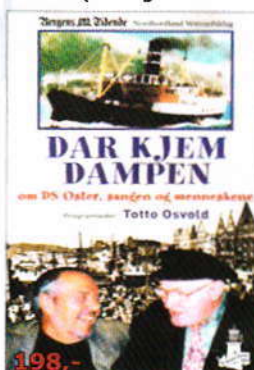


198,-

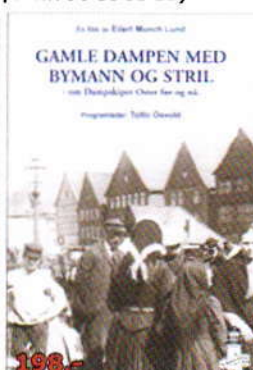
Bestill på www.sjofartsfilm.no

(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. ekstrasemateriell 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. ekstrasemateriell og intervjuer som ikke tidligere er blitt vist.

Sjøfartsfilm AS

Wedel Jarlsbergs v. 36, 1358 JAR

Tlf: 90 86 99 39

En gammel båt på et lite vann

Av Harald Lorentzen

Vår historie begynner på høsten 1850 da vi hører om en liten hjulbåt nede i Farsund. Den var engelskbygget og hadde plass til 12-15 personer akter og det samme forut ble det opplyst. Den hadde navnet "COLIBRI". Historien kunne fortelle at den var bestilt for den Russiske Tsarens marine. Den lille hjulbåten var 41 ½ fot lang i kjølen, 7 fot bred og stakk 3 ½ fot dypgående.

Det ble nok ikke noe rutefart i Farsund før noen måneder senere, i april 1851 finner vi "COLIBRI" i rutefart mellom Skien-Brevik og Langesund. Hele sommeren gikk båten og man tjente penger på foretaket.

Sent på året 1851 ble "COLIBRI" solgt igjen og i desember 1851 finner vi den i Østfold. Morgenbladet 14.12.1851 forteller; "Fredrikstad 12.12.1851 seilte det lille dampskipet "COLIBRI" herfra til Sarpsborg, hvor det er kjøpt av et Interessentskab for å settes i fart ovenfor Sarpefossen.

Så gikk vinteren før vi atter stiftet kjennskap med hjulbåten. Sommeren 1852 går den daglig mellom Grønsund i Eidsberg og Gleng ved Sarpsborg. En tur om dagen kan den gjøre. Eierne av "COLIBRI" var Edmund Pelly, sønn til Sir John Pelly som eide Borregaard Fabrikker.

Så kom vinteren og båten ble lagt i opplag. Det var en riktig snøvinter og avisen D.N. Tilskuer no. 1 1853 kunne fortelle at dampskipet "COLIBRI" hadde sunket på grunn av de store snømassene. Det sto også at man arbeidet med å få den opp igjen. Det er ingen sikre kilder som kan fortelle oss noe mer om hjulbåten "COLIBRI", men et notat i boken "Fra det gamle Skien bind III – 1924" forteller om båten at den "Optraadte tilslut ved Fredrikshald"

Nå går vi nesten 50 år frem i tid og vi befinner oss på et lite vann i Akershus fylke. Hit kom en liten åpen slepebåt som ble kjøpt fra Borregård fabrikker. Eierne kunne fortelle den samme historien som ovenfor fortalt. Slepebåten var bygget i England for Russiske interesser.

Båten vi her snakker om heter "LERKEN". Colibrifuglen er jo en fugl i Lerkefamilien!

Vi finner imidlertid om bord i "LERKEN" et byggeskilt med inskripsjonen "Yarrow & Hedley – Builders – Popular – London. Hvis dette er båtens byggeskilt så er den fra årene mellom 1865 og 1875, – men er dette det originale byggeskiltet? Verkstedet eksisterte nemlig bare i dette tiåret med dette navnet.

Dette verkstedet hadde spesialisert seg på å bygge dampbarkasser for eksport til Russland og Afrika.

Det var gode forbindelser mellom Pelly & Co i Sarpsborg og andre trelasthandlere og familien som hadde kjøpt "LERKEN". Pelly på Borregård overtok noe av



DS "LERKEN" for noen år tilbake da undertegnede var på besøk hos eieren.



Collettenes trelastvirksomhet her oppe og det var grunnen til at "LERKEN" havnet her.

Nåværende eiers familie kjøpte og brukte "LERKEN" til å trekke tømmer med fra 1907, før det hadde den dampet rundt på et nærliggende vann. "LERKEN" er utstyrt med en 8 hk – 1 cylidret dampmaskin, den kjelen som står om bord i dag er opprinnelig fra en båt som gikk mellom Drøbak og Oscarsborg

festning. "LERKEN" har blitt bygget om en rekke ganger i løpet av de 100 årene den nå har vært privateid. Ny bunn, baug og akterende har gjort at den ikke kan sammenliknes med den båten som kom hit opp for 100 år siden. Eierne har i mange mange år brukt "LERKEN" som lystbåt og hver sommer damper den av gårde. Om vinteren har den tilhold i et eget hus, bygget helt ned til vannkanten.

Hvorfor forteller jeg ikke stedsnavn og eier? Har man lovet noen ikke å publisere det og fått innpass i hele familiens maritime historie, ja så holder man ord. Leserne får selv finne ut hvor "LERKEN" befinner seg.

Men det store spørsmål gjenstår – er "LERKEN" identisk med den gamle hjulbåten "COLIBRI"? Heller ikke her kan jeg komme med noe eksakt svar, men i så fall er det Norges eldste dampdrevne båt.

M/S "Fram"

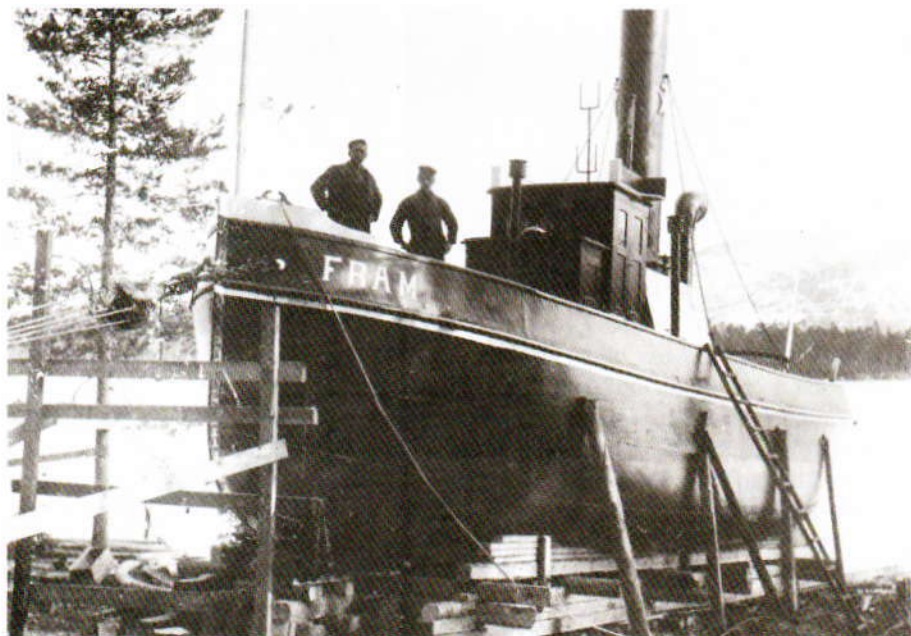
- 100 år på Vråvann og Nisser

Av Nils Jul Lande

12. mai 1909 ble "Fram" sjøsatt som den tredje dampbåten på Vråvann og Nisser. Den nye båten skulle slepe tømmer på de to vannene. Opp gjennom årene ble det hundretusenvís av tømmerstokker.

I dag nyter den tidligere dampbåten tilværelsen som turistbåt fra juni til ut i oktober, slik den har gjort det etter den storstilte redningsaksjonen og renoveringen i 1986. I omkring 15 år hadde da båten ligget i opplag, etter at bilen helt hadde overtatt tømmertransporten.

På begynnelsen av 1970-tallet var det kort og godt ikke brukt for denne båttypen lenger på innsjøene Vråvann og Nisser i Telemark. Dens storhetstid var for lengst over.



D/S "Fram" på beddingen i Vrådal 1909. Foto: Fra boka Innlandsbåtene på 10 Telemarksvann.

Kjøpt som slepebåt

"Fram" ble anskaffet som en ren slepebåt for tømmertransport på de to vannene. Arendal Fællesflødningsforening var nemlig ikke lenger fornøyd med trafikken på vannene, foreningen ønsket derfor en skikkelig slepebåt i egen regi, og slik ble det. Båten ble for øvrig bestilt ved Fredrikstad mekaniske verksted, og fraktet med hest og kjerre opp de bratte Vrådalskleivene fra Smeodden til Eidsto ved Nisser. En utrolig transport på over 1000 kolli og med en samlet vekt på 69 tonn. Det er Johan Strand ved Straand Hotell i Vrådal som forteller om denne spesielle båttransporten, utført av hans bestefar som den gang drev Straand Hotell og skysstasjon.

Høyere makter

"Fram" var ikke bygd for persontrafikk, noe den heller ikke ble brukt til. Johan Straand forteller at det hver sommer i flere år ble gjort ett unntak.

- Fra Vråliosen og Nissedal ble det hver sommer fraktet 200 pinsevenner med båten til et stort stevne på Fjone. "Fram" var overhode ikke dimensjonert for dette,



Kaptein Magnus Tveitane fikk en av sine livs store dager, da "Fram" nyrestaurert og flaggpyntet fikk sin nye jomfrutur fra Vrådal til Treungen i 1987.

Foto: Fra boka Innlandsbåtene på 10 Telemarksvann.

og i hvert fall ikke stabil nok for 200 passasjerer, så det må ha vært høyere makter som holdt sin hånd over disse turene. Hver eneste tur med pinsevennene skal ha gått uten ulykke av noen slag.

Bare "Fram" tilbake

Historien om tømmertrafikken på Vråvann og Nisser går tilbake til 1860 – årene. Det ble forhandlet med myndighetene om å knytte vannene sammen med sluser for spesielt å kunne transportere tømmer. Ved kongelig resolusjon ble nødvendige penger bevilget, og slusene Storstraumen sto ferdig i 1868. En av betingelsene var at distriktet selv skaffet egen dampbåt, spesielt for tømmertransport.

Johan Straand kan fortelle at det også var planer om å slå tunnel gjennom fjellet ned til Fjågesund og til Bandak for å binde vannene sammen med Telemarkskanalen.

- Det ble med tanken, men det er ingen tvil om at de hadde store ambisjoner også den gangen.

"Dølen" ble den første dampbåten som sørget for rask transport av tømmer vannveien fra Vrålisen i nord til Treungen i syd, en strekning på nærmere 50 kilometer. Ved siden av tømmertransporten, skulle båten en gang i uken ta seg av persontrafikken. Flere brygger ble anlagt langs Vråvann og Nisser. Båten var bygd ved Akers mekaniske verksted.

Tre dampbåter

Behovet for ytterligere en båt meldte seg, og i 1883 ble dampbåten "Nissen" sjøsatt. En båt spesielt beregnet på passasjertrafikk med plass til 80 personer. Båten var bygd ved Porsgrunn mekaniske verksted.

D/S "Nissen" fikk en forholdsvis kort levetid. Den mistet passasjersertifikatet i 1916, og fungerte deretter som bukserbåt inntil den gikk i opplag i 1927. "Dølen" holdt det gående til 1937 da ruten ble sterkt innskrenket. Under andre verdenskrig gikk den med forsyninger til en russisk krigsfange på vestsiden av Nisser. Etter krigen ble den fraktet til Porsgrunn og solgt på auksjon for 1500 kroner.

En æra var over

På begynnelsen av 1970-tallet var det slutt også for "Fram". Etter å ha fraktet hundretusener av tømmerstokker på Vråvann og Nisser var det ikke lenger bruk for damphester. Lastebilene hadde for lengst overtatt tømmertrafikken.

Båten ble lagt opp i en vik ved Fossøy, hvor den ble liggende i over 20 år. Siste kaptein på skuta, Magnus O. Tveitane, som bodde et steinkast fra båten, tok på egenhånd seg av et visst ettersyn av båten ved både å pumpe den for vann, og sveive rundt motoren med jevne mellomrom. Selv om han gjorde en heroisk innsats, så greide han ikke å forhindre at båten forfalt.

"Fram" ble liggende på Fossøy inntil den nye æra startet i 1986....



"Fram" ved Langøy.
Foto: Privat.



"Fram" gjennom Storstraum sluse, som ligger mellom Nisser og Vråvatn. Foto: Privat.

M/S "Fram" ble omskapt til turist og veteranbåt

Ideen til redningsaksjonen kom opprinnelig fra hotelldirektør Johan Straand ved Straand Hotell i Vrådal.

Ifølge Straand så startet det hele med at han og noen andre hadde lyst til å gjøre litt ekstra stas på den tidligere kapteinen på "Fram", Magnus O. Tveitane, da han fylte 80 år i 1986.

-I flere år hadde den tidligere kapteinen jobbet som alt-mulig-mann ved hotellet. Tanken om å gjøre noe spesielt for han på 80-årsdagen var besnærende. Så hvorfor ikke få satt "Fram" på vannet, og feire bursdagen der, forteller Straand.

Han ringte til eieren av båten om han kunne få låne den til et slikt selskap, men fikk nei. Men han kunne få kjøpt den for 12 000 kroner.

-Jeg tilbød 6 000 kroner, og fikk tilslaget. Da båten var ferdig restaurert, og klar for jomfrutur St. Hans 1987, var prislappen på 3,5 millioner kroner, forteller Straand videre. Bursdagsfeiring ble det om bord på båten, lenge før den var godkjent av sjøfartsmyndighetene.

Samme krav

Kravene til passasjerbåter er i det alt vesentlige de samme om båtene går i utenriksfart, innaskjærs eller i innelukka farvann som på Vråvann og Nisser.

- Både restaureringen av skuta og den videre driften ble derfor uforholdsmessig dyr. Vi hadde til og med krav om overbygde livbåter som det måtte være både proviant og ferskvann om bord i, som det ikke var mer enn nok ferskvann utenfor båtripa.

- Dette kravet ble heldigvis frafalt, men ellers har vi de samme sikkerhetskrav, og øvrige krav, som vi hadde drevet passasjertrafikk på det åpne hav.

Fikk drahjelp

Det var flere som bidro sterkt til å få den tidligere slepebåten på vannet i 1986/87. Teknisk sjef i Larvik Line, Hans Edvard Berg og maskinsjef Ove Olsen gjorde en stor innsats. Kaptein på "Peter Wessel, Gunnar Madsen, fulgte med på rehabiliteringen. Den danske arkitekten Claus Horn, skapte restauranten med plass til 40 gjester om bord på den "nye" båten. "Fram" ble for øvrig sertifisert for 90 passasjerer.

St. Hansaften i 1987 kunne båten legges ut på sin andre jomfrutur med 81 år gamle Magnus Tveitane som æreskaptein ved roret. En stor dag for han og for "Venneforeningen Magnus". Under jomfruturen ble Tveitane tildelt kongens fortjenestemedalje i sølv. Mye frivillig innsats lå bak restaureringen, og mye penger. Til gjengjeld hadde man fått en flott turist – og veteranbåt som i årene siden har fraktet et stort antall passasjerer på Vråvann og Nisser. Båten har avgjort blitt en stor attraksjon.

Skal feires

I juni er det altså 100 år siden "Fram" la ut på sin første jomfrutur. Dette skal naturligvis feires. Ifølge Johan Straand skjer den offisielle feiringen 15. juni.

- Det kommer til å bli en storstilt markering med flere innbudte gjester, sier han og legger til at "Fram" har livets rett også i årene framover.

Siden båten "gjenoppstod" har den fraktet nærmere 120 000 passasjerer. Med årene er båten blitt gjeldfri på egen kjøp, og man mottar ikke noen form for offentlig støtte.

Fakta om M/S "Fram":

Bygd ved Fredrikstad mekaniske verksted.

Sjøsatt på Nisser i Vråvann i 1909.

Lengde: 62,6 fot.

Bredde: 14,7 fot.

Dybde: 7,1 fot.

Drektighet: 43,28 bruttotonn, 10,83 nettotonn.

Ombygd av venneforeningen Magnus til passasjerbåt for 90 passasjerer i 1986/87.

Ny motor Volvo Penta TDM 120 AK 257 kilowatt (350HK) innsatt samtidig.

Ansvar for all drift og vedlikehold har Quality Straand hotell.

Transportåra mellom Notodden og Rjukan 100 år

Av Thor Hansen

Det hele ble høytidlig åpnet av kong Haakon 9. august 1909. I år virker det som ting begynner å skje med banene og fergene, som lenge har ligget i en "møllpose". Nylig ble det bevilget 6,5 millioner kroner for å ruste opp "verdens nest lengste kulturminne", ifølge Tinnordfører Erik Haatvedt, - bare slått av den Kinesiske mur. Dette er den systematiske jobbingen, særlig fra Riksantikvaren, som har gjort dette mulig. Av disse pengene er 2,5 millioner øremerket de to fergene M/F "Storegut" og D/F "Ammonia.". Rjukanbanen er et veldig synlig kulturminne og kanskje den nå nærmer seg Verdensarvstatus?

Transportåra starter med Tinnosbanen på 30 km, fra Notodden til Tinnoset. Videre med fergene på Tinnsjøen hvor "Storegut" og "Ammonia" er bevart, fra Mæl fortsetter Rjukanbanen til Rjukan – en distanse på 16 km.

Det hele ble nedlagt i 1991, men fortsatt inntakt.

9. august 2009 skal det etter planen kjøres jubileumstog fra Notodden til Tinnoset, båttur med fergen "Storegut" over Tinnsjøen til Mæl og tog videre til Rjukan.

Søknad om kongelig besøk er sendt via Fylkesmannen i Telemark. Et besøk av en eller flere av de kongelige vil utvilsomt skape ekstra oppmerksomhet rundt jubileet.

Kilde: TA/Varden.



Dampfergen "Ammonia", bygget 1929 ved Moss Verft og Dokk. Foto: Helge Songe.

Seilskuteprisen 2009



Christiania Seilskuteklubb
- for bevaring av seilskuter og minner fra de hvite seils dager

Seilskuteprisen som Christiania Seilskuteklubb gir ut, er på kr. 50.000,-.
Ansvarlige for norske seilskuter som arbeider for barn og unge kan søke.

Frist for søknad er satt til 1. juli 2009.

Nærmere informasjon, er å finne under Seilskuteprisen på CSKs nettside

www.seilskuteklubben.no

Christiania Seilskuteklubb

www.atloy.no

Endeleg er dei nye heimesidene til Atløy klar.

Du finn dei under **www.atloy.no**. Her kan du finne siste nytt, og nyhenda tilbake til 98. Det er rett nok nokon år utan nyhende, men du kan også finne delar av historia i Årsmeldingane til AL Atløy og Atløys Venner. Nokon av dei har vi (eg) ikkje, så har du, må du ta kontakt.

Håper de finn glede i desse sidene. Dei vil bli oppdatert i alle fall ein gang i veka, og du kan abonnere på nyhenda via RSS knappen.

Med beste helsing

ATLØYS VENNER

Sander Ødelien, mob. 900 51 867

”Isbryterhavari” i Drammen

Av Thor Hansen

Kan det virkelig ha hendt noe med ”Thor III”, den grønnmalte kraftklumpen vi ofte kan se fra E 18, når vi starter på broen i Drammen på vei mot Oslo? Heldigvis har det ikke skjedd noe med selve originalen, men en vakker modell av båten har blitt knust etter et innbrudd i Drammens Havnevesens kontor. Tyvene skal ha kommet seg inn gjennom et vindu og om dette havariet av modellen skyldes rent hærverk eller de ubudne gjestene har hatt det fryktelig travelt er usikkert.

Modellen er trolig bygget i 1960 av Thorvald Olsen i Ålesund, samme året som ”Thor III” ble bygget ved Liaaen Båtbyggeri i Ålesund. Denne solidbygde båten har en lengde på 35,08 m., br. 9,32m. og dypg. 4,55m. Hovedmaskinen som er den siste av sitt slag i Nord-Europa, er en Sveitsbygget Sulzer med 1430 BHP. Isbryteren som holder Drammensfjorden åpen for skipstrafikken, kan neste år feire sitt 50 års jubileum. Hva er vel da mer naturlig enn å feire dette sammen med D/S ”Styrbjørn” som blir 100 år neste år? En storslått felles markering fortjener de virkelig disse to gamle trofaste arbeidskjempene.



Isbryteren ”Thor III”.



Modellen av "Thor III" som vrak. Sørkelig å se en så flott modell blir ødelagt.



Isbryteren "Thor III".

Etterlysning av gammel Hvalerbåt

Tidligere Hvalerskipper Eine Wiklund i Østfold har tatt kontakt med Dampskibsposten og håper noen av bladets lesere kan hjelpe han med opplysninger om M/B "Kirkeø".

- M/B Kirkeø ble bygget i Risør i 1915. Innkjøpt til Hvaler i 1919 og satt i rute mellom Hvaler og Fredrikstad.
- Solgt 1953 til Torstein Nilsen, Spjærøy. Han kjørte båten bort til Hansen & Arntzen i Stahelle. Der ble motoren tatt ut og satt inn i den nybygde fiskeskøyta "Lom".
- Det ribbede skroget ble deretter i slutten av 1953 solgt til en dame (sykepleierske?) i Porsgrund. Hun skulle ha båten som lystbåt eller bobåt, men ingenting skjedde.
- I 1956-57 så jeg båten igjen i Porsgrund og tok et bilde av den der den lå ved stranden.
- I 1958 ble Kirkeø solgt til M.A. Eilertsen, Fredrikstad.
- I 1961 ble båten slettet fra skipsmatrikkelen.

Så til spørsmålet;

Hvem kjøpte båten i Porsgrund, hva het hun og lever hun fortsatt?

Eine Wiklund

Tlf: 69 32 64 11 / 909 10 575,

Adr. Storveien 4C 1624 Gressvik.

einew@tele2.no



Kirkeø 1935-40.



Kirkeø i Porsgrunn 1957.

Bygdøynesdagen Søndag 24. mai

D/S Børøysund kjører da en guidet tur i Oslo havn før hun legger til kai ved Bygdøynes. Båtbilletten inkluderer også besøk på Sjøfartsmuseet, Kontikimuseet og Frammuseet. Det blir aktiviteter for voksne og barn.
Pris for voksne 200.- og 100.- for barn tur/retur.

Program se: www.norsk-sjofartsmuseum.no eller www.nvsk.no

Dampskibsposten ønsker sine lesere
en riktig god sommer!

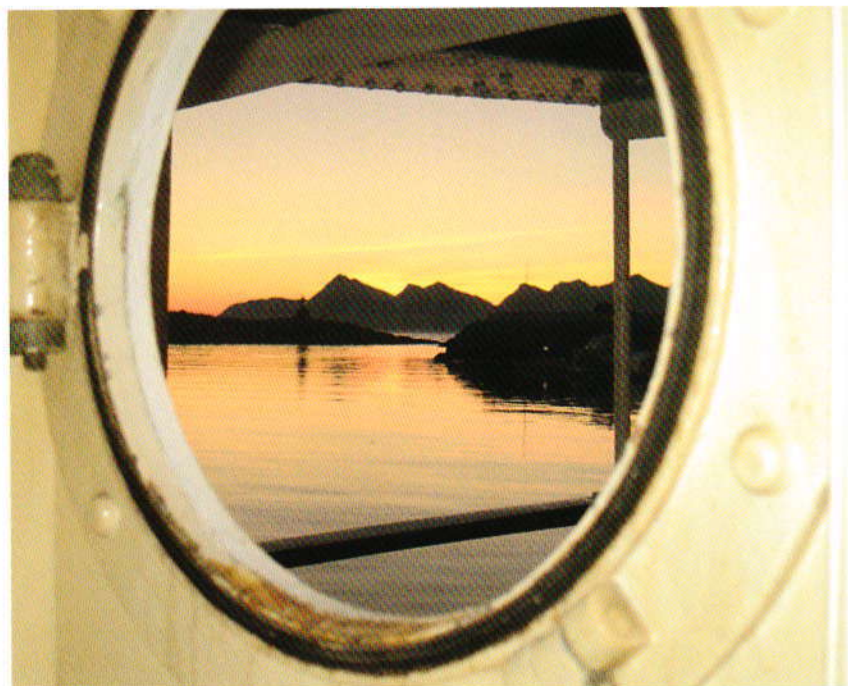


Foto: Else Ellila

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

D/S "Bjørnstjerne Bjørnson" (9200 dwt.), bygget 1910 i West Hartlepool for Vilhelm Torkilsen m.fl. i Bergen. Et av byens størst lasteskip før første verdenskrig. Det ble overtatt av Olaf Ørvik i 1917 og skipet forliste i 1936. Det var da omdøpt til "Kings County".
Maleriet tilhører Bergens Sjøfartsmuseum.

Foto: Bergen sjøfartsmuseum.

