

DAMPSKIBS

P O S T E N



Foto: Harald Sætre

*M/F "Skånevik", D/S "Stord I"
og M/S "Granvin"*

Bildet er tatt under "Før og No Festivalen" på Stord i juni 2009.

Dampskibsposten

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

Opplag 2.540

Styremedlemmer 2010

Norsk Veteranskibsklub

Postboks 1287 Vika, N-0111 OSLO
Båtene 22 41 63 12
Bankkto. 8998.07.36580
Internett: www.nvsk.no

Formann: priv. tlf. 22 71 23 28
Rolf Nordby Mobil 924 47 023

Viseformann:
Eivind Lande Mobil 926 62 717

Sekretær: priv. tlf. 22 73 28 27
Pål Gulbrandsen Mobil 928 53 638

Kasserer: priv. tlf. 22 56 94 66
Nik Rød Mobil 412 77 115

Nordhordland Veteranbåtlag

N-5991 OSTEREIDET
Leiar: Pr. telefon
Tor Bjørgaas 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

Veteransklipslaget Fjordabåten

Postboks 1740 Nordnes
N-5816 BERGEN
www.fjordabaaten.no Pr. telefon
Formann
Terje Kvamme 55 28 31 18 / 951 35 711

Kasserer:
Gunvor Teigland 926 05 725

Nordenfjeldske Staalskibs-union

Leder: Pr. telefon
Per Kr. Rognes 73 52 68 08
Schøllers gate 12, 907 41 054
7043 Trondheim

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

Ferjelaget "Skånevik"

Heimli – N-5640 Eikelandssosen
Viggo Nonås - Tlf. 901 55 067
skaanevik@ferjelaget.no
www.ferjelaget.no

Vår maritime bokhandel:
www.ferjekiosken.no

Veteranskibslaget Stavenes

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

**HUSK STOFFRIST
NESTE NR.
17. SEPTEMBER 2010**

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:

Innholdsfortegnelse:	Side		Side
Formannen i NVSK har ordet	4	Veteranskipskonvoien mot	
Minneord om Pål Ulsteen	6	Fjordsteam i Florø	34
S.S. Styrbjörn - 100 år	7	Nytt fra ferjelaget ”Skånevik”	35
Ny sirkulasjonspumpe til ”Børøysund”	20	Vårtravelt i Dåfjorden	38
Børøysund mannskap på		”Blücher”-katastrofen	41
Svalbardtur og gruvebesøk!	25	Kapp Horn - et farefullt område	47
Køyr ombord!		”Lady Elizabeth” og Falklandsøyene	53
- i historia til Hardanger Sunnhord- landske Dampskipsselskap	28	Ørje - der Haldenkanalen, sluser, dampbåter og tekniske	
Bok om Veteranskipslaget		kulturminner møtes	57
Fjordabåten	31		
Velkommen til glade dager i Florø . .	32	Bokanmeldelser	62

Manuskripter, bilder etc. til Dampskibsposten sendes redaktøren, helst på e-mail, men CD/DVD, 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 i NVSK har ordet

En av mine første praktiske jobber som ny i NVSK på begynnelsen av 1980-tallet skjedde i dokka på gamle Akers Mek. Der lå slepebåten D/S Styrbjørn” som klubben hadde ervervet kort tid tidligere. Skutebunnen skulle rustbankes og males. Mine kunnskaper om skip og tekniske innretninger var mikroskopiske, men selv et utrenet øye som mitt kunne se at her var det enormt med arbeid som måtte nedlegges før båten kunne seile igjen. Og jeg kunne ikke se mer enn en brøkdel av det som måtte til. Jeg tvilte på at prosjektet var gjennomførbart, men de teknisk kyndige veteranene var positive. ”Det vil bare koste en masse arbeid og mange håndverksdyktige frivillige med nødvendig kunnskap – og penger”.



Rolf Nordby.

I byråkratiet elsker vi å bruke uttrykket ”utfordringer”, vi har ingen problemer, bare ”utfordringer”. Selv om dette i mange sammenhenger virker jålete og kunstig, må det være noe av denne holdningen de første som begynte å mekke og skru ombord på D/S Styrbjørn hadde. De så mulighetene og ga seg ikke på tørre møkka (for mye møkkajobb var det). Og de første få frivillige ble flere – og flere. Og etter hvert ble det bygget opp et miljø ombord på D/S ”Styrbjørn”. Den kanskje viktigste faktoren for at et prosjekt skal lykkes kom på plass. Et miljø av dyktige og arbeidsvillige frivillige som trodde på det de holdt på med. Som løste ”utfordringene”. Og selv om de selvsagt ikke var mange nok og det gikk sakte år for år, kunne vi konstatere at det gikk fremover. Og jeg tror at en av grunnen til at Riksantikvaren ganske tidlig tok D/S ”Styrbjørn” under sine vinger, var at de så dette stødige miljøet, prosjektet var liv laga. Båten fikk bevilget penger til nødvendige verftsarbeider. Den tredje P’en for å ta vare på et kulturminne var på plass: Prosjektet (båten) – Personer (de frivillige) og Penger. Og så lenge den fjerde P’en, Politikerne, gir oss noenlunde romslige og forutsigbare rammebetingelser, og den femte P’en, Pyråkratene, utviser noenlunde sunn fornuft, så vil det gå som det har gått med D/S ”Styrbjørn”. I 2005 seilte den igjen for egen maskin, i 2010 skal båten feire sitt 100 års jubileum.

Det hele er et lite under, startet av de som var forutseende nok til å sikre seg båten fra spiker, og videreført av de entusiastene som for snart 30 år siden brettet opp ermene, begynte å skru, og dertil bygget opp et nødvendig miljø. Vi i NVSK er stolte av å

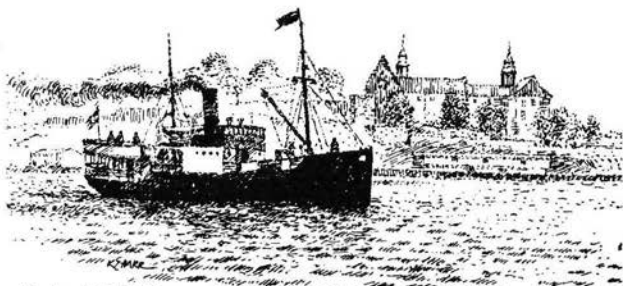
kunne presentere en seilingsklar og tilnærmet ferdig restaurert 100-åring. Gutta fra miljøet i "Styrbjørngjengen" har en ekstra grunn til å være stolte.

I det hele var rederiet Norsk Veteranskibsklub i voldsom vekst rundt 1980. I tillegg til D/S "Styrbjørn", ervervet vi D/S "O. T. Moe". Denne ble senere solgt til Veteranskipslaget Fjordabåten, fikk navnet "Stord I" og fremstår snart ferdig restaurert igjen etter den katastrofale brannen i 1987. Også det et lite under, skapt av entusiaster. Og vi ervervet D/S "Hestmanden", kanskje den mest verneverdige av alle veteranskip i Norge. Siste skip fra Nortraships flåte, muligens siste skip i hele verden som har seilt i konvoifart under to verdenskriger. Dette prosjektet var alt for stort til at vår relativt lille klubb kunne bringe det til fullførelse. Men vi klarte å holde båten bevart i møllpose til tyngre aktører tok over, og i mange år har vi sett at det har gått fremover med å ferdigstille prosjektet, dette hadde vi tro på. Det var litt av et tilbakeslag for alle i det frivillige fartøyvernet da vi i vinter fikk vite at styret i Stiftelsen D/S Hestmanden hadde kastet kortene og arbeiderne ombord stoppet helt opp. Men vi hører nå at det arbeides godt for å sette sammen et nytt styre som kan gjenoppta virksomheten. Vi får bare håpe at dette lykkes. D/S "Hestmanden" må bare bli ferdig og seile igjen.

For D/S "Børøysund" går vi også en spennende sesong i møte, først og fremst med hensyn til vår utvidede seilingsvirksomhet med publikumsrettede turer. Vi skal seile syv åpne turer i indre Oslofjord, samarbeidende organisasjoner for guiding er på plass, en påmeldingsordning er på plass og vi er klare med båt og mannskap. Nå gjenstår det bare å få med passasjerer nok til å fylle båten på disse syv turene. Og vi har fått en bra start på annonseringen med en egen artikkel i Aften Aften. Vi har stor tro på at dette blir vellykket, men vi oppfordrer likevel alle som leser dette til å ta en tur, ta med dere folk på tur, eller i alle fall oppfordre alle rundt dere til å bli med på en slik åpen tur. Programplakat finner dere annet sted i den utmerkede publikasjonen Dampskibsposten.

Jeg ønsker alle en god sommer og en god seilas.

Rolf Nordby
Formann i
Norsk Veteranskibsklub



Tegning: Karl Erik Harr.

Minneord om Pål Ulsteen



Pål Ulsteen har slukket ilden i fyrgangen.

En dampskipsentusiast har lagt ut på den siste seilas. Pål Ulsteen var med i vennegjengen av unge gutter som så muligheten for å få vernet en dampbåt for ettertiden. Han og noen andre venner fikk sikret seg det lille dampskipet "Pelle" av Arendal på midten av 1960 årene. De sammeusiastene dannet jo også Norsk Veteransklubb.

Pål var tilknyttet forsvaret som pilot, men var levende opptatt av lokalhistorie og ikke minst dampbåter. Han var med da vi reiste til Tistedalen ved Halden og besøktet slepebåten "Engebret Soot" og som derigjennom fikk formidlet kontakt via Norsk Sjøfartsmuseum til Nyland verksted.

I 1973 kjøpte Pål den dampdrevne slepebåten "Pasop" bygget i 1908. Den hadde dampet rundt på Halden-kanalen fram til 1959, og var privateid i vassdraget til Pål overtok den i 1973. Nå ble den flyttet til

saltvann og Oslofjorden. Det var ikke så mange år som Pål fikk glede av båten, den måtte restaureres og fikk sitt tilholdsted på øya Gressholmen i Oslo havn. Pål skiftet arbeidsgiver og ble helikopterpilot med base i Stavanger. Her traff han Hjørdis som skulle bli hans trofaste følgesvenn i mange år. Etter mange år på land ble "Pasop" gitt tilbake til Halden-kanalen og stiftelsen Engebret Soot. Den ligger i dag i eget hus på Ørje.

Pål var en utrolig flink tegner. Han var ikke vond å be når en bok skulle krydres med tegninger av store eller små båter, hans strek var utrolig, enten det var passasjerbåter eller slepebåter. Han hadde en stor samling opplysninger om sine kjære Askerbåter, noe som resulterte i artikkelserier med egne illustrasjoner i lokalavisen i Asker. Han skrev også artikkelserier i "Skipet".

Ikke lenge etter at Pål gikk av med pensjon som helikopterpilot ble han rammet av en alvorlig sykdom. Noen år gikk i håpets tegn, men i påsken 2010 døde Pål Ulsteen.

Hans motto og logo var "Opp med dampen", nå har en riktig veteranbåtentusiast forlatt oss.

Våre tanker går til hans kone Hjørdis som har mistet en særdeles kunnskapsrik og flott mann.

Harald Lorentzen



S.S. Styrbjörn - 100 år



Her ser vi «Styrbjörn» i opprinnelig svartmalt versjon.

Bildet er tatt i Göteborg i 1910 før skipet la ut på den lange turen nordover til Narvik.

Av Eivind Lande -

Slepebåten «Styrbjörn» ble bygd ved Göteborgs Nya Verkstad i 1910 og fartøyet kan således feire sitt 100-årsjubileum i år. «Styrbjörn» har en interessant fortid med sterk tilhørighet til både Norge og Sverige. Bygd i Göteborg for det svenske selskapet Trafikaktiebolaget Grängesberg-Oxelösund, modernisert samme sted i 1950, seilt under svensk flagg og med hovedsakelig svensk mannskap i Narvik havn fram til 1963. Deretter overtok Høvding Skipsopphugging i Sandnessjøen fartøyet, og det svenske flagget ble erstattet av det norske. Fartøyet ble lite brukt av Høvding, og forfallet ble etter hvert ganske omfattende, men i 1979 ble slepebåten oppdaget og reddet fra opphugging av Norsk Veteranskibsklub. De siste 30 årene har «Styrbjörn» hatt Oslo som hjemmehavn, og en aktiv dugnadsgjeng har jobbet iherdig for å gjøre fartøyet operativt igjen med utgangspunkt i det utseendet fartøyet hadde etter moderniseringen tidlig på 1950-tallet. I 2005 ble målet nådd, og 100-årsjubelanten fremstår i dag som et vellykket fartøyvernprosjekt til tross for at det tok 25 år å få tilbake de nødvendige sertifikatene.

Rederiet

Trafikaktiebolaget Grängesberg-Oxelösund – TGO – ble etablert i 1896, og selskapets opprinnelige virksomhet var særlig knyttet til jernmalmutvinning i Grängesberg-området (vest for

Stockholm) med tilhørende jernbane ned til utskipningshavna Oxelösund. Sverige hadde også enorme jernmalmforekomster nord i landet, og på slutten av 1800-tallet var det de nyetablerte sel-



De to slepebåtene «Styrbjörn» og «Sjöbjörn» jobbet ofte sammen på havna i Narvik i perioden 1951–1963. Her er det M/S «Tarfala» som blir hjulpet ut fra malmkaia. Bildet er tatt i 1953 i forbindelse med «Tarfala»s jomfrutur og første besøk i Narvik. Skipet var da verdens største malmskip med en dødvekttonnasje på 25.930.

skapene AGM (AB Gällivare Malmfelt) og LKAB (Luossavara Kirunavaara AB) som hadde kontroll over dette. Det var imidlertid kamp om aksjemajoriteten i AGM og LKAB, og fra 1903 var TGO nærmest å regne som eiere av disse selskapene. TGO overtok samtidig datterselskapet Rederiaktiebolaget Luleå-Ofoten (L-O) som var etablert av LKAB-interesser i 1899. Rederinavnet var i bruk til 1916, men fra da av ble morselskapets navn også benyttet på rederidelen.

TGO, etter hvert kalt Gränges, utviklet seg til å bli et av Sveriges største industrikonsern med nærmest monopol på svensk jernmalmutvinning. I tillegg til selve gruve- og rederivirksomheten hadde selskapet jernbaner, brukseiendommer og fabrikker i Sør-Sverige. Et viktig mål for Gränges-konsernet var å

kontrollere mest mulig av jernmalmtransporten. Selskapets eget rederi ble derfor snart Sveriges største og et av verdens største på malmfrakt. Rederiet fikk store økonomiske vanskeligheter utover på 1970-tallet og etter 80 års drift ble virksomheten avviklet. Totalt 84 malmbåter samt åtte bukserbåter/slepebåter hadde vært i rederiets eie og over halvparten av dem var bygd ved Götaverken.

LKAB og Narvik

LKAB var et datterselskap av TGO, men den svenske staten ville også ha et ord med i laget når det gjaldt disse enorme naturressursene. I 1907 overtok den svenske staten halvparten av aksjene i LKAB og 50 år senere overtok staten hele selskapet. Byggingen av jernbanen mellom Luleå og Narvik ble først igang-

satt av de tidlige private aktørene, men det ble til slutt de statlige jernbaneselskapene i henholdsvis Norge og Sverige som fullførte byggingen og som senere stod for driften av denne banestrekningen. Narviks store fortrinn har hele tida vært den isfrie havna, mens Luleå kunne være stengt for sjøtransport fra november til mai. Jernbanestrekningen stod ferdig i 1902, og samme år fikk det unge tettstedet bystatus og skiftet navn fra Victoriahavn til Narvik. Den første provisoriske malmkaia ble tatt i bruk i januar 1903 og samme sommer ble jernbanen offisielt åpnet av svenskekongen – Oscar II. I 1906 stod den første permanente kaia ferdig. Den ble ødelagt under krigshandlingene i 1940, og først i 1956 var det nye moderne utskipningsanlegget ferdig utbygd.

Narvik ble raskt en relativt stor nordnorsk by – utelukkende basert på LKABs virksomhet med omlasting av jernmalm fra bane til båt. Jernmalmen fra Kiruna var ettertraktet råstoff for en rekke store jern- og stålverk, særlig i Tyskland og England, men det gikk også regelmessige malmaster til USA, Belgia, Frankrike og til Sør-Sverige. Virksomheten i Narvik ble lett påvirket av internasjonale konjunkturer med kraftig nedgang i etterspørselen etter jernmalm i årene etter krakket i 1929, til voldsom vekst i forbindelse med opprustningen på slutten av 1930-tallet. Byen kom naturlig nok raskt i sentrum for krigshandlinger – både under første og andre verdenskrig.

Narvik har lenge vært kjent som Europas største malmhavn og siden starten i 1903 har over en milliard tonn malm blitt utskiptet over LKABs anlegg i byen.

«Styrbjörn» – 1910

Det var ingen organisert slepebåttjeneste i Narvik de første årene etter at utskipningen kom i gang, selv om LKAB hadde anskaffet en liten båt som het «Thomas Angell» til diverse havnetjenester. Det ble også leid inn et fartøy i en periode, men dette var lite hensiktsmessig. Etter hvert som virksomheten økte og malmskipene ble stadig større, økte behovet for en egen bukserbåt/slepebåt. For å etterkomme dette behovet ble det derfor inngått en avtale den 16. februar 1910 mellom TGO og Göteborgs Nya Verkstad (skiftet navn til Götaverken i 1917) om bygging av en *bogserångare* med levering senest 30. juni samme år. Samarbeidet mellom Gränges og Götaverken skulle bli meget omfattende i den påfølgende 50-årsperioden.

Arbeidet med «Styrbjörn» kom raskt i gang, og 11. juni 1910 ble fartøyet sjøsatt. Prøveturen ble gjennomført 20. juli og 25. juli ble byggenummer 318 – S. S. «Styrbjörn» – overlevert sine nye eiere. «Styrbjörn» kostet 135.000 svenske kroner og var på dette tidspunkt blant de største og sterkeste *bogserångare* i Skandinavia. Bakgrunnen for selve navnevalget – «Styrbjörn» – er noe usikkert, men fartøyet er trolig oppkalt etter en svensk viking som var kjent for å være både stor og sterk. Noe av bakgrunnen for navnet må også sees i sammenheng med den lille slepebåten «Isbjörn» som rederiet hadde overtatt ti år tidligere i malmhavna Oxelösund. Senere kom jo også slepebåtene «Sjöbjörn» og «Svarta Björn» til Narvik.

«Styrbjörn» ble levert med en dampmaskin på 550 indikerte hestekrefter som for øvrig også var produsert ved Göteborgs Nya Verkstad (maskin-

nummer 469). Til sammenligning hadde Gøteborgs største slepebåt på den tida en maskin på 200 hestekrefter. «Styrbjörn» var med andre ord et meget kraftig fartøy og maksimal hastighet ble oppgitt til 11–12 knop. «Styrbjörn» var også utstyrt med bergingsutstyr, bl.a. en kraftig lenspumpe med en kapasitet på 1200 liter i minuttet. Den store lensemanifolden på båtdekket er fortsatt intakt og har uttak for 16 slanger. På båtdekket var det ellers åpen bro fra borde til borde med ledere direkte ned til fordekket. Aktenfor brua lå en bestikkugar/styrehus og daviter for en livbåt og en travaljebåt. En kraftig lyskaster var montert på styrehustaket og for øvrig var det elektrisk belysning ombord. Skorsteinen var hele ni meter høy og fungerte også som mast for lanterner. Bro og bestikk var utført i teak, men ellers hadde «Styrbjörn» opprinnelig svartmalt skrog og dekkshus. Etter relativt få år ble skroget malt i rederiets tradisjonelle gråfarge – *Gränges-grått* – og dekkshuset ble trolig hvitmalt fra samme tidspunkt.

Skorsteinen var også svart, og det opprinnelige skorsteinsmerket var LKABs merke – en ring med bokstavene L og K. I 1913 ble «Styrbjörn» formelt overført til LKABs datterselskap Rederiaktiebolaget Luleå-Ofoten og fikk da bokstavene L og O i skorsteinen, og fra 1916 har ulike varianter av TGOs skorsteinsmerke vært benyttet både på «Styrbjörn» og den øvrige Gränges-flåten. Dette merket bestod først av bokstavene G og O (Grängesberg og Oxelösund) men tidlig på 1920-tallet kom første versjon av det etter hvert så kjente Gränges-merket. Farger og utforming har variert noe, men i hovedsak er det antikkens runde symbol for metallet jern rundt bokstaven G for Grängesberg – gul logo på blått belte.

I dekkshuset på hoveddekket midtskips var det innredet kapteinslugar, messe, bysse, WC og diverse lagerrom. En trapp førte ned til en relativt stor og fin salong som nok var forbeholdt offiserene ombord, mens mannskapet måtte nøye seg med en liten messe på dekket over. Aktenfor maskinrommet var det innredet en lugar for båtsmann (senere styrmann) og maskinist, og en mannskapslugar med fire køyer. Den opprinnelige bemanningen har derfor trolig bestått av sju personer – skipper, båtsmann, maskinist, to fyrbøtere, en matros og en kombinert kokk/lettmatros.

Narvik 1910–1940

Turen nordover fra Gøteborg må ha gått uten nevneverdige problemer for allerede tre dager etter leveringen var «Styrbjörn» på plass i Narvik. I avisa Fremover stod følgende lille notis 30. juli 1910: *L.K.A.B.s nye slæpebaad, der er bygget i Gøteborg er for et par dager siden ankommet hertil. Det ser ut til at være en rigtig kraftig bjørn.*

TGO, LKAB og Narvik havn hadde nå fått et fartøy som egnet seg både til sleping, buksering og ulike bergingsoppdrag. I tillegg var «Styrbjörn» godt egnet som representasjonsbåt for rederi og gruveselskap. Hovedoppgaven var imidlertid å hjelpe små og store malmbåter til og fra kai. I 1911 var det totalt 409 lasteskip som til sammen lastet over 2,2 millioner tonn malm. Det største skipet var «Tellus» til Wilhelm Wilhelmsen som med sine 13.000 dødvekttonn var verdens største lasteskip. «Tellus» var spesialbygd for malmfart og jomfruturen gikk fra Tyne til Narvik hvor det ble tatt ombord 11.717 tonn malm for Philadelphia. Eksporten fortsatte å vokse

fram til første verdenskrig med over 3 millioner tonn utskipet i 1913, men etter at krigen var et faktum, ble det straks mer problematisk. England var overlegne på havet og satte raskt en effektiv blokade for all malmtransport fra Narvik til Tyskland og Nederland (mye av den tyske importen gikk over Rotterdam). Selv var engelskmennene interessert i å øke importen av Narvik-malm, men tyske u-båter gjorde det stadig mer farefullt å operere i Norskehavet. I 1915 var eksporten over Narvik havn mer enn halvert sammenlignet med førkrigsåret. Mange skip var dessuten gått tapt, Gränges alene mistet fire skip i 1915.

1917 ble et absolutt bunnår med kun 155 skipsanløp og under 460.000 tonn malm eksportert. Først i 1920 kunne man begynne å se en svak vekst og i løpet av 1920-årene økte utskipningen til nærmere 6 millioner tonn årlig. Ifølge Ofotens Tidende ble det i mai 1924 satt ny verdensrekord i utskipning i Narvik. 736.844 tonn malm på en måned – fordelt på 136 skipsanløp. Dette er imponerende tall som også forteller noe om stor arbeidsmengde for mannskapet på «Styrbjörn». LKAB, eller bare *Bolaget* som det gjerne ble kalt, vurderte derfor mulighetene for å skaffe en slepebåt til. Vinteren 1927 ble slepebåten «Øger» til Trondhjems Lægterkompani leid inn noen måneder. Samme sommer kjøpte imidlertid TGO slepebåten «Diana» fra Hamburg. «Diana» var bygd i Lübeck i 1923 og hadde tilnærmet samme dimensjoner som «Styrbjörn». Sammen skulle de to båtene operere på havna fram til 1950. Da ble «Diana» erstattet med den nybygde «Sjöbjörn».

1930-tallet begynte dårlig med fullt sammenbrudd i verdensøkonomien. Det fikk selvfølgelig voldsomme utslag også for virksomheten i Narvik. Først på midten av tiåret begynner veksten, og særlig på grunn av den kraftige opprustningen i Tyskland og andre deler av verden, setter malmeksporten over Narvik snart nye rekorder. I 1937 laster 1059 skip til sammen over 7,7 millioner tonn. Tyskland var den desidert største motaker av den nordsvenske malmen. Ca. 70 prosent av den totale utskipningen fra 1903 til 1940 gikk til Tyskland, mens engelskmennene var en god nummer to med ca. 17 prosent. TGO ble raskt det største rederiet i malmtrafikken på Narvik og stod på det meste for halvparten av utskipningen. Andelen sank imidlertid etter hvert.

I tillegg til hovedoppgaven som gikk ut på å assistere malmskipene til og fra kai, ble «Styrbjörn» også ofte involvert i ulike bergingsoppdrag i Narvik havn, Ofotfjorden og indre del av Vestfjorden. På slutten av 1930-tallet kan det imidlertid se ut som om disse oppdragene ble vesentlig færre. Bergingsoppdrag var som regel godt betalt, og det kan hende at de etablerte norske bergingsselskaperne ikke var like interessert i at en svensk slepebåt stakk av med disse oppdragene.

Det finnes videre dokumentasjon på at «Styrbjörn» ble brukt som isbryter. I november 1915 var det eksempelvis befolkningen i Skjomen som fikk hjelp. De foregående årene hadde 25 mann sagnet is i et par uker for å gjøre fjorden framkommelig. Til sammenligning brukte «Styrbjörn» tre timer på samme jobb. Ulike representasjonsoppdrag var også relativt vanlig for «Styrbjörn». Det kunne for eksempel være TGO/LKABs



En vanlig arbeidsoppgave for «Styrbjörn». Bildet er trolig tatt på 1930-tallet og viser «Styrbjörn» slik den så ut før moderniseringen i 1950/51.

ledelse som var på besøk eller skolebarn fra Kiruna som var på skoletur til Narvik. Sistnevnte arrangement ble en gjenganger, og for mange av de svenske skolebarna ble selve båtturen med «Styrbjörn» deres første møte med båt og hav.

Da Ofotens Dampskibsselskaps nye kyst-ruteskip D/S «Nordnorge» kom på sin første tur til hjembyen i januar 1924, ble skipet møtt ute i fjorden av «Styrbjörn» og lokalruteskipet «Barøy». Bolaget hadde stilt «Styrbjörn» til disposisjon for Narvik mannskor og «Barøy» var fullastet med prominente gjester fra rederiet, kommunen og Narvik havn. I lokalpressen ble begivenheten skildret med følgende ord: *«Styrbjörn»s sterke lyskaster lekte innover land, mens salutsalver smeller fra Framnesodden, dampfløyter uler og et stort fyrverkeri sees opp mot en klar himmel.*

Den mest fornemme gjesten som har reist med «Styrbjörn» er trolig den svenske prins Carl (kong Olavs svigerfar) som i 1931 besøkte Narvik sammen med 20 offiserskolleger. Han var på det tidspunkt stasjonert ved riksgrensen.

Selv etter at TGO kjøpte «Diana» i 1927 for å ha to slepefartøyer i drift i Narvik, ser det ut som om det har vært svært mye å gjøre for mannskapet ombord på de to fartøyene. Overenskomsten som gjaldt fram til 1935 var ikke særlig god. Hyra var dårlig og normal arbeidstid var 63 timers uke. Et hovedproblem var knyttet til den uforutsigbare arbeidstidsordningen. Det var normalt og bli purret til alle døgnetts tider. Når malmåtene trengte assistanse, var det bare å stille på vakt. Mannskapet begynte etterhvert å stille krav om 48 timers uke og en ordning med to skift, men LKAB avviste kravene. Driften av slepebåtene gikk for det meste med solide overskudd, og det var derfor få som hadde forståelse for Bolagets harde linje på dette området. Det Svenska Sjömannsforbundet hadde en egen sekretær i Narvik, og i et forsøk på å unngå streik dro han til Stockholm for å forhandle med ledelsen. Han hadde sterke forhandlingskort med seg for samtlige fagforeninger i LKAB hadde varslet sympatiststreik dersom ikke forholdene ble bedret. Bolaget gav etter i siste sekund. Normal arbeidstid ble redusert til 56 timer per uke, og det skulle anset-

tes to mann ekstra slik at hver båt da fikk et mannskap på seks mann (fyrbøtere og matroser). Da kunne to mann ta fri hvert tredje døgn.

Vi vet lite om mannskap og offiserer på «Styrbjörn». I utgangspunktet var nok de fleste svenske statsborgere, men etter å ha arbeidet i Narvik i mange år ble tilhørigheten til Norge vel så sterk. Enkelte avisnotiser kan imidlertid fortelle noe – 02.08.27:

Kaptein Anderson paa Styrbjörn fylder førstkommande Torsdag 50 aar. Kaptein Anderson er en vennesel mand, og mange vil nok sende ham en vennlig tanke i dagens anledning. VI GRATULERER.

27.07.35: 25 års jublant.

I morgen Søndag den 28. Juli er det 25 år siden Maskinmester Andersson på Grängesbergbolaget's slepebåt STYRBJÖRN, kom til Narvik. Maskinmester Andersson har i løpet av denne tid skaffet seg mange venner og bekjente. Han er godt likt både av overordnede og underordnede som det gode menneske han er. Vi sender 25 års jublanten vår beste hilsen og gratulerer med dagen.

Verdenskrig i Narvik 1940–1945

Tysklands angrep på Polen 1. september 1939 utløste andre verdenskrig. Norge hadde klart å holde en form for nøytralitet under første verdenskrig og målet var det samme da en ny storkrig var i anmarsj høsten 1939. Tyskland var som nevnt helt avhengig av den svenske jernmalmen fra Lappland og Grängesberg. Uten disse ressursene ville stålverk som Krupp og Thyssen ikke klare å holde den nødvendige rustningsindustrien på ønsket nivå.

Tyskerne var også helt avhengig av jernmalmleveranser hele året og dette gjorde Narvik havn til et meget strategisk punkt. Hitler fryktet at engelskmennene ville ta kontroll over Skandinavia og malmeksporten. Tyskerne planla derfor et overraskelsesangrep mot Narvik og en rekke andre havnebyer i Norge for å komme de allierte i forkjøpet og på den måten sikre malmtilførselen. England og Frankrike hadde også utarbeidet ulike planer for å sikre kontroll over malmeksporten, men på grunn av den skandinaviske nøytralitetspolitikken ble planene skrinlagt inntil videre. Senere ble det på alliert side klart at man så det som mer hensiktsmessig å blokkere malmeksporten ved å minelegge norske farvann. Da de allierte likevel avdekket de tyske angrepsplanene tidlig i april 1940, ble styrkene gjort klare for innsats. Selv om de to gamle norske panserskipene «Norge» og «Eidsvoll» befant seg i Narvik på dette tidspunktet, var norske styrker generelt dårlig forberedt på det som skulle skje. Etter at «Norge» og «Eidsvoll» var senket 9. april stod Narvik havn åpen for tysk invasjon. Engelske og franske marinefartøyer var imidlertid ikke langt unna og i dagene som fulgte ble det utkjempet harde sjøslag i havneområdet. De allierte fikk kontroll over havneområdet og krigen fortsatte deretter på land. Tyske styrker gikk på sitt første store nederlag i Narvik, men engelskmenn, franskmenn og polakker, som alle hadde kjempet sammen med norske styrker, trakk seg likevel ut av landsdelen etter åtte ukers kamphandlinger da det ble kjent at Tyskland hadde gått til angrep på Nederland og Belgia samtidig som tyske styrker nærmet seg Paris.

Totalt ble 45 skip senket under de dramatiske kampene i Narvik våren 1940. 29 av dem lå senket inne på selve havne-

D/S «Styrbjørn»

100 år – Fredag 18. juni 2010

Foto: Arvid A. Larsen



Jubileumsarrangement på Nordre Akershus kai.

Fra kl. 12.00 til kl. 16.00 er de kullfyrte dampbåtene D/S «Styrbjørn» og D/S «Børøysund» åpne for omvisninger, det blir kafeteria, salgsboder, temaustilling, kunstutstilling, jazzmusikk, veteranbiler, m.m.

Posten deltar med salg av forstedagsstemplet frimerke for Moldejazzen.

Kl. 16.30 blir det offisiell markering av 100 årsjubilanten, med representanter fra vernemyndigheter og Oslo kommune.

Velkommen til en hyggelig dag på Nordre Akershus kai.

området. Dette var først og fremst marinefartøyer og malmskip som gikk tapt, men også slepebåtene «Styrbjörn» og «Diana» ble senket. Nøyaktig tidspunkt, og hvordan de to slepefartøyene ble senket, er ikke kjent. De ble imidlertid berget i løpet av sommeren og satt i stand igjen ved Kaarbøes mek. Verksted i Harstad samt ved Bolagets egen slipp i Narvik. «Styrbjörn» lå ved Kaarbøe fra 7. til 18. august 1940. Resten av krigen var slepebåtene under tysk kontroll, men beholdt det svenske flagget. Hva som skjedde med det svenske mannskapet er ikke kjent. Gränges mistet totalt 16 skip under krigen av en flåte på 23.

Hele LKABs anlegg i Narvik var dessuten rasert – alt fra malmkaier til jernbanemateriell. Tyskerne hadde ødelagt anlegg og infrastruktur systematisk og regnet med at de allierte ville trenge minst fire år på å få i gang malmeksporten igjen. Da okkupantene selv satt med kontroll over byen, ble LKAB og NSB bedt om å få i gang virksomheten så fort som mulig. Tyskerne var i forhandlinger med TGO om å flytte eksporten til Luleå, men det var ikke mulig uten en byggeperiode på minst to år. Narvik måtte derfor bygges opp igjen så fort som overhodet mulig, men med de enorme ødeleggelsene i Narvik hadde tyskerne først og fremst hindret sin egen malmtilførsel. Etter hvert ble noe malm transportert over Narvik og eksporten over Luleå økte en del, men totalen var likevel langt mer beskjeden enn før krigen. I gjennomsnitt ble det under krigen kun eksportert 23 prosent av førkrignivået, og først i 1948 var virksomheten på samme nivå som før krigen.

Etterkrigstid 1945–1963

I 1946 søkte kaptein Sjølund på «Styrbjörn» om passasjersertifikat for kortere turer. Dette ble også innvilget. I rapporten stod det: *Efter dekkflaten ca. 50m² kan fartøyet føre inn-til 100 passasjerer i kortere ruter. Det anbefales å anskaffe en flåte og plassere denne på styrehustaket.* På dette tidspunkt hadde «Styrbjörn» 12 livbelter og en livbåt beregnet for maksimalt ni personer ombord. De norske sikkerhetskravene var med andre ord ikke særlig strenge, men det kom pålegg fra svenske myndigheter om mer redningsmateriell og ytterligere en livbåt. Etter at kravene var oppfylt, fikk fartøyet passasjersertifikat for 50 passasjerer.

Krigen hadde satt sine spor på begge slepebåtene i Narvik, og selskapet bestemte seg for å bygge et nytt fartøy til erstatning for «Diana». Det nye svenskbygde fartøyet ble levert i 1950 og fikk navnet «Sjöbjörn». Maskinen ombord var en kraftig compound dampmaskin bygd ved Marinens hovedverft i Horten i 1943. Etter at «Sjöbjörn» var kommet i drift i Narvik, ble «Styrbjörn» sendt til Götaverken for en omfattende modernisering/oppussing. Det hadde vært snakk om å skifte ut dampmaskinen med dieselmotor, men dette ble ikke realisert. Maskinen ble i stedet totalt overhaldt og skorsteinen ble forkortet fra ni til seks meter. All innredning ble fornyet og kledd med datidens populære trefiberplater (huntonitt eller lignende). Nå ble det innredet tre offiserslugarer nede i den tidligere salongen, og ny salong eller offisersmesse ble innredet forut i dekkshuset på hoveddekket. Akter ble det bygd opp to nye mannskapslugarer med plass til henholdsvis tre fyrbøtere og tre matroser.

Med den nye arbeidstidsordningen som ble innført i 1935 var dette en kjærkommen forbedring av boforholdene. De var ni mann ombord totalt og alle hadde egen køye. «Styrbjörn» fikk for øvrig også store navneskilt i messing på hver side av styrehustaket og «Styrbjörn»-navnet i hekken ble nå erstattet av *Stockholm*. I august 1951 kom den nye «Styrbjörn» tilbake til Narvik, men mye av tiden framover ble den liggende som reservefartøy. Det var nå «Sjöbjörn» som spilte hovedrollen på Narvik havn. I 1962 fikk TGO ytterligere en slepebåt i Narvik. For første gang ble det nå bestilt et motordrevet fartøy – «Svarta Björn». Det var på det rene at «Styrbjörn» da skulle legges ut for salg, og det endte med at Høvding Skipsopphugging i Sandnessjøen kjøpte fartøyet.

«Atlet» 1963–1979

Etter at svensk eksportlisens og norsk importlisens var blitt innvilget overtok Høvding Skipsopphugging i Sandnessjøen «Styrbjörn» for 46.000 kroner. I slutten av august 1963 gikk fartøyet sin siste tur med svensk mannskap. Dette gjaldt slep av en flytekran til Mo i Rana. Deretter overtok de nye eierne fartøyet som nå skulle slippsettes ved A.S. Sandnessjøen slip og mek. Verksted og besiktiges av Skipskontrollen. Navnet ble endret fra «Styrbjörn» til «Atlet» og det svenske flagget ble byttet med det norske. Høvding hadde opplagt gjort et godt kjøp. Selv om fartøyet var gammelt, var det totalt overhålt/modernisert 10–12 år tidligere, og det hadde vært relativt lite i bruk etter dette. Det var med andre ord en solid og velholdt slepebåt som kom til sin nye hjemmehavn på Helgelandskysten.

Etter krigen hadde Høvding kjøpt rettighetene til samtlige tyske vrak som befant seg langs norskekysten. «Atlet» skulle derfor primært brukes til sleping av vrak til skipsopphuggeriet i Sandnessjøen. Etter noen års aktiv innsats ble behovet mindre, og fartøyet ble lagt i opplag i Meisfjorden like nord for Sandnessjøen. Maskinen ble satt inn med tektyl og ble i starten tatt relativt godt vare på, men skorsteinen ble ikke tildekket. Over tid kom det derfor mye regnvann inn via skorsteinen og rust og råte spredte seg etter hvert over store deler av båten. Utover på 1970-tallet ble det gradvis mer innlysende at også «Atlet» ville ende sine dager i opphugget tilstand ved Høvding Skipsopphugging. Sånn gikk det heldigvis ikke. Norsk Veteranskibsklub fattet interesse for slepebåten og sendte tre av sine mest erfarne fartøyeksperter på befaring. I tillegg skulle klubben se nærmere på godsbåten «Hestmanden» som også lå klar for opphugging i samme fjord.

«Styrbjörn» og Norsk Veteranskibsklub

Styret i Norsk Veteranskibsklub innkalte til ekstraordinær generalforsamling den 2. juli 1979, og det ble flertall for å kjøpe både «Hestmanden» og «Styrbjörn». Forutsetningen var at dette ikke skulle gå ut over klubbens arbeid med «Børøysund», og at kostnadene ved kjøp og restaurering hovedsakelig ble hentet utenfra ved offentlige og private midler øremerket formålet. Prisen for «Atlet» var opprinnelig 180 000 kroner, men etter forhandlinger med Høvding ble prisen redusert til det halve.

«Atlet» ble liggende i Meisfjorden til 15. april 1980. Da ble båten slept av R/S «Halten» ned til Trondhjems mek.



«Styrbjörn»-gjengen tar en velfortjent kaffe-pause i offisersmessa ombord. Over 100.000 dugnadstimer har det blitt siden starten i 1980, og disse karene har vært blant de aller ivrigste. Fra venstre: Åge Skjelnes, Terje Bjerén, Ole Meland, Oddbjørn Hovd, Erik Steen og Simon Westrheim. Foto: Terje Bjerén.

Verksted for dokksetting og diverse nødvendige reparasjoner. Deretter fortsatte turen med ankomst Oslo 16. juli. Skipet fikk igjen sitt opprinnelige navn – «Styrbjörn» – og Oslo Havnevesen bevilget avgiftsfri kaiplass aktenfor «Børøysund» på Nordre Akershus kai. Fra 1986 til 1997 hadde skipet tilhold ytterst på Bjørvika-utstikkeren. En egen dugnadsgjeng på åtte-ti personer ble etter hvert etablert, og dette var entusiaster som ikke gav opp så lett. Uten betydelige økonomiske bidrag ville det imidlertid ikke være mulig å komme i mål. Fartøyet måtte i dokk for å skifte spant og plater. Først i 1998, etter 18 år i hovedstaden, begynte Riksantikvaren å bevilge større beløp til «Styrbjörn» slik at verkstedsarbeidene kunne komme i gang. Fartøyet



Seksjonssjef hos Riksantikvaren, Alex Ytteborg besøker "Styrbjörn" under sommerturen 2009. Fra venstre: Erik Steen, Arild Mathisen, Paul Roar Fjeld, Gøran Hansen, Alexander Ytteborg, Tom Bjørge Jensen og Magne Nilsen. Foto: Øyvind Ødegård.

ble slept til Drammen Skipsreparasjon hvor det ble liggende i over fire år – arbeidstempoet ble tilpasset verkstedets kapasitet og klubbens økonomiske ressurser. «Styrbjörn» fikk nå gråmalt skrog slik den tidligere hadde hatt da den tjenestegjorde på Narvik havn og fikk igjen fast plass aktenfor «Børøysund» på Nordre Akershus kai. «Styrbjörn» var imidlertid ikke ferdig istandsatt, det var mye som fortsatt måtte gjøres. Hardanger fartøyvernsenter jobbet med dekkslagging og innredning mens fartøyet lå i Drammen, og de ble igjen engasjert for å fullføre nødvendige trearbeider. Nye pålegg fra Sjøfartsdirektoratet gjorde det også nødvendig med ytterligere en tur til verkstedet i Drammen i 2004.

Målet var å ha skipet ferdig sertifisert til den store markeringen av unionsoppløsningen i 2005. Slepebåten var jo bygd og modernisert i Göteborg, den seilte for det svenske Gränges-selskapet (TGO/LKAB) og hadde derfor svensk flagg og hovedsakelig svensk mannskap, men opererte i norske farvann. «Styrbjörn»

ville derfor være et ypperlig objekt for å symbolisere det gode samarbeidet som hadde preget forholdet mellom Norge og Sverige i årene etter unionsoppløsningen. Planen var lenge å legge ut på en storstilt seilas Oslo–Stockholm–Göteborg–Narvik. Styret i klubben hadde arbeidet i lang tid for å realisere dette og «Styrbjörn»-turen var blant de utvalgte prosjektene til selskapet Norge 2005. Opplegget måtte reduseres en god del etter hvert, men «Styrbjörn» gikk for egen maskin til Forbundet Kystens landsstevne i Kalvåg og til Nordsteam-stevnet i Bergen i 2005. Dette var en av de store milepelene for Norsk Veteranskibsklub, og for den trofaste dugnadsgjengen var det hele nesten uvirkelig. Det var nå 40 år siden fartøyet hadde gått for egen maskin og 25 år siden restaureringsarbeidene begynte i Oslo. Antall dugnadstimer har ikke vært registrert nøyaktig underveis, men i ettertid har dette vært anslått til godt over 100.000 timer.

Selv om fartøyet og mannskap nå hadde fullført en meget vellykket sommer-tur, var det fortsatt en del oppgaver som

Kilder:

- Bjeren, Terje: S.S. Styrbjörn – 1910, Oslo 1996
Liland, Karstein, Malmskipningen over Narvik havn.
Del 1, 1903–1909, i Årbok for Narvik 2006
Liland, Karstein, Malmskipningen over Narvik havn.
Del 2, 1910–1919, i Årbok for Narvik 2007
Liland, Karstein, Malmskipningen over Narvik havn.
Del 3, 1920–1929, i Årbok for Narvik 2008
Liland, Karstein, Malmskipningen over Narvik havn.
Del 4, 1930–1939, i Årbok for Narvik 2009
LKAB, Information: En historisk resa, Stockholm 2007
Aas, Steinar Aas: Narviks historie. Byen, banen og bolaget.
Bind 1 1902–1950, Narvik 2001



”Styrbjørn” ved kai i gamlebyen i Fredrikstad sommeren 2009. Foto: Øyvind Ødegård.

måtte fullføres før «Styrbjørn» igjen kunne få sitt permanente sertifikat. Det ble først innvilget sommeren 2007, bare noen dager før fartøyet skulle delta på Nordsteam-stevnet i Gøteborg. Det ble atter en vellykket sommertur og for øvrig

første gang fartøyet besøkte byen siden moderniseringen tidlig på 1950-tallet. Som kjent for de fleste skal «Styrbjørn» tilbake til Gøteborg i 2010 for å markere 100-årsdagen for selve overleveringen fra verkstedet til rederiet.



DATAHAVARI - melding fra redaktøren

Under arbeidet med utgivelsen av dette nummeret av Dampskibsposten kollapset datamaskinen og en mengde mailer forsvant. Er det noen som savner innsendt stoff/ bilder, vennligst gi meg beskjed. Beklager hvis noen har blitt skadelidende.

Husk stoff-frist neste nr.: 17. september 2010.

Ny sirkulasjonspumpe til *D/S "Børøysund"*

Av trebåtbygger Bjørn Anderssen og prosjektleder Jan Frederik Flock

Etter 100 års drift begynte sirkulasjonspumpens driftsikkerhet og ta slutt. En sprekk i støpen ble reparert for noen år siden med et "magebelte" rundt den sylindriske delen. Korrosjon, hull og minimale muligheter for reparasjon medførte at vi måtte produsere ny pumpe.

Det ble tidlig bestemt at pumpen skulle bygges etter gamle byggeprinsipper. En av våre ingeniører Bjørn Anderssen, som nylig har tatt fagbrev som trebåtbyg-



Den gamle pumpen har gjort sin jobb i 100 år. En sprekk i pumpehuset ble reparert for noen år siden. Pga. korrosjon kunne sprekken vanskelig sveises. For øvrig var det mye korrosjon og slitasje.

ger, tok på seg i regi av Sollerudstranda Kystkultursenter oppgaven med og produsere modellene som danner grunnlaget for støpen. NVSK har lagt stor vekt på å produsere pumpen mest mulig original. Originalitet er også en forutsetning fra Riksantikvaren som er en viktig bidragsyter til prosjektet.

Sollerudstranda Kystkultursenter utdanner primært trebåtbyggere og største delen av arbeidet består i restaurering av klassiske treseilere. De siste ti årene er flere meter båter bygd av Johan Anker og Chr. Jensen blitt restaurert ved sentret. De siste årene er det bygd opp smie som betjenes av en av landets fremste skips-smeder Gustav Slettsjøe og hans lærlinger.

Sirkulasjonspumpens funksjon:

Sirkulasjonspumpen pumper sjøvann gjennom kondenseren. Når eksosdampen har avgitt sin energi i høytrykk-, mellom- og lavtrykksylinder føres den tilbake i kondenseren. Kondenseren er en varmeveksler der sirkulasjonspumpen leverer sjøvann som strømmer gjennom en rørsats slik at eksosdampen som omgir



Ferdig maskinert pumpehus på vei ned gjennom skyligthen. Fra venstre maskinsjef Arnold Lindner, matros Roy Uhen maskinist Kaspar Lien.



Pumpen nærmer seg målet som er babord side av kondenser. Arnold, Roy og Kaspar.

rørene kan kjøles til fastform / kondenseres og fødes tilbake på kjelen for ny oppvarming. På "B" sirkulerer 8000 liter ferskvann i dette kjelesystemet.

Egenkompetanse nødvendig og viktig:

Bjørn har vært en viktig person hele veien og hyppig besøkt både maskineringsverkstedet og støperiet sammen med vår dyktige maskinsjef Arnold Lindner som har NVSK sin største kompetanse på alle maskinens funksjoner.

Støpeteknikk:

Pumpehuset var meget komplisert støpeteknisk. Deling av modellen ga seg selv gjennom den doble flensen for henholdsvis trykksiden og stempelstang (den største). Dermed var det motslepp på en rekke andre steder som krevde utvendig kjerning. Bildet med de røde modellene



Designingeniør og trebåtbygger Bjørn Anderssen med den arbeidskrevende modellen. Bjørn kan ta stor ære av at prosjektet ble vellykket.



Detaljer til pumpemodellen "B".



Her er et bilde av grovstøpen.

viser i front to halvdelar av hoved-kjerne kassen som skaper den innvendige formen i det ferdige pumpehuset. Flensen på sugesiden ligger løst i en egen kjerne kasse øverst til høyre i bildet og på modellen er dette bare en svart firkantet utviser med rød påmalt flens. Og slik kunne også de andre seks kjerne kassene forklares.

Oppmåling og bearbeiding:

En viktig del av prosessen var å gjen-skape alle borer og bolt plasseringer på nøyaktig riktig plass. Likeledes måtte

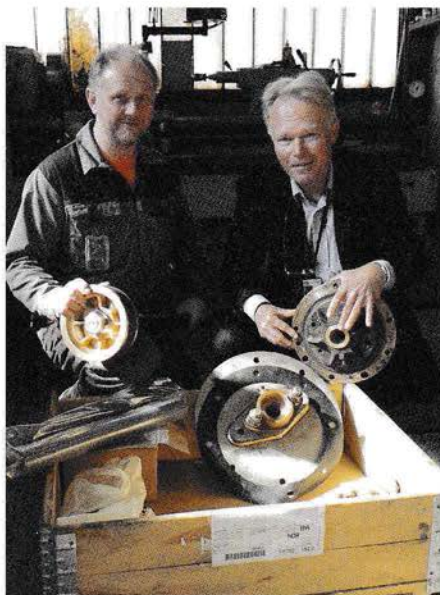
alle planerte flenser og fundamenter stemme nøyaktig med det gamle pumpehuset for ikke å lage problemer ved montering ombord.

Tegningsunderlaget som ble levert av en underleverandør til Gothia Marine, Göteborg var ufullstendige og med mange feil. Dette medførte at vi startet en oppmåling som fort avslørte at borer og bolter ikke kunne beskrives med delesirkler og jevn deling langs denne, men derimot ved å lage en mal med nedtegning av hullene for etterfølgende overføring direkte til det nye pumpehuset. Metoden lykkes vi med 100%, men medførte betydelig økt timeforbruk. Mandal Casting (MC) påtok seg jobben å støpe pumpehuset i kvalitet kulegrafittjern EN-GJS-400-18U. MC utførte en meget god støp uten feil så langt, som ble levert ferdig slyngerenset og fri for grader og urenheter.

Grovstøpen fra MC på ca. 300kg ble levert Fadum Tekniske i Lier, Drammen, som til daglig bygger avanserte vannkraftmaskiner. Torbjørn Ulberg og Morten Nilsen hos Fadum utførte med



Maskinsjef og dyktige dampskipseksperter Arnold Lindner smiler fornøyd.



Mekaniker Torbjørn Ulberg, Fadum og fyrbøter Jan Fr.Flock fra NVSK.
Nytt messingstempel med plate og topplokket.

stor interesse en utmerket maskinering etter å ha produsert nødvendige tegninger. Flere av de bevegelige delene ble nyprodusert i originale materialkvaliteter, da delene hadde sprekker og stor

slitasje. Pumpen ble levert komplett iht. spesifikasjoner til avtalt tid. Pumpen er i skrivende stund snarlig i drift da mai er starten på en ny sesong for vår 102 år gamle stolthet D/S "Børøysund".



Maskineringsverkstedet Fadum Tekniske har også utarbeidet pumpetegninger. Fra venstre eier av Fadum Tekniske Morten Nilsen og mekaniker Torbjørn Ulberg. Fadum Tekniske, Lier i Drammen er produsent av Pelton og Francis vannkraftturbiner. De har også usedvanlig stor interesse for dampmaskiner. Dampmaskinen i bakgrunnen har Torbjørn selv produsert. Rågodset er kjøpt fra Sverige. Den 5hk, 5-6000o/m, store maskinen skal installeres i en 5,5 m ågnsrup. Propellen på 20 tommer har 30 tommers stigning.

Hyggelige fjordturer med D/S «Børøysund»



Åpne turer



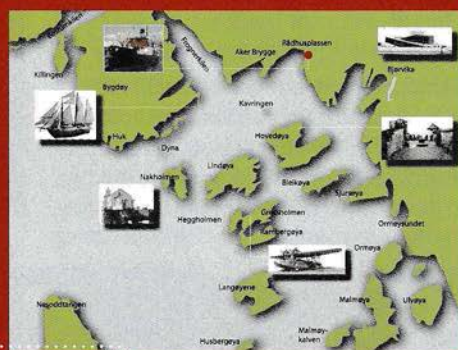
Norsk Veteranskibsklub vil i 2010-sesongen seile 7 turer i indre Oslofjord. Alle turene varer i 2 timer og går på tirsdager kl. 18.00-20.00 fra Nordre Akershus kai v/Rådhusplassen.

I tillegg til en hyggelig fjordtur med vårt veteran-skip, vil hver av turene være en tematur, hvor det guides og holdes foredrag om et spesielt emne.

Vi anbefaler å forhåndsbestille billetter.
Vi har kun 80 billetter til salgs pr. tur.
Billetter bestilles hos Berg Reiser-C&C Travel,
tlf 23 27 26 18, e-post: post@bergreiser.com.

Kr. 200,- for voksne
Kr. 100,- for barn.

Eventuelle ledige billetter selges ved landgangen før avgang.



Tirsdag 25. mai	Havnen og øyene i indre Oslofjord	v/Norsk Veteranskibsklub
Tirsdag 1. juni	Fjordbyen, fra ide til folkeaksjon	v/Oslo Byes Vel
Tirsdag 8. juni	Passasjertrafikken fra Oslo Havn	v/Bård Kolltveit
Tirsdag 15. juni	Maritime kulturminner i indre Oslofjord	v/Kystlaget Viken
Tirsdag 22. juni	Solkysten fra Bjørvika til Ljansbruket	v/Søndre Aker Historielag
Tirsdag 17. aug.	Oslofjorden som feriested	v/Bymuseet (Oslo Museum)
Tirsdag 24. aug.	Dagens virksomhet, og planer for fremtiden	v/Oslo Havn

Forbehold om endringer i programmet

Velkommen ombord i D/S «Børøysund»

www.nvsk.no

Børøysund mannskap på Svalbardtur og gruvebesøk!

Av Laila Andresen

En flott langhelg i april 2010 reiste fire forventningsfulle aktive fra Børøysund på en privattur til Longyearbyen! Laila Andresen kontaktet markedsjef Nils Tokheim i Store Norske Kulkompanie for å benytte anledningen til å ta en tur innom for å takke for alt kullet, ca 110 tonn vi fikk til jubileumsturen i 2008!

Hun benyttet også anledningen til å holde en kort presentasjon om turen for de ansatte. Nils Tokheim hadde reklamert godt for besøket, for det var bra fremmøte! Etter presentasjonen overrakte delegasjonen et bilde av Børøysund som takk for kullgaven på vegne av Norsk

Veteranskibsklub! Det var tydelig at presentasjonen ble tatt godt i mot og at alle var stolte over at de hadde bidratt så positivt til jubileumsturen. Nils Tokheim fortalte også oss om at det hadde vært en positiv og interessant opplevelse å sponse oss med kull, og han fortalte blant annet at kullet måtte fraktes på slede fra Svea gruven, dvs ca 60 km til Longyearbyen da det fortsatt lå is på fjorden ved Svea i mai da kullet måtte seiles til fastlandet! Etter en hyggelig lunsj fikk vi den utrolige positive meldingen at vi skulle få bli med på en eksklusiv omvisning i gruve 7, den som ligger nær Longyearbyen! Den



Overrekkelse av Børøysundbilde. Fra venstre: Laila Andresen, Nils Tokheim, Lars Hille, Torill Lundell og Egil Jørgensen.



På scooter på vei mot Barentsburg. Fra venstre: Torill Lundell, Lars Hille og sittende på scooter med ryggen til Laila Andresen.



- Oppfaring startet i 1968
- Produksjon startet i 1975
- Kullagets høyde 1 – 1,6 m
- Rom & pilar
- Antatte reserver 1,2 mill tonn
- Leverer til Longyearbyen energiverk og kunder i Europa
- Gjenværende levetid 20 år



er i utgangspunktet stengt for publikum på grunn av sikkerheten, men da vi ble definert som kunder, gikk det bra! Det ble en stor opplevelse. Først ble vi iført gruvehabitt. Deretter kjørte vi 3,5 km innover i gruvene i en skranglete Toyota varebil med akkurat klaring over. Over oss var det 300 m massivt fjell. Videre med en vogn som vi alle måtte ligge flatt i, hvor maks høyde var 1,5 meter- ikke noe for personer med klaustrofobi. Der inne traff vi en utrolig positiv gruvearbeider som jobbet der helt alene med vedlikehold av maskinene. Han forklarte og viste oss hvordan kullet ble løsnet og fraktet derfra. Da vi var ute igjen fikk vi en meget fin informasjon om gruvedriften generelt og Gruve 7 spesielt. En stor takk til markedsjef Nils Tokheim som organiserte alt dette for oss, en opple-

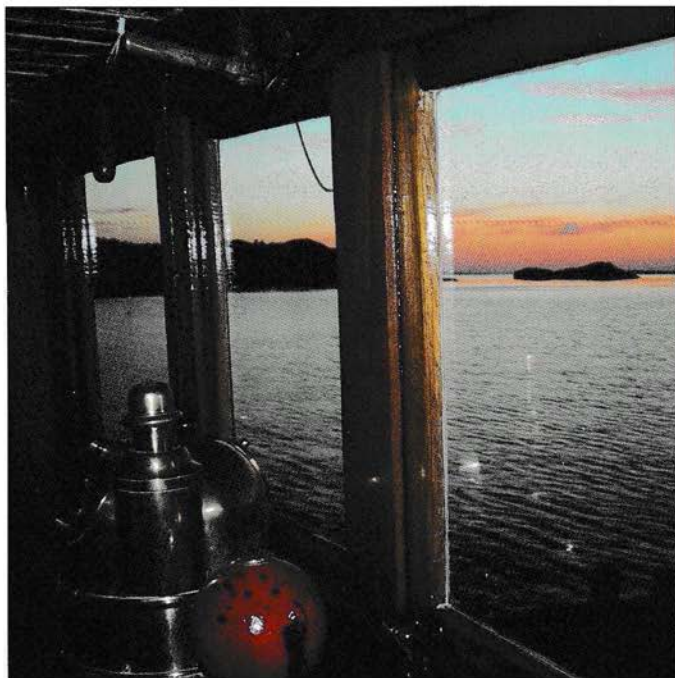
velse vi aldri vil glemme. Og nå vet vi at veien fra kullets "unnfangelse" til fyrgangen på Børøysund er lang!

Lørdagen gikk med til en fantastisk snøscootertur t/r til gruvebyen Barentsburg, en tur på til sammen 13 mil. Ingen lett match for førstegangskjørere!. Mye is, vaskebrett og snøfökk!

Men hva gjorde vel det, på veien hjem stoppet følget for å studere på ca 300 m, en isbjørnbinne med 2 unger!

Søndag lettet flyet med kurs for Tromsø i tilnærmet snøstorm, (som kapteinen sa; marginale forhold).

Vi kom oss hjem i god behold, i god avstand fra askeskyer og kanskje et enda lengre opphold i Longyearbyen!



"Granvin" er igjen klar til å ta mannskapet med på mange flotte turer i skjærgården og fjordene på Vestlandet. Dette er belønningen for vinterens slit med maskinarbeid, rustbanking og maling. Solnedgangen sett fra broen et sted i den vestlandske skjærgård.

Foto: Harald Sætre

Køyr ombord!

*- i historia til Hardanger
Sunnhordlandske Dampskipsselskap*

Av: Jane Jünger

Du trør på gassen. Køyrer som eit råskinn. Denne ferja må du nå. Kven av oss busett i fjordrike Sunnhordland har ikkje vore i denne situasjonen? Difor spør Sunnhordland Museum publikumet sitt, hugsar du ferjeturane? Hugsar du gode gamle HSD?

I Stord Maritime Museum ønskjer Sunnhordland Museum velkommen ombord i ei nostalgisk reise i saga til HSD. Frå starten i 1880 med dei første dampskipa, til 2006 då selskapet fusjonerte med trafikkonsernet Gaia og blei Tide. Sunnhordland Museum har i dag overteke ein stor del gjenstandar etter det tradisjonsrike dampskipsselskapet og syner dei fram i ei nylaga utstilling kalla "Køyr ombord!". Gjestnadane i museet si eige frå HSD strekkjer seg frå båtmodellar til bilete, servise, uniformar, ror, skipsklokker m.m.

I 1828 legg dampskipet D/S «Oscar» ut på sin første tur frå Bergen til Oslo. Ruta gjekk annakvar veke, og jamvel om me ikkje kjenner ruteplanen i detalj, er det god grunn til å tru at båten hadde stopp i Mosterhamn. I åra som kjem vert fleire nye dampskipsruter freista etablert frå Bergen. «Vøringen» blir sett inn i første vellykka



Fra utstillingen på Stord Maritime museum. Foto: Bjørn Arve Lunde



Fra utstillingen på Stord Maritime museum. Foto: Bjørn Arve Lunde

rutefarten til Hardanger i 1861, og fire år etter får Ytre Sunnhordland eiga rute med «Bjørnen». Hardanger Søndhordlandske Dampskipsselskap vert skipa i 1880. Dette er byrjinga på saga publikum blir presentert i Stord Maritime Museum.

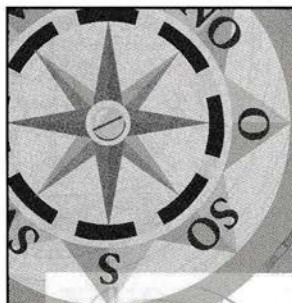
Stord Maritime Museum ligg sentralt til i Leirvik hamn. Museet er bygd opp kring ei samling gjeve av brødrene Trygve og Gunnar Oma. Grunnlaget var ei samling av motorar og båtbyggjarutstyr som brødrene Oma hadde teke vare på i den gamle verkstaden ved Oma Båtbyggjeri på Stord. Den innehelt meir enn 100 motorar, både lokalt produserte og andre, ei mengd verktoy, bilestoff og modellar frå første halvta av 1900-talet.

Stord Maritime Museum har ope i heile sommar. Her er det høve for omvisning av enkeltpersonar og grupper, eller berre å stikka innom for ein kopp kaffi og nyta livet på hamna utanfor.

Museet ønskjer alle gamle HSD-vener velkomne!



Den gang ruteheftene kom i omfangsrikt format.



Nostalgibølgen

MAGASINET FOR NORSK MARITIM HISTORIE

Ramsalt nostalgi
for skjærgårdens

båtglade!



Nr 1 i salg fra 26. april - Nr 2 i salg fra 21. juni

Bok om Veteranskiplaget Fjordabåten

I oktober 2010 er det 30 år siden Veteranskiplaget Fjordabåten ble stiftet på Halhjem Kafe i Os. Et veteranskiplag som har vært aktiv alle disse årene, fortjener en bok selv om det ikke er noe rundt jubileum som passerer. Harald Sætre har i alle disse årene vært aktiv både i lagsarbeidet og som mønstret mannskap ombord i fartøyene.

Han har nå skrevet bok om det arbeid som er gjort fra "Stord I", eller "O. T. Moe" som fartøyet het da, ble hentet i Oslo sommeren 1981 og frem til i dag. Det er med andre ord ikke en tradisjonell historiebok om "Stord I" og "Granvin".

Boken tar i hovedsak for seg utviklingen i laget og det arbeid som medlemmene har lagt ned i fartøyene disse 30 årene. Her vil vi komme bak kulissene og få et innblikk i det omfattende arbeidet som ligger bak administrasjon, vedlikehold og drift av veteranfartøyene.

Boken bli rikt illustrert med bilder. Den utgis på KapAbel Forlag i Bergen, og vil foreligge tidlig på høsten.

Thor Hansen.



Sommeren 1981 var det dugnadsturer til Oslo for å klargjøre "Stord" for slep vestover. Her blir ankervinsjen klargjort under oppsyn av Harald Angeltveit (t.h.). Foto: Harry Mehammer.

Velkommen til *glade dagar i Florø*



Påska er passert, og påmeldinga til Fjordsteam har gått over all forventning. Pr medio april er 33 fartøy påmeldt, og vi ventar framleis på avklaring frå fleire fartøy. Då vi starta planlegginga hadde vi håpa på 20 til 25 fartøy, så dette er vi storleg fornøgd med.

Sidan sist er det sett ned eigne grupper med ansvar for dei forskjellige gjeremåla. Det vert ansvarlege for det meste, og vi har fått god hjelp frå tidlegare arrangør av Nordsteam i Bergen for å finne ein fornuftig måte å dele arbeidet.

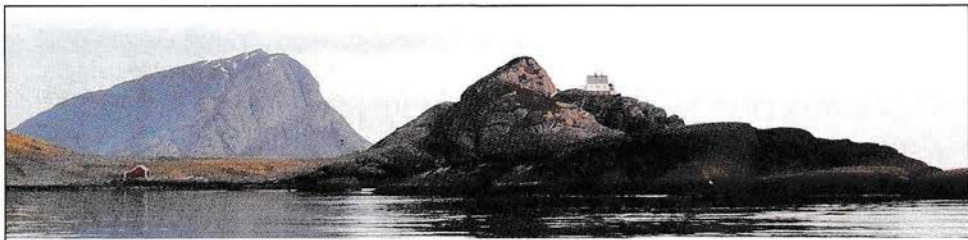
Oversikt over kontaktpersonar finn du på www.fjordsteam.no. Viktig for mange er plassering i hamna. Vi har valt å legge båtane tett, slik at dei fleste skal få plass på indre hamn. Det kan betyr at ein del vil ligge utanpå kvarandre, men vi tenker at dette er betre enn å spreie alle desse flotte båtane over eit større område.

Forbundet Kysten sitt lokallag i Florø, Kinn Kystlag, har saman med Florø Kystkulturlag invitert alle kystlaga i Hordaland, Sogn og Fjordane og Møre og Romsdal til Florø. Sjølv sagt vil kystlaga frå dei andre fylka være like velkommen. Kystlaga vil lage leir på den freda "Nilsenslippen" inne på Kystmuseet sitt store flotte område sentralt på Florelandet. Dei er ferdige med å bygge nye kaier som vil ha plass til ein god del mindre fartøy. Kinn Kystlag vil tilrettelegge toalett, grillar, teltplass, bu og kaier, og får vi det til vil det bli sett opp veteranbuss i rute til sentrum (2 km).

Det vil garantert bli ein sosial, freda plett midt i smørauet! Laurdag blir det felles rotur gjennom Kanalen og inn til sentrum for Torgdag. Kinn Kystlag disponerer også Kvanhovden Fyr (så langt vest at måsen snakkar engelsk), og søndag etter



Veteranbåtar i Florø. Foto: Tove Natvik.



Kvanhovden. Foto: Øyvind Haram.

stemnet inviterer dei alle som har lyst på tur dit.

4000 sider sild er ferdig tørka, etter 5 veker til tørk i eit fantastisk vintervær. Florø sitt eige mikrobryggeri, Kinn Bryggeri, i gang å planlegge eit eige øl til Fjordsteam. Bryggerimeister Espen Lothe, tidlegare noregsmeister i ølbrygging, lovar eit øl som skal passe til sild og fjordabåtar. Både silda og ølet vert sleppt under Fjordsteam, og vil bli seld eksklusivt på mannskapskroa og ein lokal pub. Nokre fartøy vil også få høve til å selje ølet, og er det av interesse for ditt fartøy kan de bestille ølet via Sander i arrangementskomiteen på telefon 900 51 867.

I desse dagar sender vi ut forslag til ruter for dei forskjellige fartøya på utfluktsdagen fredag og torgdagen laurdag. I månadsskiftet april/mai vil desse vere klar på heimesida www.fjordsteam.no, og billetter kan kjøpast gjennom destinasjonsselskapet Fjordkysten sin turistinformasjon i Florø. Det er lagt opp til fleire turar i Flora sin spennande og levande skjørgard, med atterhald om endring;

- **Svanøy;** Sunnfjords perle. Her kan ein besøke Hovudgarden frå 1600 talet og få historia presentert. Norsk Hjortesenter er også verdt eit besøk, det same er det koselige "sentrumet" med pub og butikk.

- **Batalden;** Levande øysamfunn med butikk, kyrkje og skule. Grendalaget tar i mot, og lager mat av lokale råvarer. Spaser ein tur på dei mange gruslagde vegane som går over hovudøya. Marknad på skuleplassen med aktivitetar.
- **Høydalsfjord og Eikefjord.** Grendalaget i tønnebygd Eikefjord tar i mot. Veksling med veteranbuss dei 20 km til Høydalsfjorden og motor-museet der.
- **Kinn;** Ut Skorpefjorden til Kinn og 1100 tals kyrkja der. Kjent frå mellom anna Kinnaspelet, som vert spelt kvart år i juni.
- **Kalvåg;** Vestlandets største fiskevær byr på marknad og hallo. Vil du eit betre måltid mat er Knutholmen sitt "Havets Festbord" absolutt å anbefale.

På land ventar vi i alle fall 150 veteranbilar. Bergen veteranvognklubb har antydning at dei kjem med 20 til 40 bilar og blir frå torsdag til fredag, folkevognklubben i Bergen kjem med bilar og ikkje minst Sunnfjord Veteranvognklubb som vil stille med ein større delegasjon laurdagen til marknadsdagen. Vi ventar om lag 10 eldre bussar frå Rutehistorisk Foreining, og om lag 12 – 15 veteranbrannbilar frå 1920 talet og framover. Det ser ut til at bilfolket vil nytte seg av MS Sandnes

som base, men det er sjølvsagt råd for andre å overnatte der. Kontakt Olavesen på 51 53 44 00 om du treng plass å sove.

Dessverre går det trått på sponsorsida. Vi starta arbeidet med å få inn sponsorar allereie januar 2009, men vi har dessverre hatt lite respons. Kanskje har dette med Tall Ships i 2009 å gjere. I 2009 var nabobyen Måløy vertskap, og det vart eit skandaleprosjekt som gjekk heile 15 millionar i underskot. Fjord1, landets største transportselskap og med hovudkontor i Florø, var eigar av fleire av både deltakande bussar og båtar. Vi trudde at Fjordsteam skulle være midt i blinken for dei, men dei har diverre ikkje

ein gang funne tid til å svare oss sjølv etter 16 månader og eit utal purringar. Vi kan ikkje bestemme korleis dei skal bruke sine pengar, men etter år med 10.000 timar dugnad på MS Atløy årleg hadde vi i det minste forventa eit svar!! Dette skjerpar oss sjølvsagt, og vi lovar å ta vel i mot dykk!!

Programmet for Sogneturen etter stemnet er no klart, og du finn den på nettsida. Vi reknar med at i alle fall MS Atløy, MS Granvin, MK Arnefjord og DS Børøysund skal delta på denne turen.

Velkommen til 4 dagar med kultur, historie, begeistring og glede!

Veteranskipskonvoien mot Fjordsteam i Florø

Av Øyvind Konglevoll

Mange er interessert å reise med når veteranbåtene går i samlet flokk fra Bergen til Florø.

Veteranskipsslåten som onsdag 4. august stevner nordover fra Bergen vil i kronologisk rekkefølge være: D/S "Stavenes, D/S "Børøysund", D/S "Oster", D/S "Stord 1", M/S "Granvin", M/S "Gamle Telnes" – ex "Opstad", M/S "Vulcanus" og M/S "Vestgar". I tillegg en rekke andre fartøyer. Starten går fra Bergen kl. 12.00 med ankomst Skjerjehamn ca. kl. 17.00 – 18.00. I Skjerjehamn, det nyrestaurerte handelsstedet, er det muligheter for overnatting. Her blir det musikk og underholdning om kvelden, før ferden går videre neste dag. Akkurat den dagen vi er i Skjerjehamn planlegger Dag Lindebjerg og et team fra NRK å være der i forbindelse med en serie som lages om norskekysten.

Konvoien planlegges slik at folk både nord og sørfra kan kombinere reisen med Fjord 1 sine expressbåter.

Nattruteskipet "Sandnes" vil avgå fra Bergen torsdag 5. august, for dem som ikke har anledning til todagersreisen til Florø.

Fra nord er D/S "Thorolf" og M/F "Bilfergen" foreløpig påmeldt. Det kan bli muligheter å følge disse fra Måløy til Bergen. Følg med på www.fjordsteam.no.

Nytt fra ferjelaget "Skånevik"

Først vil vi takke for at utgiverne av Dampskibsposten har tatt opp Ferjelaget "Skånevik" som "medlemsforening". Vi ser frem til å kunne bruke Dampskibsposten som et forum for informasjon.

Medlemsinfo

Ferjelaget har slitt med å få ett tilfredsstillende opplegg rundt medlemsinfo til våre medlemmer. Vi gjør nå noen viktige grep. Et av disse er selvsagt deltakelse i DS-posten, men også hjemmesiden ferjelaget.no skal overhales. Facebook-gruppe er også etablert. Det er stadig viktigere å delta i den digitale verden, men også det trykte ord må holdes i hevd. I tillegg vil innkallinger til årsmøter, referater etc sendes ut sammen med DS-posten til medlemmene.

Ny base

Ferjelaget "Skånevik" har siden stiftelsen i 2005 hatt base i Skånevik i Sunnhordland.

Over tid har det å holde "Skånevik" operativ, samt tilsyn og vedlikehold blitt tyngre og tyngre på et heller lite sted. Sentrale personer som har gjort et kjempearbeid for Ferjelaget over mange år, føler behov for å skape et større miljø rundt fartøyet, slik at de får litt avlastning. Ferjelaget har fått avtale med Stord Havn/Stord Kommune om å etablere en hjemmehavn til "Skånevik" i Leirvik på Stord. "Skånevik" får fritak for havneavgift i havna der. Vi er glade for å få dette til. Vi håper med dette å greie å skape en større dugnads- og mannskapsbase der. Fremdeles vil stedet Skånevik være et viktig sted for oss, men for "Skånevik"



Foto: Erik Ask.

sin del er vi nødt til å skape et større miljø rundt henne på Leirvik, der også HSD-museet er etablert.

Mannskapssituasjonen

De siste årene har det vært utrolig vanskelig å få tak i kvalifisert mannskap. De særdeles gode tidene i skipsfarten utenriks har medført at markedet for sjøfolk har vært støvsugd, og medført at ferjeselskapene må hente inn de pensjonistene de greier å skaffe for å få hjulene til å gå rundt, og dermed blir veteranskipene lidende av det til slutt.

Rubbestadneset Yrkesskole

Det er også på gang et samarbeid med Rubbestadneset Yrkesskole der grupper av elever kan hospitere ombord på "Skånevik" noen dager i slengen. De kan da få opplæring både i maskinarbeid og vedlikehold, samt gjøre byssetjeneste. De var ombord på "Skånevik" på verkstedsoppholdet på Rubbestadneset i år, og gjorde en flott innsats der. Vi gleder oss til å se hva et slikt samarbeid kan skape.

Utleid til MDS

Noe av det viktigste som har skjedd på lang tid for Ferjelaget er at "Skånevik" nå er utleid til Det Midthordlandske Dampskibsselskab på Os i første omgang i 5 måneder. MDS eier fjordbussen "Midthordland", og har fått kontrakt på turistferjerute Balestrand-Fjærland i Sogn og Fjordane. "Skånevik" skal gå i denne ruta fra 1. mai til 30. september.

ISM-sertifisering

I perioden ferjen skal være i drift for MDS, skal ferjen ISM-sertifiseres. Det vil si at båten skal kunne ta mer enn dagens 100 passasjerer, og kunne føre

biler. Planen til MDS er 150 passasjerer og plass til ca. 22 biler. Ferjelaget har ikke vært ISM-sertifisert til nå. Årsaken til dette er at en ISM-sertifisering krever en relativt stor organisasjon rundt båten, og forsikringskostnadene er vesentlig høyere.

Knallhard vinter

Vinteren i år ble et mareritt for "Skånevik". En rekke vannrør, både til toaletter og radiatorer fryste opptil flere ganger, og medførte store skader på rør. Vinteren var utrolig kald i år, og medførte skader også på seilende ferjer i distriktet.

Verkstedsopphold

I skrivende stund er "Skånevik" til årlig sertifisering på Wärtsila Skipsservice på Rubbestadneset. Det er foretatt årlig kontroll fra Sjøfartsdirektoratet, og det er foretatt akseltrekk på den ene motoren. Alt var her OK. Dessverre ble rørskadene fra vinteren relativt krevende å få reparert. Rørene ligger til dels uisolerte i overbygningen, og er sårbare for langvarig sprengkulde. Før neste vinter kommer vi til å montere avtappingskraner på rørsystemet, slik at vi kan få blåst ut vannet i overbygningen før kulden setter inn, for slike vintrer kan vi ikke få flere ganger.

Vannblåsing

Før turen settes for Sogn og Fjordane, skal undervannskroget vannblåses. Dette har vi hatt øremerkede midler til i en periode. Arbeidet skal skje hos Sunnhordland Sandblåsing i deres nye dokk på Årskog i Fitjar. Dokken var før hos Mjellem & Karlsen i Bergen, bedre kjent som "ubåtdokken". Ca. 550 kvadrat skal blåses.



Foto: Geir Ole Søreng Skånevik

Gave fra Stiftelsen Uni

Stiftelsen Uni har finansiert nytt varslingsanlegg ombord. Det var ikke brannvarsling på "Skånevik" før, men nå har vi montert et særdeles omfattende anlegg. Det er montert brannvarslere i hele skipet, inkludert forpigg og enkelte lukkede rom. Det er også montert bevegelsessensorer som kan registrere innbrudd, samt det er montert sensorer på vanninntrengning og høy vannstand i lensebrønner. I tillegg til å varsle med alarmklokker både inne og ute, sender alarmsentralen ut SMS med spesifisert alarmmelding til flere mobiltelefoner. Stiftelsen Uni gav også penger til å kjøpe inn redningsvester til å øke kapasiteten til 200 passasjerer om ønskelig.

Vacuumtoaletter

Stadig nye krav til fartøyer skaper ofte problemer for veteranskip, den erfaringen har vel de fleste. Krav til toalett-

tank løste HSD på en enkel måte med "Skånevik", de "fant" en liten tank akterut som ble toalettank. Ferjen trafferte normalt et samband med lite trafikk, så behovet var ikke stort. Med 5 toaletter som har nedskylling etter "Niagarafoss-metoden", kunne ikke fartøyet takle "utagerende arrangementer" ved kailigge med en tankkapaistet på 600 liter. Siden "Skånevik" er fredet, måtte det en søknad til Riksantikvaren til for å søke om å få bygge to av toalettene om til vacuum-toaletter. Det gikk i orden, og toalettene ble bestilt hos Jets. Etter knallharde prisforhandlinger mellom teknisk sjef Eikemo og produsenten Jets, fant de likegodt ut at de kunne gi oss et komplett system. Takk Jets! Anlegget ble diskret montert, og vi er særdeles godt fornøyd.

*Med venlig hilsen
Ferjelaget "Skånevik"*

Vårtravelt i Dåfjorden

Av Øyvin Konglevoll

Våren er en travel tid hos Steinar Andersen på Dåfjorden Slipp i Fitjar på Stord. Da kommer ene fjordabåten etter den andre for slipping og bunnstopping, utbedring av pålegg og klargjøring for en travel sommersesong.

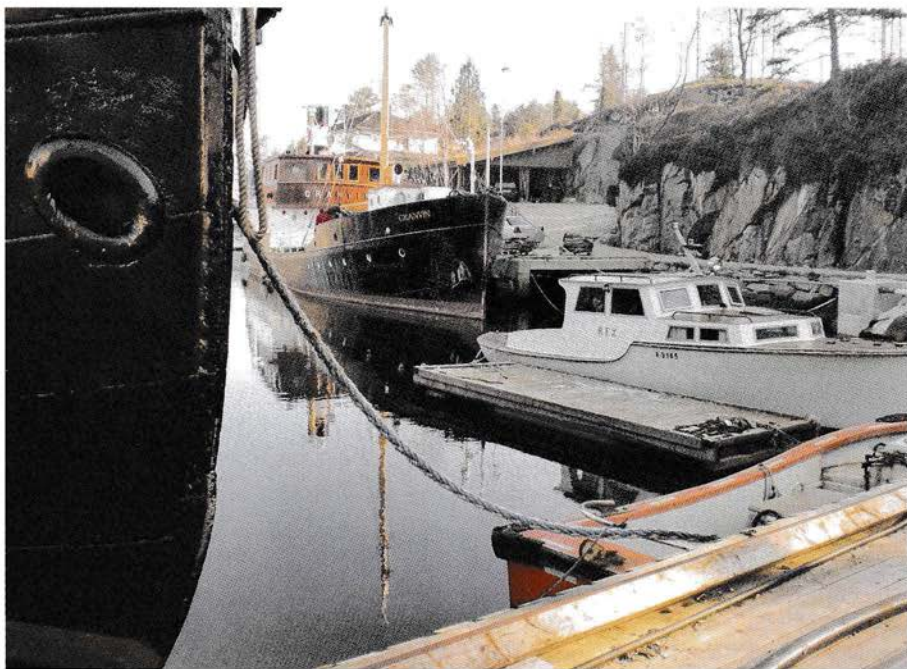
Denne vinteren har M/S "Midthordland" okkupert slippet i flere måneder. Vannblåsing av skroget åpenbarte store partier med dårlige plater. Disse er nå skiftet og "Midthordland" flyter igjen. I mellomtiden er "Vestgar" kommet opp, og også her var det dårlige plater. Disse blir i skrivende stund utbedret. "Granvin" ligger til kai og står for tur til slipping. Mannskåper både fra Stord og Bergen er ombord på vårdugnad.



"Jono".



"Vestgar", den nye slippet i forgrunnen.



"Granvin" og baugen på "Stavenes".

Forleden helg var det dugnadsmannskaper både fra "Granvin", "Vestgar" og "Stavenes" til stede. Da blir det både trivelig og folksomt. Snart ventes også "Atløy".

I tillegg til fjordabåter er entusiaster med egne prosjekt til stede. En av dem er Thor Viggo Vaage fra Leirvik, som bygger om en gammel klinkbygd stålbat til lystbat. Han har skiftet alle platene i skroget, i klinket utførelse. Båten heter "Jono", og skal være byggenummer 79 hos Glommen Verft i Fredrikstad, bygget i 1937 som bunkersbat for Norsk Engelsk Mineralolje (Shell). Lengden er 46 fot.

D/S "Stavenes"

Denne våren ligner mye på våren 2000, da D/S "Oster" lå her og det var hektisk



Klart for overnatting ombord i "Stavenes".



Dugnad ombord i "Stavenes".

jobbing for å få båten klar til Nordsteam. Denne gangen er det "Stavenes" som skal vises fram i Florø. I motsetning til "Oster", som først etter Nordsteam fikk Riksantikvaren med på laget, er "Stavenes" i den heldige situasjonen at Riksantikvaren er med og bidrar. Men det betyr at man må skynde seg langsomt. Riksantikvaren følger nøye med at absolutt alt blir gjort etter antikvariske prinsipper, og i den versjon av båten som grundig dokumentasjonsarbeid konkluderer med. Det er førsteklasses arbeid som gjøres, men det betyr at ting tar tid, og det viser seg urealistisk at "Stavenes" skal komme for egen dampmaskin til Florø. Selv om det er et skår i gleden og en skuffelse for noen, vil det bli en aha – opplevelse for folk flest å se "Stavenes" igjen: Overbygget tatt ned, plater, skott og rennesteiner i midtskipet vil være skiftet, salonghuset akter midlertidig innredet, midlertidig innredning med sovelugar på plass under bakken, ny skorstein er laget og livbåter er under bygging. Masten ligger i Gaupne i Sogn og vil snart bli hentet for å reises ombord. Ny bestikkklugar er laget og plassert. Nytt tredekk skal legges, og det er gjort avtale med Hardanger Fartøyvernssenter om oppsetting av brofront og teakrekker. Med åpen brofront, bestikkklugar,



dampskorstein og livbåter vil "Stavenes" til Florø på mange måter ha det utseende båten hadde fra 1904 til 1934.

Med det første vil båten slippsettes, sandblåses og primes i maskinrom og lasterom. Samtidig vil skroget bli tykkelsesmålt. Vi er da forberedt på at det kan komme noen overraskelser, men er beredt på å takle disse. Etter årevis med liten og ingen dugnadsaktivitet, er dette i ferd med å endre seg. Selv om det er mye å ta tak i, er det direkte inspirerende å gjøre dugnad ombord, for det gir tydelige resultater.

Ny slipp

Til tider kan det hope seg opp med båter som skal på slipp. For å unngå dette bygges det nå en ny slipp ved siden av den andre. Den nye skal kunne ta båter av "Granvin"s størrelse i lengde.

"Blücher"-katastrofen

Av Thor Hansen

I 70 år har kjempen "Blücher" ligget veltet med bunnen opp på 80-90 meters dyp ved Askholmene i Drøbaksundet. Kolossen ligger som et dystert og farlig fremmedelement med baugen vendt sør-
over i retning der den engang kom ifra. Bunnen rundt vraket av den 208 meter lange krysseren er sterkt forreven med fjell og stein og den heller 20-30 grader til babord. Riktignok er den tømt for det meste av oljen, men skipet er fortsatt en miljøtrussel. Ingen kan garantere at "Blücher" vil bli liggende slik i all evighet, der hun ligger på vippen. Alt tyder på at det er meget store belastninger på skroget slik den nå ligger med store sprekker flere steder og hva vil skje dersom akterenden raser og treffer bunnen 30-40 meter lenger ned med et brak? Den engang så stolte slagkraftige kryss-

seren som nå er en rusten skraphaug, rommer dramatikk og en uendelighet av lidelser og tragiske skjebner.

De fleste nordmenn kjenner mer eller mindre til det tyske krigsskipets dramatiske slutt i morgentimene 9. april 1940.- Men hva vet de fleste om selve hendelsen, skipet, mannskapet, offiserene og hvordan opplevde tyskerne ombord ildkampen i Drøbaksundet?

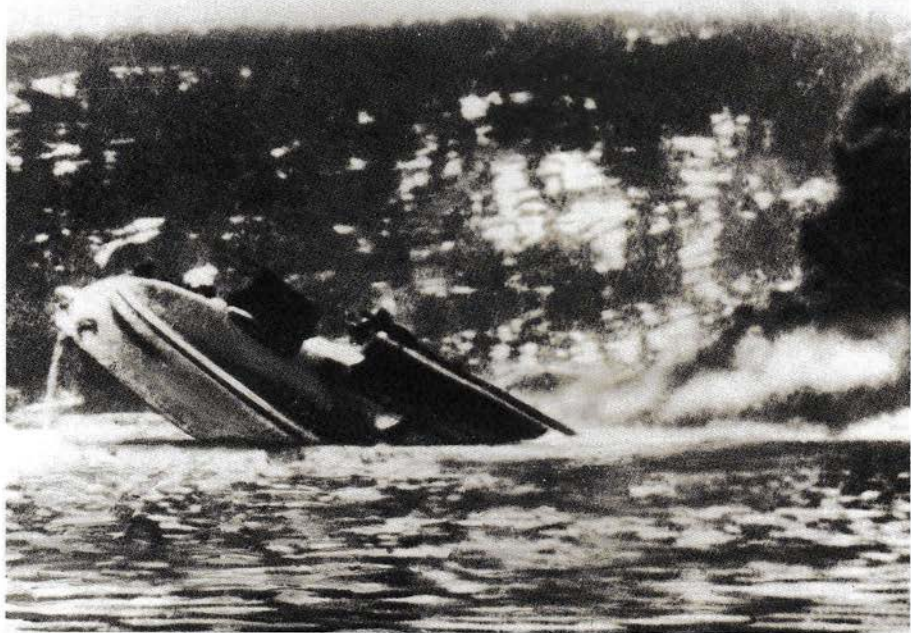
Boka "Blücher" – en dokumentasjon i bilder, gir svar på de fleste av spørsmålene. Forfatteren av denne boka, John Østby fikk fullført sitt livsverk med stor grundighet og innlevelse rett før han døde i 2008. Vi har fått forlaget Wera's tillatelse til å gjengi bilder og opplysninger som stort sett er hentet fra denne boka. Jeg var så heldig at jeg ble godt kjent



Den tyske krigsmarine nye stolthet, krysseren "Blücher". Foto: Fra boka Blücher - en dokumentasjon i bilder.



Bilder av "Blücher" på vei mot dypet. I hundretall kjempet unge tyskere med og uten redningsvest i det iskalde vannet og mot brennende olje. Foto: Fra boka Blücher - en dokumentasjon i bilder.



med John Østby for flere år siden, fordi vi delte samme interesse. Han skaffet meg tegningene av skipet og foret meg med bilder som gjorde sitt til at jeg fikk lyst til å bygge en modell av "Blücher" i skala 1:100. Østby skaffet meg også mange gode kontakter som kjente godt til det engang så imponerende skipet. Særlig tidligere formann i Marinekameradschaft Skrz. "Blücher", Alexander Dietzsch, som overlevde senkingen med et nødskrik har mye å fortelle, for vi har jevnlig brev og telefonkontakt.

Blücher's første tid

8. juni 1937 gled skroget til den nye kryseren av beddingen ved Deutsche Werke i Kiel. Først langsomt og så fortere og fortere fulgt av begeistrede rop fra et enormt oppmøte av tilskuere. Skipet hadde nettopp fått navnet "Blücher" som det tredje tyske krigsskipet med dette navnet.

Skipet var ferdig i september 1939 og etter en prøvetid på seks måneder, ble hun sendt ut i krigen, men langt fra kampklar. Nazistenes krigsmarine hadde fått et nytt kraftig tilskudd, men Hitler-Tysklands nye stolthet skulle få et kort liv!

Den strengt hemmelige planen med operasjonen Weserübung var i gang. Flaggskipet "Blücher" skulle starte sin krigstjeneste med å gå først i angrepstyrke 5, med Heinrich Woldag som skipssjef. De skulle forsere Oslofjorden og innta Oslo i morgentimene 9. april.

Eskadren startet fra Swinemünde natten til den 8. april og langt oppe i Skagerak ble det oppstilling ombord og besetningen ble fortalt at ferden gikk mot Norge. De fleste ombord på skipet trodde vel at

dette skulle skje på fredelig vis, men de skulle snart få oppleve noe ganske annet.

Hvor mange som var ombord på ulykesskipet da de nærmet seg kanonene på Oscarsborg og hvor mange som omkom har det vært mye usikkerhet om. Dietzsch som den gang var 19 år og tjenestegjorde i "Blücher"s maskinrom, mener det var 1340 mann fra marinen pluss noen høyere offiserer og stab. Dessuten minst 800 infanterisoldater og også et musikkorps som etter planen skulle marsjere opp på Slottsplassen og spille for Kongen.

Krigshelten

Da skipet nærmet seg Oscarsborg skulle mye dreie seg om en dyktig oberst som fikk maksimalt ut av det antikvariske festningsanlegget i Drøbakksundet. Oberst Birger Eriksen og hans menn på Oscarsborg skrev norgeshistorie med senkingen av "Blücher" i morgentimene 9. april 1940. Takket være oberstens mot, handlekraft og gode og resolute ledelse ble den tyske okkupasjonen forsinket, slik at kongen, storting og regjering fikk tid til å komme seg i sikkerhet.

Natten til 9. april fikk Eriksen melding om at en stor flåtestyrke var på vei inn Oslofjorden med slukte lanterner. Det forelå ingen krigserklæring og ingen visste hva skipene skulle. Eriksen forsøkte å få kontakt med myndighetene i Oslo, men lyktes ikke. Derfor tok han saken i egne hender. Han måtte handle raskt, og rakk ikke å beordre varselskudd. I stedet beordret han å lade kanonene Moses og Aron og på 1800 meters avstand til den første inntrengeren kom ordren: Ild kan åpnes! – Enten blir vi helter eller så blir det krigsrett, skal oberst Eriksen ha sagt da han tok avgjørelsen og beordret ild

"Som historiekilde er den lettlest og kortfattet. Variasjonene gjør derfor boka både leseverdig og samtidig virke som oppslagsverk." Telemarksavisa

"...det er et fabelaktig billedmateriale som er samlet, og teksten er lett til et såpass tungt emne." Maritim Logg

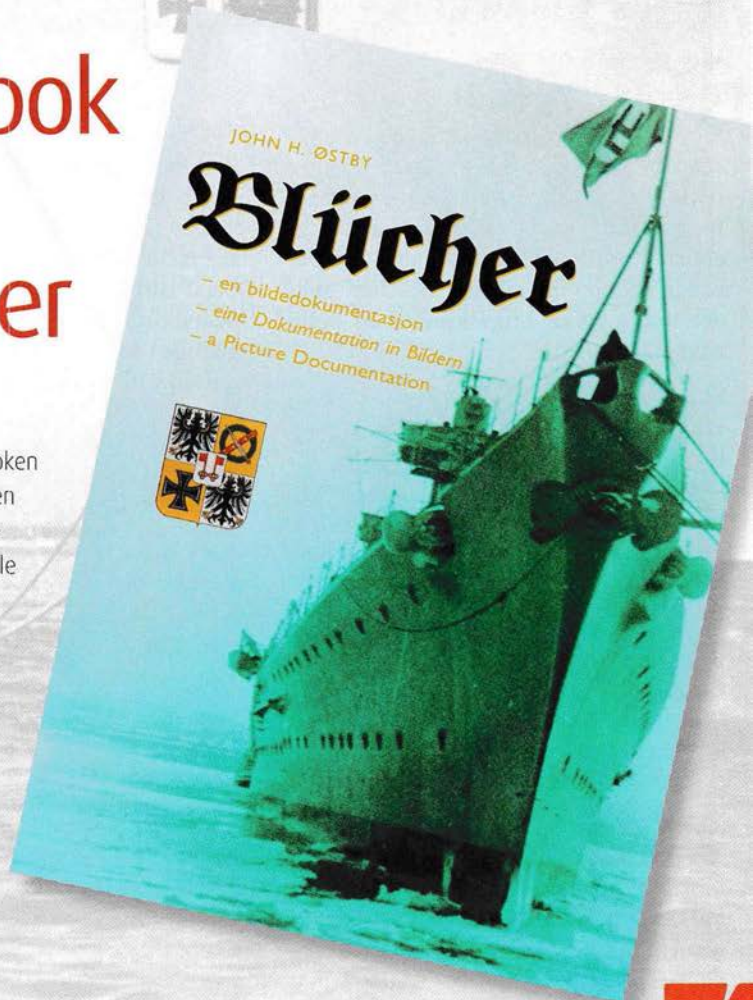
"Blücher, en dokumentasjon i bilder, anbefales på det beste og hos denne anmelderen skal denne boka få hederplassen i bokhylla!" Dampskipsposten

"...en fantastisk bildedokumentasjon..." Nostalgibølgen

Bildebok om Blücher

John H. Østby har i boken om den tyske krysseren *Blücher* samlet et omfattende billedmateriale fordelt på 264 sider. Mange av bildene er helt unike og har aldri vært publisert før - fra båten ble bygget til senere tids dykkeundersøkelser.

Pris fritt levert
kr 400,-



Telefon: 35 51 64 10 E-post: post@wera.no www.wera.no

wera
FORLAG



Slik mener kunstneren Harald Nygård at "Blücher"-vraket ligger i terrenget på bunnen.

Akvarell: Foto: Fra boka Blücher - en dokumentasjon i bilder.

med sine to 28 cm kanoner. Straks etter åpnet de andre batteriene ild og helvete var i gang.

Dødskampen

Folk ombord på den 18000 tonn tunge krysseren ser to skarpe røde glimt fra festningen og med tordenbrak eksploderer to granater like etter hverandre og mer skulle komme. Virkningen er formidabel med mange døde og sårede og snart sto hele midtskipet i lys lue. Ombord forsøkte slukkemannskapene å kvele ilden i det sterkt ødelagte skipet, men forgjeves. På enkelte plasser sto flammene meterhøyt og i de følgende minuttene utviklet det seg ytterligere kaos ombord etter at krysseren var blitt rammet av to torpedoer fra utskytingsstasjonen på Nordre Kaholmen. Hjelpeløs og dødsmerket

drev skipet mot Askholmene og alle var klar over at det bare var spørsmål om få minutter før krysseren ville gå ned. De som var inne i skipet hørte granatene eksplodere, men skjønte ikke hva som foregikk og lenge trodde de det var fra eget artilleri. Først da de to torpedoene traff, forsto mennene i skipets indre hva som hadde skjedd. Hele skipet rystet og fikk mer og mer slagside og ingen visste noe. Forbindelsen med kommandobroen var brutt. Dietzsch forteller at det verste var at mange av dørene var klemt sammen av eksplosjonene, slik at det var umulig for dem som var nede å komme opp den vanlige veien. Selv fikk han med sin unge og slanke kropp lirket seg gjennom et køye i skroget. Det utspant seg umenneskelige lidelser og hvor mange som møtte sin endelige skjebne i Drøbakksundet er uklart. Noen ble skutt



En ny "Blücher" i skala 1: 100 blir til i Porsgrunn, 70 år etter originalen forsvant i dypet.
Foto: Thor Norling.

ihel, noen druknet, noen brant ihel i den brennende oljen på havflaten og noen døde av hjerteslag etter den kalde svømmeturen.

Trolig var det nærmere 1000 unge tyskere som omkom og av dem var det mange soldater som hoppet ut i full utrustning og kom aldri opp igjen. De var så militært drillt at de ikke kunne tenke seg et liv uten gevær.

Dietzsch la på svøm mot land og etter en stund la han seg på ryggen for å hvile. Da så han skipet synke og det var fortsatt mange igjen ombord. Så reiste hekken seg stille opp og forsvant ned i det mørke vannet. Etter en god stund i det kalde vannet kom han seg helskinnet inn til land. Der var det flere overlevne som hadde reddet seg med fyrstikker i luene slik at de fikk gjort opp ild. Den eneste måten å overleve på var å bevege seg. Det var mye snø omkring og den som la seg til å hvile kunne være sikker på å omkomme. Man løp, sprang og hop-

pet og etter en stund kom en norsk soldat med gevær. På hans ordre marsjerte de forfrosne tyskerne til en bondegård. Der kunne de legge seg ned i høyet på låven ved gården og få kokte poteter. At det smakte nydelig, var det ingen tvil om.

Alexander Dietzsch overlevde krigen selv om det var små marginer. Etter han med nød og neppe klarte seg ved "Blücher"s undergang, ble han mannskap på ubåten U-592. I 1944 fikk han tannproblemer og ble sykemeldt. Ubåten dro av sted uten han på sitt siste tokt. Den forsvant med alle mann ombord.

I dag er Oscarsborg åpent for publikum og stedet har blitt Oslofjordens nye turistattraksjon.

Ta turen til den gamle festningen og tenk deg 70 år tilbake i tid. Da kunne vår historie vært ganske annerledes, om ikke oberst Eriksen og hans folk hadde stoppet "Blücher".

Kapp Horn - et farefullt område

Av Thor Hansen

Mandag 22. februar 2010. Vi er ombord på cruiseskipet NCL's "Norwegian Sun" og kaptein Tommy Stensrud fra Mysen, har nettopp plassert noen kjølige isklumper ned i nakken min, som et kjølig bevis på at vi nettopp hadde rundet Kapp Horn.

Vi passerte i flott vær med liten sjø og med mange smilende mennesker på dekk som betraktet den majestetiske klippen, den siste utposten mot Drakestrødet og Antarktis. Alt dette sto i sterk kontrast til det stygge ryktet, at Kapp Horn regnes som det tøffeste farvann i verden.

Det er mange ramsalte beretninger fra Kapp Horn, om sjøfolkenes barske liv på de siste store barkene og fullriggerne i dette til tider nådeløse farvannet, tider da seilskutene kjempet sin desperate kamp mot elementene i konkurranse med dampskipene.

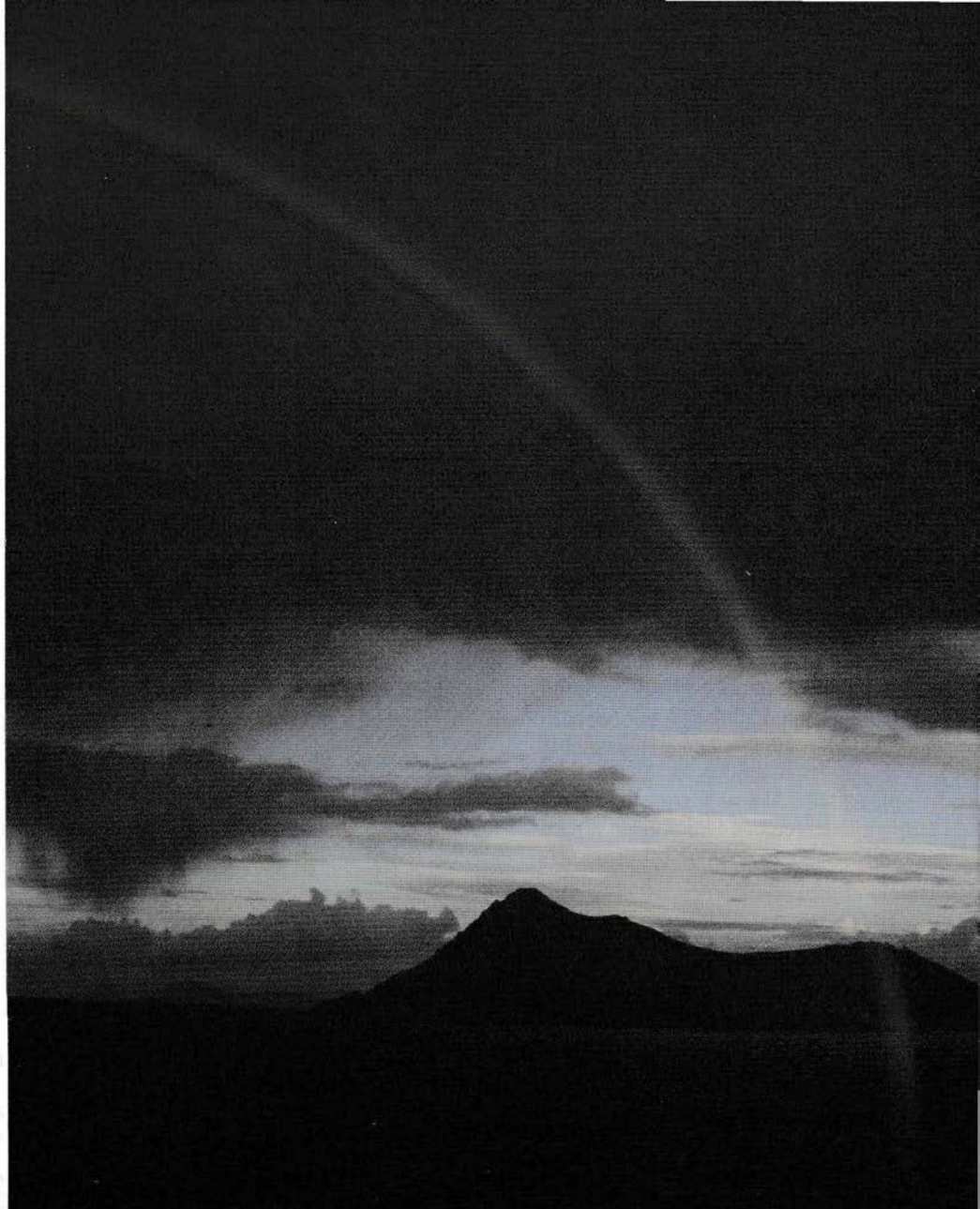
Skutene i de siste årene av seilskipenes lange æra var for det meste gamle, underbemannet, mangelfullt utrustet og mannskapets harde liv ble gjerne belønnet med en ussel hyre og et kosthold som lå betenkelig nær sultegrensen. – Men fra rederen til disse skutene hadde skipperen en stående ordre: Tjen penger! Ofte kunne det gå på livet løs og opp gjennom tidene har utallige skuter og barske sjøfolk sloss med Kapp Horn's uregjerlige vannmasser.

For mange ble det den siste havn i dette området. Mengder av skuter og menn måtte gi tapt og forsvant og det kan dreie seg om mer enn 800 skip og rundt 10 000 sjøfolk.

Mye er skrevet om sjøfolkenes harde hverdag i dette området. Her er det mye dramatikkk å finne.



I dette området har mange skip og sjøfolk møtt sin skjebne. Foto: Thor Hansen.



*Kapp Horn, en 425 m, høy klippe, **Kapp Hoorn**,
sp. **Cabo de Hornos**, Sør-Amerikas sørligste
punkt på 55°59' S.*

Foto: Thor Hansen

Sjøfolk forteller

Etter mange års seiling uten uhell gikk den norske jernbarken "Lady Elizabeth" 4. desember 1912 fra Vancouver med trelast. På denne tiden av året er været normalt på sitt beste i Sør- Atlanteren. Ved rundingen av Kapp Horn kom hun likevel ut for en orkanaktig storm.

24. februar skylte en stor bølge over skipet. I kaptein Knut Petersens beretning står det blant annet:

"Kl. 6 om Morgenen fik vi et svært Hav over Akterenden, som vaskede bort fra Roret begge rormændene, som dog blev reddet, den ene stygt forslaaet over det ene Øyet. Videre blev Rattet slaaet i stykker, Natthuset med Styrekompas blev vasket bort, Rorboxen ødelagt. Rorbænken vasket bort. Skylligtet til Kahytten indslaaet og fikk en Del Vand i kahytten. Fik ogsaa Taljen paa Roret

igjen og styrede med Taljer og ved Hjælp af et par afbræksde Arme, som var blevet tilbage.

Kl 7.m tog Skibet atter et Braat over, som begravede Skibet fra for til agter og vaskede bort Mandskabet fra Taljerne. Samme Sjø vaskede bort 4 af Mandskabet, nemlig Bestemand og 3 Matroser. Den ene af Matrosene saaes i Kjølvet, men det var umulig at gjøre noget til hans Redning.

Samme Sjø vaskede likeledes bort begge Baadene akter, Standardkompas med Nathus, hele Broen. Galgerne brækkedes af og Septerne til Galgerne bøiedes, som skulde de vere smekker vire.

En af de overbordskylede Matroser saaes mellom to Planker af Broen udenbords død....

Skibet havde, da den kastede til Vinden, begge Under-Merseilene og Fore-Stag-seil paa.



Passasjerene ombord på "Norwegian Sun" blir døpt av kaptein Tommy Stensrud, etter rundingen av Kapp Horn. Foto: Thor Hansen.



Jernbarken "Lady Elizabeth", Flotas siste seilskute og den eneste norske Kapp Horn-skute som fortsatt eksisterer på Falklandsøyene. Foto: Øistein Lydersens samling.

Styrmanden kom forud og lod gaa Stumpeskjoder efter Ordre; straks var Seilet i Filler, da det var umulig at faa det bjerget. Skipet lagde sig saa meget over paa Havet, at man var bange det skulde kandre. Skipet stevnede, efter det var kommet til Vinden, mellom NtO og NtN. Sjøen brækkede over og kastede skibet helt ind til midtskibs".

En annen som skriver om sine dramatiske opplevelser rundt Kapp Horn er W. Jones på fullriggeren "British Isles". På sin første reise med skipet forteller den 15 år gamle gutten at da de rundt Hornet vinteren 1905 fikk de et forrykende vestavær som sendte mange skuter til bunns eller drev dem tilbake. Om denne dramatiske og begivenhetsrike ferden forteller han:

"Av et mannskap på tyve var tre slått over bord, tre døde av skadene de hadde pådratt seg, to ble invalide for livstid, to

delvis invalider". Slik lyder fasiten av den reisen rundt Kapp Horn,- i sannhet en drøy pris for å levere en ladning på 3600 tonn kull.

"Skipper`s" ord var lov

Kapteinene på disse skutene var av en egen rase. Han var gjerne en stor personlighet og en dyktig sjømann som i en nødsituasjon måtte stole på sin egen oppfinnsomhet. I tillegg måtte han være en dyktig navigatør som forsto vindforhold, havstrømmer, avdrift, værforbehold osv. Han måtte også være lege, jurist, diplomat, forretningsfører og ikke minst en "far" og leder for sitt mannskap under alle forhold.

Det var ikke noe rart i det at mannskapet fikk stor respekt for slike karer.

Det fortelles: " ... Og så var stormen over oss! Skipperen sto surret til mesanmasta. Jeg så ikke gammer'n gå under dekk de seks døgnene stormen raste".

En pensjonert Kapp Horn skipper traff igjen noen av sitt mannskap og spurte:

"Hvorfor er dere så hyggelige mot meg"?

- *" Fordi De har gjort mannfolk av oss, kaptein!"*

Kontrastene er enorme fra datiden slit og farer rundt Hornet, til dagens slaraffenliv ombord på et moderne cruiseskip. Etter jeg hadde fått ristet vekk isklumpene i nakken, spekulerte jeg på om hvilket av skipets 11 restauranter jeg skulle få servert lunchen, - eller om jeg rett og slett skulle ta turen opp til øverste dekk i utsiktsalongen og makelig nyte en whisky med stø kurs mot Falklandsøyene.

Kilder:

- "Hvite seil", Kapt. William H.S. Jones.
- "Barske menn og hvite seil", Trygve Gundersen.
- "Gammelt fra Flota". Øistein Lydersen.

Fakta om Kapp Horn

Kapp Horn ligger på 55° 59' S på øya Hoorn (Hornos) syd for Ildlandet og er chilensk territorium. Kapp Horn-området, fra 50° syd i Atlanterhavet til 50° syd i Stillehavet, syd for "The Roaring Forties" (de brølende førti) regnes som det tøffeste farvann i verden. Havet rundt Antarktis strømmer kontinuerlig fra vest mot øst rundt kloden.

Den trangeste passasjen er det 432 nautiske mil (ca. 800 km) brede Drakestredet mellom Kapp Horn og Antarktis, mellom ca 56 og 63 grader syd. Her må også luftmassene som stadig beveger seg østover gjennom. "The Furious Fifties" (de rasende femti) og "The Screaming Sixties" (de hylende seksti). Området ved Kapp Horn er derfor preget av sterk strøm og vind fra vest mot øst.

Det er storm 300 dager i året og du kan oppleve alle fire årstider i løpet av få timer. Chile har nå en bemannet stasjon der nede som følger med i det som skjer i området.

Kapp Horn ble rundet første gang av en kommersiell hollandsk ekspedisjon 30. januar 1616. Ekspedisjonen med "Endracht" med 65 manns besetning og 19 kanoner var organisert av Isaac Le Maire som hadde i oppdrag å finne en ny vei rundt Sør-Amerika. Under kommando av kaptein Willem Cornelison Schouten seilte de fra Holland 14. juni 1615.

Navnet fikk Kapp Horn fra kapteinens fødeby Hoorn i Nord-Holland, ved Ijsselmeer ca 30 km nord for Amsterdam som de seilte ut fra.

Den første norske seilskute som rundt Hornet var briggen "Preciosa" 113 cl, (235 brt) av Drammen i 1840 med kurs for Valparaiso, kaptein C. F. Diriks. Den siste var fullriggeren "Skaregrøm", (ex "Castleton", ex "Svalen") 1970 brt. av Grimstad, våren 1926.

Den minste båten som har rundet Kapp Horn er sannsynligvis den svenske seilebåten "Bris II" på 19,5 fot med én mann ombord, Sven Lundin i juni (midtvinters!) 1980. For denne bragden fikk han The Royal Cruising Clubs medalje for godt sjømannskap. Men han hadde alle på det tidspunkt tilgjengelige hjelpemidler som ekkolodd, VHF osv., en 10 hk dieselmotor, - og aluminiumsbåten var bygget for ikke å kunne synke.

I 1935 gjorde rederiet Laeisz' seilskute "Priwall" turen på 5 dager og 14 timer.

Katastrofevinteren 1905 brukte den tyske fullriggeren "Susanna" 99 dager!





TILBUD FRA ferjekiosken.no

På vår nettside vil du finne en masse maritime bøker samt annen samferdsels-litteratur. Også diverse dvd/cd. Vi har et bredt utvalg av restaureringsrapporter.

Les mer om hvert enkelt produkt på vår nettside.

Blant våre nye bøker:

"Sjøfarten i Austrheim" og **"Linjer rundt jorden"** av Dag Bakka,
"Bragd og Berging" av Leo Oterhals, **"Forlis i Troms"** av Gunnar Grytaas,
"Sporveien i Bergen" og **"Den Norske Marines Bevoktningsfartøyer"** av Atle Wilmar.

Fra våre tilbud:

"Dei fine ferjene" 249,- (299,-) **"Då ferja forsvann"** 249,- (299,-)
"Frå krigsskip til flaggskip" 275,- (325,-) og **"Den hvite flåte"** 175,- (325,-)

Vi selger også den legendariske filmen "SS Martha".

NYHET: Vi selger nå restopplaget av Finn R. Hansens flåtelister.

SPESIALTILBUD TIL DS-POSTENS LESERE:

Alle lesere av DS-posten får 15% på alle våre varer ut mai.

Gjelder **kun** ved bestilling via epost ferjekiosken@ferjelaget.no
Oppgi at du er leser av DS-posten. Gjelder ikke tilbudsbøker/postkort/bekledning.

På vår nettside kan du melde deg på vårt nyhetsbrev, du får da nyheter og spesialtilbud rett i innboksen 1-2 ganger i måneden.

ferjekiosken.no

www.ferjekiosken.no ferjekiosken@ferjelaget.no

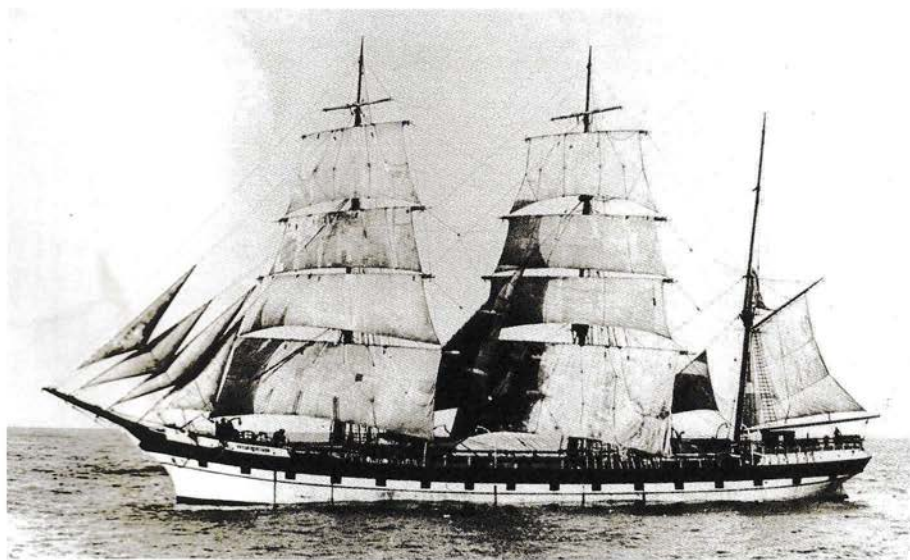
"Lady Elizabeth" og Falklandsøyene

Av Thor Hansen

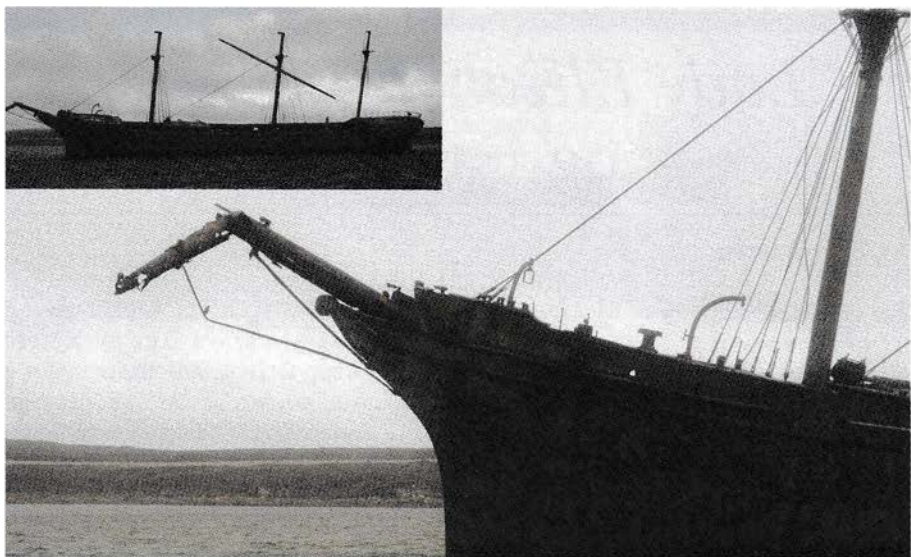
Vår ferd rundt Kapp Horn fortsatte videre med cruiseskipet "Norwegian Sun" mot Falklandsøyene og Port Stanley. Her hadde jeg forhåndsbestilt en utflukt med en lokal båt, som tok oss med rundt og hovedattraksjonen på denne båtturen var å vise oss noen av de mange skipsvrakene i området. De fleste av disse hadde nok fått skikkelig juling rundt Hornet og fikk sin siste havn her. På forhånd kjente jeg noe til den norske jernbarken "Lady Elizabeth" som lå der, kondemnert, ribbet men ikke helt glemt. Tidligere hadde jeg lest at noen norske interesser hadde forsøkt å få den hjem til Norge, som et

minne fra seilskutenes storhetstid og at dette skipet var det siste av Norges mange Kapp Horn skuter. Disse tankene og planene strandet særlig fordi det ville koste mye penger og at også myndighetene på Falklandsøyene mente den tidligere norske barken og alle de andre vrakene var et turistmål og attraksjon som de ikke ville gi slipp på.

Riktignok fikk engelskmennene fraktet vraket av "Great Britain", engang verdens største skip hjem til Bristol for å restaureres i 1970, men det er en helt annen historie.



"Lady Elizabeth under seil. Barken var et vakkert og solidbygget skip. Foto: Øistein Lydersen samling.



Baugsprydet til "Lady Elizabeth" synger på siste verset. Foto: Thor Hansen.

Besøket ut til "Lady Elizabeth" var spennende selv om hun lå der rød av rust og ganske nedbrutt av tidens tann. Men hun hadde fortsatt de vakre linjene i skroget og en stolthet over seg som fortalte at hun engang hadde vært et seilskip av ypperste klasse i sin storhetstid. I sin storhetstid ble hun omtalt som en skjønnhet, rett og slett smellvakker!

Der og da fikk jeg et sterkt ønske å finne mest mulig ut om den gamle barkens historie og skjebne. Det lokale sjøfartsmuseet hadde ikke så mye å bidra med, men da jeg kom hjem tok jeg kontakt med biblioteket på Norsk Maritimt Museum og da ble det fart på sakene. Hjem til min postkasse kom det en fyldig konvolutt med artikler som tidligere var skrevet om skipet. Jeg la merke til at særlig ett navn gikk igjen på en del av disse kopiene og det var Øistein Lydersen. - Vel tenkte jeg, han må ha peiling og jeg slo opp på de Gule sidene og straks etter



Fra land ser vraket slik ut. Foto: Øistein Lydersen.

hadde vi telefonkontakt. Enkelte ganger er verden ikke så stor, for Øistein er medlem i Norsk Veteranskipsklub, godt kjent i veteranskipsmiljøet og så er han sønnesønn til rederen som engang eide "Lady Elizabeth! Snakk om innertier! Snart etter dukket det opp flere kopier og bilder av den engang så stolte skuta.



Dette vraket helt inne i hovedstaden Port Stanley, gjør nytten som fugleberg.

Foto: Thor Hansen.

Litt om skipets historie

Jernbarken ble bygget i Sunderland i 1878. Skipsbyggeren var Robert Thompson, Jnr. og kjøpt av Londonrederen John Wilson. Han gikk konkurs i 1884 og den nye eieren ble kaptein Georg Chistian Karran. Skipet hadde en lengde på 223 fot og var på 1.308 br. tonn. Fra 1884 gikk den i fart mellom Nord- og Syd-Amerika, Australia, Europa og forskjellige havner i Det fjerne Østen.

Skipet kom under norsk flagg i 1906 som så mange andre britiske skip på denne tiden. Det var Skipsaktieselskabet "Lady Elizabeth" ved Lars Lydersen som ble den nye eieren. Året etter overtok broren Nils Anders Lydersen, fra Sundet i Flostad ved Tvedestrand det hele og det gikk bra for den nye redere i flere år inn-til skipet møtte uværet 24. februar 1913 på sin reise fra Canada til Sør Afrika.

Kursen ble satt mot Falklandsøyene for å søke nødhavn.

Vanskelighetene for det hardt prøvde mannskapet var ikke over når de nærmet seg trygg havn. På vei inn til Port Stanley gikk skipet på grunn den 13. mars og dermed ble Ladyen's skjebne beseglet. Etter det steinharde møtet med en av Falklandsøyene ble hun slept inn til Port Stanley og man fant ut at skipet måtte kondemneres.

Det medtatte fartøyet ble solgt til The Falkland Island Company.

Hovedstaden Port Stanley skulle bli skipet siste og endelige havn. Hun ble i mange år brukt som et flytende lager-lokale helt fram til 1936, da en ny storm raste over henne. Ankerfestene ble revet løs og hun drev inn på stranden i Whalebone Cove ca. en kilometer fra Port Stanley, og der har hun ligget siden, utsatt for vær og vind som et solid landemerke.

"Lady Elizabeth" er vel den eneste ekte norske Kapp Horn-skute som fortsatt eksisterer og de tre mastene strekker seg ennå mot himmelen, som en stille protest på den harde skjebnen som ble henne til del. Før eller siden vil elementene ta knekken på den engang så vakre Ladyen,- jeg er glad jeg har fått sett skipet og lært henne å kjenne.

Takk til Øistein Lydersen og Norsk Maritimt Museum som la grunnlaget til denne artikkelen.

Kun denne mastebiten er igjen på Falklandsøyene fra engang verdens største skip "Great Britan".

Foto: Lise Helland Hansen.





SEM & STENERSEN FORLAG

Gallionsfigurer på norske skip

En del av vår glemte maritime historie, rikt illustrert.

Av Gøthe Gøthesen

Dette er den første boken som er skrevet om gallionsfigurer og ornamenter på norske skip. Den fyller derfor et tomrom i vår maritime historie. Den forteller om opprinnelsen til skipsdekorasjonene og er full av anekdoter og historier om disse figurene og skipene de tilhørte.

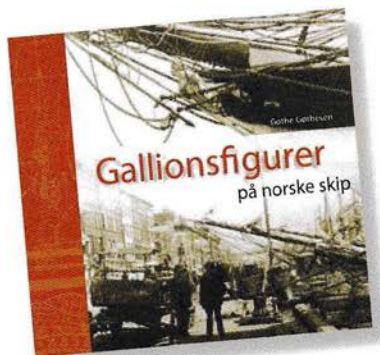
Forfatteren Gøthe Gøthesen er født i 1931. Han har særlig interessert seg for vår maritime historie om sjøfart, skip og kystkultur. Hans maritime forfatterskap inkluderer tretten bøker om båt, skip, sjøfart og sjøfolk. I denne boken tar han for seg seilskipene fineste pryde: Gallionsfigurene.

Boken er rikt illustrert med bilder av gallionsfigurer og ornamenter. Det er også blitt plass til et kapittel om noen av dem som skapte disse figurene, de såkalte biltskjærerne som tilhører en glemt gruppe kunsthåndverkere.

«Dette er en etterlengtet bok om et viktig avsnitt i vår maritime kunsthistorie. Knappt noen utsmykning er sterkere tilknyttet skipsbyggingens historie enn nettopp gallionsfiguren, som etter sin storhetsepoke under seil fikk sin egen norske svanesang på Fred. Olsens skip i mellom- og etterkrigstiden.

Som i sitt tidligere forfatterskap viser Gøthe Gøthesen sin evne til å kombinere fagkunnskap med en engasjerende og lesevennlig formuleringsevne. Sammen med et rikt og variert billedmateriale og en vakker formgivning gjør dette Gallionsfigurer til en både vakker og verdifull gavebok.»

Bård Kolltveit
tidl. direktør ved
Norsk Sjøfartsmuseum



Gallionsfigurer på skip er på 163 sider,
Formatet er 24,5 cm x 22,5 cm
Utgivelsesdato: September 2010

Hermed bestilles:

... eksp. Gallionsfigurer på norske skip.

Veiledende pris: 399,- ISBN 82-7046-078-6

Adresse:.....
Postnr:.....Poststed:.....
Telefon:.....Telefax:.....
E-post:.....

Kan også bestilles via ordrefax 22 20 61 76,
telefon 22 20 81 00 eller www.semstenersenforlag.no
SEM & STENERSEN FORLAG AS, Postboks 2735 St. Hanshaugen, 0131 OSLO

SEM & STENERSEN FORLAG AS

Postbok 2735 St. Hanshaugen
0131 OSLO

Ørje - der Haldenkanalen, sluser, dampbåter og tekniske kulturminner møtes

Av Arne Holm og Harald Lorentzen

Der E18 og Haldenvassdraget møter hverandre ligger et tettsted med et spennende kulturhistorisk miljø, i form av kanalmuseum, sluser, dampbåter og mange andre severdigheter.

Det spesielle med Ørje er at frivillige krefter i samarbeid med næringsliv, Marker kommune, Østfold fylke og Staten har greid å ta vare på kulturminner knyttet til skogen og vassdraget med fløting, kanaler damp og dieseldrevne båter. Til sammen utgjør dette et komplett og unikt miljø, som oppleves best under den årlige "Slusefestivalen", i år 25-27. juni.

Skogen og vassdraget

Hele indre Østfold er naturmessig dominert av skog og vassdrag, og drift og utnyttelse av skogen har derfor vært en viktig næringsvei i områdene omkring Ørje. Helt fra 1400-tallet har det vært fløtet tømmer på vannveien som strek-

ker seg fra Aurskog-Høland til Halden. Haldenkanalen som vannveien kalles til daglig, består av 5 sjøer, 3 slusesteder og 8 sluser, en i alt 80 km lang strøm av opplevelser, severdigheter og idyll. Et levende kulturminne til vår disposisjon.

Otteid og Grasmo kanal

Eierne av de store sagbrukene i Haldenvassdraget eide store skogområder på begge sider av svenskegrensen. Det var tungvint å transportere tømmeret fra Stora Le i Sverige over Otteid til Øymarksjøen. Under ledelse av Engebret Soot ble Norges første kanalsystem anlagt her og åpnet i 1825. Otteid Kanal representerte en stor forbedring, men det var likevel behov for en vannvei fra Sverige til Norge i grenselandet mellom Dalsland, Akershus og Østfold. Engebret Soot påtok seg i 1847 å bygge en slik transportåre. Han ble engasjert for å bygge et kjerratsystem, men



Eldre bilde av D/S "Turisten".



Etter 12 år med restaurering hos Hansen & Arntzen, kunne "Turisten" vende tilbake til Haldenvassdraget. Foto: Geir Arntzen.

D/S TURISTEN

Bygget 1887, Nylands Verksted, Kristiania, nr 65

Lengde 82,2 fot Bredde 13,7 fot. 76
Brutto register tonn

Private eiere. Bygget for å frakte passasjerer og gods mellom Tistedal og Skulerud, med i alt 11 anløpssteder. Turen tok ca.9 timer, og det ble etter hvert en attraktiv rundtur med tog fra Oslo til Halden, så med båt til Skulerud, for til slutt å ta toget fra Skulerud tilbake til Oslo.

I aktiv tjeneste fra 1887 til 1963. Senket i Femsjøen i 1967. Lokalisert i 1994 og senere hevet. Lå lenge i Tistedal for restaurering av skroget. Senere overført til Stathelle for komplett restaurering til opprinnelig stand og returnerte til Halden-kanalen sommeren 2009.

ønsket å bygge et slusesystem, og slik ble det. I Grasmo kanal er det 15 sluser, noen dype og andre grunne. Alle slusekamrene har samme volum. Murene er doble, tett med rosentorv, Soots egen oppfinnelse. Kanalen bukker seg vakkert gjennom tett skog, er nyrestaurert og vel verdt et besøk. Ved slusene finnes også et Grenselosmuseum. Man rekker fint å besøke både Ørje og Grasmo kanal på en dag.

Saugbrugsforeningen

Saugbrugsforeningen i Halden var en stor skogeier i grenseområdene alt fra 1860-tallet. Tømmeret derfra skulle både til egne sagbruk i Sverige og til Halden. Transporten foregikk med håndmakt helt frem til 1861 da Saugbrugsforeningen fikk levert sin første dampbåt på norsk side, d/s Thor.

I 1868 ble Dalsland Kanal åpnet og man fikk derved adgang til Väneren. Fra 1859 tegnet man aksjer i en dampbåt på den svenske innsjøen Stora Lee.

Det Fredrikshaldske Vassdrag

På 1840-tallet oppstod tanken om kanalisering av vassdraget for å få til en mer rasjonell tømmerfløting. Engebret Soot utarbeidet planer om et kanalsystem fra Aurskog til Tistedalen.

I 1852 ble "Aktieselskabet for farbarligjørelse av det Fredrikshaldske Vassdrag" opprettet. Byggingen startet umiddelbart, og allerede 7. juni 1853 ble Stenselv kanal med gamle Brekke sluser åpnet. Ørje og Strømsfoss sluser ble bygget i 1859. Hele anlegget stod ferdig i 1860. Engebret Soot døde i 1859, og minnes i dag med en bauta ved øverste sluse i Ørje.

Allerede i 1861 ble Krappeto sluser rasert og Brekke sluser delvis ødelagt av vårfloppen.

Ikke før i 1877 ble hele kanalen gjenåpnet. I 1924 stod nye Brekke sluser ferdig, og dette er den høyeste slusen i Europa, med løftehøyde 24 meter fordelt på fire slusekamre.

Ørje Brug

Fra 1860 til langt ut på 1970-tallet var det stor aktivitet på og langs vannveien. Det ble anlagt sagbruk, møller og på Ørje ble det bygget tresliperi, som var i drift fra 1886 til 1942. Ferdige tremassebarrer ble lastet i lektre og slept til Tistedalen hvor de ble lastet på jernbane. Om vinteren ble tremassen fraktet med hest til Mysen, og derfra med jernbane.

Kanalmuseet

Som følge av mindre aktivitet på kanalen ble Kanalselskapets økonomi anstrengt og tømmerfløtingen opphørte helt i 1982.

I 1980 ble det satt i gang arbeid for å bevare vassdragets kulturminner samt fremme allmenn bruk av vassdraget. Bak dette står frivillige krefter, Haldenvassdragets Kanalselskap, kommunene, fylket, Staten og lokalt næringsliv.

Haldenvassdragets Kanalmuseum og en venneforening ble opprettet, og har som målsetting å formidle vassdragets natur- og kulturhistorie.

Fra 2007 til 2010 har det blitt investert over 20 millioner kroner i oppgradering av anleggene langs kanalen, slik at både sluser, brygger, servicehus og sjømerker er i bedre stand enn noen gang.

Museet åpnet i 1986 og den permanente utstilling er lokalisert i den gamle fabrikkhallen på Ørje Brug. I samarbeid med lokale krefter foregår det en rekke arrangementer på området. Museet har blitt et levende samlingssted for fastboende og tilreisende i Indre Østfold. Kanalmuseet er en del av Østfoldmuseene.

I starten var museet et rent kulturhistorisk museum som berettet om virksomheten som har vært knyttet til tømmeret og foredlingen av det. Imidlertid er vassdraget svært interessant også naturhistorisk og økologisk, med en stor variasjon av naturtyper og biologisk mangfold.

I dag dokumenterer og formidler museet både natur- og kulturhistorie gjennom bilder, gjenstander og en rekke modeller. Museet forsøker å skape en forståelse av samspillet mellom vassdragets natur og menneskets bruk av det. Museet informe-

rer om vassdragets rekreasjonsmuligheter og driver egen undervisningsvirksomhet rettet mot skoleverket. Kanalmuseet har fått ansvaret for kartlegging og overvåking av biologien i vassdraget i forbindelse med EUs vanddirektiv.

På museets område finner vi Brugshallen med møte -og festlokale og storkjøkken, bestyrerbolig, nytt galleri, flere arbeiderboliger, en liten oppgangssag og andre maskiner, slusene og ikke minst samlingen av damp -og motorbåter.

Slusefestivalen

Det er aktivitet på museumsområdet hele året, men det største og mest

allsidige arrangementet er den årlige Slusefestivalen siste helg i juni, i 2010 fra 25. til 27. juni. Da er det liv i alle bygninger og på hele området, og sammen med lokale krefter arrangeres jazzkonserter, teaterforestillinger, kunstutstillinger, aktiviteter for barn som Olabil-løp, visning av gamle håndverkstradisjoner, salg fra boder, matservering og konkurranser. Fra brygga går Engebret Soot korte turer, og noen ganger også de andre båtene. Slusefestivalen er et arrangement som de fleste med litt interesse for historie vil ha stor glede av å besøke.

Her er årets program, for detaljer se: www.slusefestivalen.no

PROGRAM SLUSEFESTIVALEN 26.-28. juni

Fredag 26. juni

- 18.00 Slusespillet om Engebret Soot
- 20.00 Pub kveld i Brugshallen
- 22.00 Jazz i Øymark Kirke: Brazz Brothers

Lørdag 27. juni

- 09.00 Frokost i sentrum
- 11.00 Brugsområdet åpner med Håndverksdager
 - Auksjon
 - Veteranbåtkjøring
 - Helikopterflyging fra rådhusplassen
 - Atlier Øvre har utsilling i Wang
 - Olabiløp
- 16.30 Nedre slusekammer på båten: Lucky Seven med Duke Heitiger
- 20.00 Brugshallen: Solveig Slettahjell & Slow Motion Orch samt Lucky Seven med Duke Heitiger

Søndag 28. juni

- 11.00 Gudstjeneste i Brugshallen
- 12.00 Atelier Øvre har utsilling i Wanggården
- 16.00 Slusespillet om Engebret Soot

Kos deg med maritime filmer og bøker

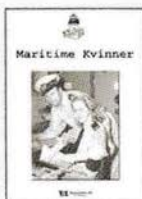
fra Sjøfartsfilm av Ellert Munch Lund



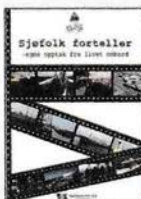
DVD 295,-



DVD 295,-



DVD 295,-



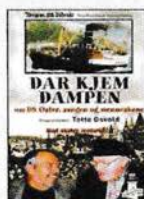
DVD 295,-



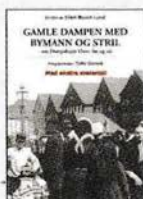
DVD 199,-



DVD 199,-



DVD 199,-



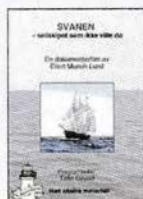
DVD 199,-



DVD 199,-



DVD 199,-



DVD 199,-



Bok 298,-

DVD-ene og bøkene i
vår maritime kulturarv
fåes kun hos din bokhandel
eller Sjøfartsfilm.no



Bok 298,-



norli
i utvalgte butikker

TANUM

NOTABENE

libris

Sjøfartsfilm AS, Wedel Jarlsbergsv. 36, 1358 Jar
Tlf. 90 86 99 39 - E-mail: post@sjofartsfilm.no

www.sjofartsfilm.no

Returadresse: Postboks 1287 Vika, N-0111 Oslo



Foto: Eivind Lande

*I 2005 kunne endelig "Styrbjørn"-gjengen
dra på sommertur med eget fartøy.
Her på tur sørover i Karmsundet etter en meget vellykket "jomfrutur"
til Kystens landsstevne i Kalvåg og Nordsteam i Bergen.
Og i år er D/S "Styrbjørn" 100 år!*