

DAMPSKIBS

P O S T E N



Foto: Harald Sætre.

*D/S "Børøysund" gjør seg klar til å forlate Bergen
med kurs mot Florø og Fjordsteam i 2010.*

D/S "Stavenes" (t.v.) skal slepes av M/S "Vulcanus".

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 2.600

Styremedlemmer 2011

Norsk Veteranskibsklub

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

Formann:
Eivind Lande Mobiltlf. 926 62 717

Viseformann: Priv. tlf. 22 71 23 28
Rolf Nordby Mobiltlf. 924 47 023

Sekretær: Priv. tlf. 22 73 28 27
Pål Gulbrandsen Mobiltlf. 928 53 638

Kasserer: Priv. tlf. 22 56 94 66
Nik Rød Mobiltlf. 412 77 115

Nordhordland Veteranbåtlag

N-5991 OSTEREIDET

Leiar:
Tor Bjørgaas Priv. tlf. 56 35 41 82

Nestleiar:
Odd Tepstad Priv. tlf. 56 51 31 06

Kasserer:
Hjørdis Lillejord Priv. tlf. 56 39 52 45

Effektforvalter:
Vigdis Markussen Priv. tlf. 56 35 01 21

Veteransklipslaget Fjordabåten

Postboks 1740 Nordnes
N-5816 BERGEN
www.fjordabaaten.no

Formann
Terje Kvamme 55 28 31 18 / 951 35 711

Kasserer:
Gunvor Teigland Mobiltlf. 926 05 725

Nordenfjeldske Staalskibs-union

Leder:
Per Kr. Rognes Priv. tlf. 73 52 68 08
Schøllers gate 12, Mobiltlf. 907 41 054
7043 Trondheim

Stiftelsen D/S STORD I

Daglig leder: Mobiltlf. 911 62 906
Arne Sundal Priv. tlf. 55 13 09 04

Atløys Venner

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

Ferjelaget "Skånevik"

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

Vår maritime bokhandel:
www.ferjekiosken.no

Veteranskibslaget Stavenes

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

**HUSK STOFFRIST
NESTE NR.
11. APRIL 2011**

NB!
Ny leveringsadresse:
Se side 7

Redaksjonen – Dampskibsposten

Redaktør:

THOR HANSEN

Friisebrygga 2

3921 Porsgrunn

Tlf. 35 55 52 01

Mobil: 911 28 809

e-mail: tho-h@online.no



Harald Sætre

Bogane 20

5260 Indre Arna

Tlf. 55243357

Mobil: 90759186

harald@setre.net



Innholdsfortegnelse:

	Side		Side
Formannen i NVSK har ordet	4	En skolestil.	25
Redaktørskifte i Dampskibsposten ..	6	Med "Storegut" over Tinnsjøen.	28
Heder til Hjørdis Walle-Jensen	8	Jørgen Hansens store heltedåd.	35
Morgendagens fartøyvern	9	D/S "Horten"- Fra en svunnen tid da	
Frivillighetsfellen.	10	damp var det viktigste driftsmiddelet! ..	39
Veteranskiplaget Fjordabåten	13	Flott modell av "Stord I"	41
Fin 80-års gave til MS "Granvin"		PROSPEKTKORTET : Del 21	42
fra Riksantikvaren.	14	Siste reis for barkassen	
D/S "Stord I"-arbeidene ved		fra "Blücher"?	49
Hardanger Fartøyvernssenter	16	Sluppen "Restauration"	52
Nytt fra Ferjelaget "Skånevik"	18	D/S "Turisten"	57
Nytt om "Folgefonn"	21	Film- og bokanmeldelser	58
Tilbakeblikk på 2010 og status		Fredning av fartøyer	58
for MS "Atløy"	22	Gammel og ny tid	59

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

Nytt år og ny formann. Vi var imidlertid mange som gjerne hadde sett at Rolf Nordby hadde fortsatt som leder av Norsk Veteranskibsklub, men han lot seg ikke overtale denne gangen. Rolf sa imidlertid ja til å fortsette som viseformann – et verv han har hatt mer enn noen annen i klubben og mer eller mindre sammenhengende siden 1980-tallet. Rolf har gjort en kjempejobb enten han har vært formann eller viseformann, og det er ganske illustrerende at så godt som samtlige formenn de siste tiårene har sagt ja til vervet kun under forutsetning av at Rolf stiller som viseformann. Også for meg var det en forutsetning å ha Rolf med på laget.

I tillegg til Rolf Nordby er det selvsagt mange andre som også bidrar med betydelig kompetanse og arbeidsinnsats. Det gjelder både i styret, mannskapet på fartøyene og andre frivillige som deltar på en eller annen måte. De fleste aktive medlemmene holder til i Oslo-regionen, men vi har også en del viktige støttespillere med adresse helt andre steder i landet. Dampskibspostens redaktør Thor Hansen, som har bodd meste av sitt liv i Porsgrunn, er kanskje det beste eksemplet i denne sammenheng. Han har vært med i redaksjonen siden 1986 – eller siden nummer 18. Denne utgaven av Dampskibsposten er nummer 90. Thor har med andre ord preget medlemsbladet vårt mer enn noen andre.

Det var Arne Drage som var redaktør i bladet da Thor ble trukket inn i arbeidet. Med medfødt interesse for



Eivind Lande.

sjøfartshistorie og lang arbeidserfaring fra avisproduksjon (Telemark Arbeiderblad) ble det snart klart at han var en stor ressurs for klubben. Etter hvert som Arne Drage trakk seg mer og mer ut av arbeidet, var det derfor klubbens absolutte ønske at Thor skulle overta redaktørstolen. I realiteten har han nå hatt denne funksjonen i over 20 år. På disse årene har han virkelig satt sitt preg på bladet. Som de fleste har lagt merke til har Dampskibsposten blitt stadig tykkere selv om kvantitet kanskje ikke er det viktigste i denne sammenhengen. Det viktigste er kvaliteten på det som trykkes. Selv om Thor skriver en god del selv, er redaktøren selvsagt også avhengig av innspill fra andre skribenter rundt om i landet. Thors ekstremt positive væremåte er en god egenskap for å få andre til å bidra med stoff og for å skape interesse for Dampskibsposten.

Opprinnelig var Dampskibsposten et rent medlemsblad for Norsk Veteranskibsklub. Bladet har imidlertid utviklet seg gradvis til å bli et mer

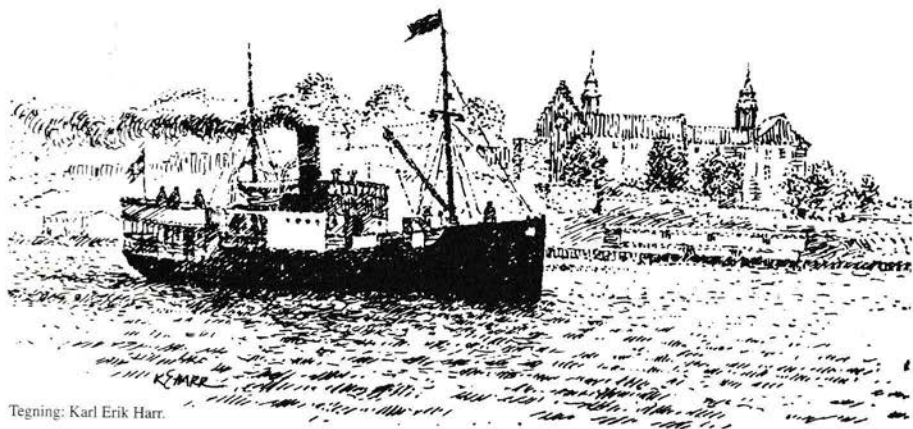
generelt sjøfartshistorisk fagtidsskrift og flere fartøyvernforeninger på Vestlandet og i Trøndelag bruker nå også bladet som "sitt" medlemsblad. Opplaget har økt til 2600. Det er kjempeflott og det binder de ulike maritime kulturverninteressene tettere sammen. Thor Hansen har også forsøkt å etablere et tettere og mer formalisert samarbeid med de andre foreningene – et redaksjonsråd med representanter fra de ulike klubbene knyttet til "Granvin", "Stord", "Oster", "Atløy" og "Stavenes". Dette redaksjonsrådet har fungert i perioder, men det er kanskje en ide å forsøke å revitalisere dette.

Thor Hansen har de senere år gitt uttrykk for at han ønsker å gi seg som redaktør. Dette ønsket har veteranskipsklubbens styre forsøkt å fortrenge i det lengste. Thors innsats har vært så enestående at ingen har villet pensjonere han. Det har heller ikke vært mulig å finne noen som kunne fylle denne plassen på en antatt like god måte som Thor. Derfor har Thor fortsatt – nummer for nummer – uten å sende sin endelige oppsigelse. Så kom imidlertid

ideen om å spørre "vår" branningeniør på Hamar – Georg Jensen. Han har over 30 års fartstid som fyrbøter – både på "Børøysund" og "Styrbjörn". Han har sittet i veteranskipsklubbens styre og han har hatt en sentral rolle i Stiftelsen Hestmandens fagråd. Han er fortsatt klubbens oppnevnte medlem i Stiftelsen Hestmandens representantskap. Georg Jensen er med andre ord en fartøyverner med lang og bred erfaring. Han skriver godt og han er opptatt av faglige problemstillinger. Styret i Norsk Veteranskipsklub har stor tro på at Georg Jensen kommer til å bli en av de virkelig store redaktørene i den norske dampskipshistoriske fagpressen gjennom tidene. Hvorvidt han vil nå helt opp på siden av Thor Hansen, vil framtida vise. Lykke til!

Til slutt vil jeg takke Thor Hansen for 72 fantastiske utgaver av Dampskipsposten – en enestående innsats for Norsk Veteranskipsklub spesielt og for formidling av sjøfartshistorie og maritimt kulturvern generelt.

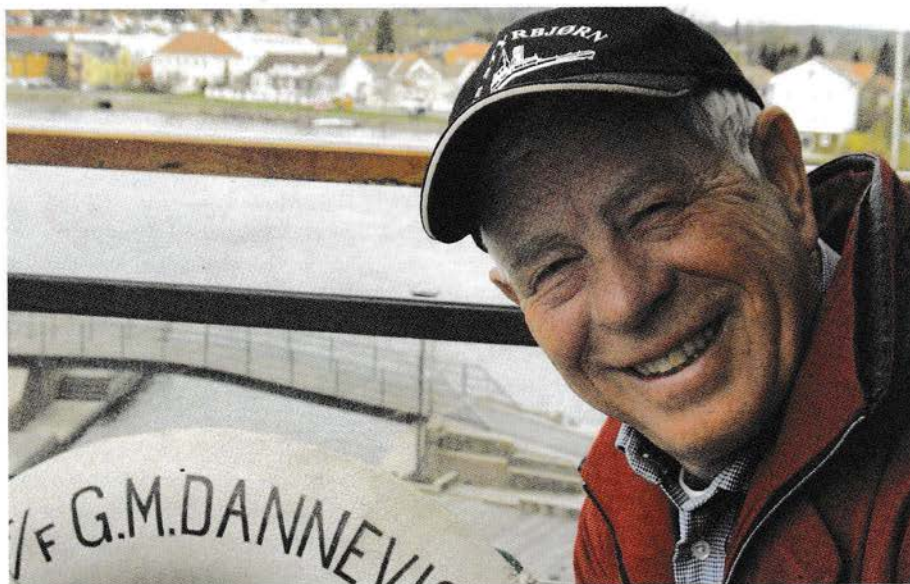
Eivind Lande



Tegning: Karl Erik Harr.

Redaktørskifte i Dampskibsposten

Av Thor Hansen



Thor Hansen, trekker seg som redaktør av Dampskibsposten. Foto: Per Chr. Svendsen.

Etter lang fartstid ved å være med på å utgi Dampskibsposten, har nå tiden kommet til å si takk for meg. Etter dette nummeret fratrer undertegnede som redaktør av bladet.

For min del startet mitt bekjentskap med Norsk Veteranskibsklub og Dampskibsposten i 1986, da jeg ble kjent med Arne Drage. Han var ansatt i rederiet Fernley & Eger og ivrig veteranbåtentusiast på friti-

Dette er egentlig ganske vemodig, for Dampskibsposten har liksom vært min "baby" i snart 25 år. I senere tid har jeg fått flere nye "babyer", som jeg har stor interesse for og som krever sitt, så derfor denne beslutningen om å tre tilbake.

den. Rederiet ønsket en modell av fullriggeren "Sørlandet", som jeg påtok meg å bygge.

Under dette arbeidet lærte vi hverandre å kjenne og da Arne skjønnte at jeg var svært opptatt av alt som hadde med skip og sjø å gjøre og samtidig hadde jobb i avisbransjen, spurte han meg om vi kunne samarbeide om å lage Dampskibsposten. Bladet hadde ligget i dødvannet en tid, og regulariteten var ikke helt på topp.

Fra nr. 18, årgang 1987 tok Arne Drage hovedansvaret for bladet, mens jeg ordnet kontakt med trykkeriet og ordnet selve utgivelsen. Dette var et samarbeid som fungerte helt perfekt. Fra et opplag på 800 eksemplarer har bladet vært i medvind med regelmessige utgivelser og både sideantall og opplag har vært i fin vekst hele tiden. Mye av dette skyldes Arnes kongstanke med å få flere klubber med i samarbeidet som sitt medlemsblad og et felles talerør. Etter noen år begynte Arnes helse å svikte mer og mer, så jeg overtok hovedansvaret. Dette har vært en morsom, lærerik og spennende oppgave, men til tider også krevende. Nå er altså tiden kommet til at nye krefter med nytt blikk og nye ideer kan føre bladet videre.



Georg Jensen, ny redaktør av Dampskibsposten.

Nå på fallrepet før jeg forlater "skuta" og den nye redaktøren overtar roret, er det en fin anledning til å takke alle som har vært til stor hjelp med å lage bladet. Varmt takk først og fremst til de som kom med i redaksjonen etter hvert, til samarbeidspartnere på den trykktekniske siden og alle som har sendt inn artikler og bilder og bidratt til at bladet er blitt et seriøst fagtidsskrift. Jeg har fått mange nye bekjenskaper, mange frivillige ildsjeler som virkelig imponerer med sin innsats og som har forstått verdien med å ta vare på vår maritime kulturarv. Noen av disse personene som jeg har truffet,

har bekjenskapet utviklet seg til et nært vennskap som jeg setter umåtelig stor pris på.

Den nye redaktøren, **Georg Jensen** er godt kjent i veteranskipsmiljøene og jeg føler meg trygg på at han vil styre bladet videre på en god måte.

Ønsker Georg Jensen lykke til og takk for at han påtok seg oppgaven!

Takk for meg!



NY ADRESSE FOR STOFF TIL NESTE BLAD!

Stoff/ bilder til nr.91 2/2011 sendes til:

Georg Jensen,

Olav Trygvassonsgt. 43, 2319 Hamar.

Tlf: 625 22 845. (privat) 92619163 (arbeid)

e.post: geojense@online.no

Heder til Hjørdis Walle-Jensen

Av Thor Hansen

Vi kjenner henne fra den lille kullfyrte byssa på "Børøysund", der hun har vært et fast inventar siden først på 70-tallet. Hjørdis flotte smil, hennes trivelige humør og ikke minst hennes gode mat og berømte kringler, har vært et varemerke og en stor trivselsfaktor for mange i snart 40 år.

I jobbsammenheng har hun enda lenger fartstid. - Som 21-åring dro hun fra Skåtøy ved Kragerø inn til Oslo for å ta fatt på spesialutdannelse som anestesisykepleier. Det er nå ca. 50 år siden. Rett

før jul ble hun hedret ved å få Norges Sykepleierforbunds hedersnål i gull for å ha vært medlem i 30 år.

Litt om hennes tid om bord på "Børøysund"

Det å jobbe som anesthesisykepleier kunne ofte være svært krevende. Tidlig innså hun at det var viktig å gjøre noe helt annet på fritiden. En lege som hun kjente tipset henne på at det var et behov om bord på "Børøysund" for kvinnelige innslag, både for å gjøre det litt hyggelig, steke noen vafler og mye annet. Selv om det var mye arbeid med å sette båten i stand på denne tiden, med mye vasking, pussing og reparasjoner, trivdes hun i lag med mange hyggelige mennesker og hun fikk en motvekt og overskudd til sin krevende jobb på Rikshospitalet. Nå er Hjørdis blitt pensjonist og flyttet tilbake til Kragerø og fra sin koselige leilighet kan hun se utover Kragerøfjorden og til øya hvor hun hadde sin oppvekst. Av den grunn blir hun ikke å se så ofte som før om bord på "Børøysund", og mange vil savne henne. Nå kan hun velfortjent ta det med ro og lene seg tilbake og vite at hun har vært en nyttig og tro tjener med omsorg både for mennesker og skip.

Dampskibsposten gratulerer med utmerkelsen og ønsker Hjørdis en fin pensjonisttilværelse i solfylte Kragerø.

Hjørdis på "Børøysund" er nå blitt pensjonist.



Morgendagens fartøyvern

– hva er forutsetningene for et bærekraftig fartøyvern?

Av Georg Jensen

Dette er overskriften på et foredrag Torstein Arisholm holdt under årsmøtet for norsk forening for fartøyvern i oktober i fjor. Det var en viktig klargjøring av behovene innen fartøyvernet.

Litt grovt kan vi si at ingen fartøyvernprosjekt er satt i gang etter offentlig initiativ, og ingen er fullført uten offentlig medvirkning. Vanligvis starter det med en gammel båt noen føler omsorg for. Vi oppdager fort at det må til noe mer, og det er dette "meir" Torstein tar for seg. Fra myndighetenes side, i stortingsmeldinger, på riksantikvarens internettsider og i mange andre sammenhenger, er det både erkjent og fremhevet at den frivillige innsatsen er en avgjørende ressurs i fartøyvernarbeidet.

Den innsatsen, den vi i miljøet står for, kjenner vi godt av egen erfaring. Det er også nyttig å se hvordan noen "utenfor" ser på innsatsen. Et slikt viktig syn har vi i en artikkel av Odd Are Berkaak fra 1991. Han bruker begrepet "den erfaringsnære tilhørighet" som ett rekrutteringsgrunnlag for fartøyvernere. Med den utvikling vi har hatt innen skipsfart og fiskeri de siste årtier er det klart at vi må ha flere rekrutteringsgrunnlag enn denne ene for å unngå en forgubbing. Tenk bare på "Southern Actor" i Sandefjord. Hvilke andre brede rekrutteringsgrunnlag har vi? Det at spørsmålet

stilles viser hvor skjørt det frivillige miljøet er. Likevel er det dette skjøre miljøet som er en avgjørende ressurs. Fartøyvern er et nasjonalt ansvar. Vi som enkeltpersoner har ansvar, og tar ansvar, det viser vi gjennom vårt dugnadsarbeid. Den andre ansvarsparten er ulike myndigheter. Noe av dette vises gjennom riksantikvarens pengebidrag. Riksantikvaren er likevel bare en av de myndigheter vi må forholde oss til, og skrive søknader til: Søknad til Riksantikvaren for å få bidrag, til Sjøfartsdirektoratet for å få seile, til havnevesenet for få ligge ved kai; en effektiv måte å drepe entusiasme på. Det frivillige fartøyvern har samlet seg i fartøyvernforeningen for å kunne tale med en stemme til myndighetene. Da bør vi i det minste kunne forvente at myndighetene samordner sine bidrag og krav i en stemme, ikke som motpart, men som samarbeidspartner.

Vi anbefaler hele foredraget! Du finner det på hjemmesiden til fartøyvernforeningen, www.norsk-fartoyvern.no

Torstein Arisholm, født 1966, er maritim kulturhistoriker. Han har arbeidet hos Riksantikvaren, ved Norsk Maritimt Museum (tidligere Norsk Sjøfartsmuseum) og Norsk Kulturminnefond. Han arbeider nå ved Forsvarsmuseet.

Frivillighetsfellen

Av Øyvind Konglevoll

Mediestudenter ved Universitetet i Bergen lagde i fjor høst en dokumentar om brannfolk i Bergen som i årevis har lagt ned en stor frivillig innsats for å ta vare på en stor og verdifull brannhistorisk samling som man ønsker skal legge grunnlaget for etablering av et brannmuseum i den gamle nedlagte Hovedbrannstasjonen i Bergen. I byen er det stort engasjement for dette, mens Bergens byråd har i årevis effektivt trenert saken. Således er bergenske brannfolk i samme situasjon som historisk interesserte kolleger i Oslo. Historielaget til Oslo brannvesen ønsker å etablere brannmuseum i nedlagte Grønland brannstasjon, hvor de i en del år har delt arealer med rusmiddelstaten. Da denne flyttet ut, presterte man å leie ut arealene til kaffebar i stedet for å la brannfolkene overta resten av stasjonen. Man kan spørre hva Oslo har mest av fra før, kaffebarer eller brannmuseum?

Frivillighetsfellen er en treffende betegnelse på det som mange fartøyvernere opplever.

Man går med stor iver og entusiasme inn i fartøyvernprosjekt, men får aldri oppleve å nå målet. Grunnene er mange. Noen prosjekt er ikke bærekraftige, de er alt for store i forhold til ressursene man rår over, og kommer ingen vei. Andre er så tidkrevende at man går lei, blir for gammel eller rett og slett dør før man får se resultatene av sitt engasjement.



Øyvind Konglevoll. Foto: (utsnitt) Solveig Brekke.

Det er i stor grad frivillige som har tatt ansvar for å ta vare på fartøyer som har tilhørt store ruteselskaper. I liten grad involverer selskapene seg i å ta vare på sin historie, det overlates til de glade amatører. Heldigvis er ofte ansatte i ruteselskapene involvert i fartøyvernet, mens det er liten økonomisk støtte å få fra selskapene som har eid fartøyene i årtier.

Så også med et stort og rikt selskap som Hydro, som overlot innsjøfergene "Ammonia" og "Storegut" til frivillige ildsjeler, som må påta seg det tunge ansvaret med restaurering og drift av disse unike klenodiene, og konkurrere om Riksantikvarens begrensede fartøyvernmidler. For Hydro hadde det vært småpenger å bevilge det som skulle til å få de to fergene opp å gå.

Men noen hederlige unntak er store norske selskaper lite interessert i å sponse fartøyvern. Det er mer stas å få logoen på strikkeluer og skijakker enn på spon-sortavler om bord i flytende kulturminner.

Og søker man om midler, er svaret ofte at man velger å prioritere barn og ungdom. Og ung er jo gjerne ikke vi som bruker av oss selv for å ta vare på Norges flytende arv. I tillegg er det vel også slik at den kunnskapen som skal til for å restaurere f.eks et dampskip innehaes i stor grad av godt vokse mennesker. Framtidens generasjoner er i stor grad avhengig av denne aldersgruppen, skal det bli noe å arve i framtiden.

Det gledelige er at innen trebåt og treskipsbygging har det kommet til nye generasjoner, og livskraftige båtbygggermiljø rundt fartøyvernssentrene i Hardanger og Gratangen, ved Oselvarverkstaden på Os, og hos båtbyggere som Gunnar Eldjarn, Einar Borgfjord og Kai Linde.

Når det gjelder kunnskapen med å restaurere, sette i drift og overføre kunnskapen til nye generasjoner, haster det for dampskipene. Flere av dampskipsprosjektene har det til felles at de har tatt uforholdsmessig lang tid å få realisert. Her kan nevnes dampfartøyene "Stord I", "Stavenes", "Styrbjørn" og "Hestmanden". Et er i havn, et nærmer seg, mens to har enda et godt stykke igjen. Det er i stor grad frivillig innsats som er drivkraften bak disse prosjektene.

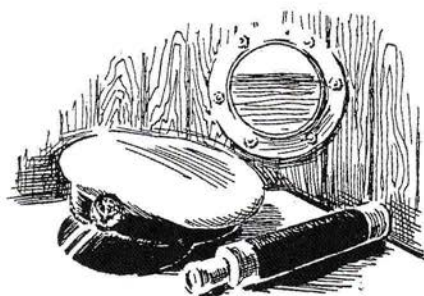
Det er delt ut både kongens medaljer og mange godord, men det er ikke det man først og fremst det man ønsker seg, men midler så man kan oppleve å nå målet.

Kongeparet er svært opptatt av den norske frivilligheten, og tar det med i nyttårstalen.

På Idrettsgallaen henger frivillighetsprisen så høyt, at det gjerne er en rørt dronning som får oppdraget med utdelingen. Forskjellen på idrettens frivillige helter og mange av fartøyvernets, er at idrettens helter stadig kommer i mål, mens noen av fartøyvernets helter aldri gjør det.

På jubileumsårsmøtet til Norsk Forening for Fartøyvern, med Riksantikvaren til stede, ble det pekt på frivilligheten som en uunnværlig grunnvoll i fartøyvernet. Det er nok riktig.

Det farlige er om frivilligheten blir en sovepute. Når Riksantikvarens knappe midler skal deles ut, kan det kanskje være fristende å tenke at de frivillige holder ut uansett, og finner til slutt en løsning. De er jo vant til å koke suppe på spiker. Hvis frivilligheten blir sulteforet for mye og for lenge, vil den dø ut og forsvinne. Da blir det lite igjen av norsk fartøyvern.



Kos deg med maritime filmer og bøker

fra Sjøfartsfilm av Eilert Munch Lund



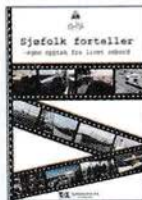
DVD 295,-



DVD 295,-



DVD 295,-



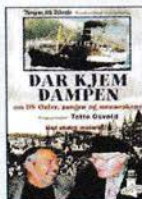
DVD 295,-



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 Sjofartsfilm.no



Bok 298,-

Se www.sjofartsfilm.no for nye maritime DVD'er og bøker!



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

Veteranskiplaget Fjordabåten

Informasjon fra styret desember 2010.

Sesongen er for lengst over for M/S "Granvin". Båten gikk til Dåfjorden i vinteropplag den 27. oktober. Medlemmene våre i Sunnhordland vil følge opp båten med dugnad, som de har gjort i mange år. Stor takk til dem. Ved første kontroll i Dåfjorden ble det konstatert oljelekkasje fra propellhylsen. Da Dåfjord verksted ikke hadde kapasitet til slipp setting, var vi heldig å få plass på Rubbestadneset. Det ble her konstatert skade på hylse og propell.

Pr. i dag vet vi ikke omfanget av skaden, men den ligger antakelig på ca. kr. 150,000,- – til kr. 2000,000,-. Ved bruk av forsikringen er egenandelen for VF kr. 100,000,-.

Det gledelig fra årets sesong er at vi har greid å snu underskudd til et lite overskudd. Dette er gjort ved at alle har hatt "spareånden" med seg i hele sesongen. I disse dager blir MOB/Livbåten vår fer-

digstilt hos Hardanger Fartøyvernssenter. Den er finansiert som gave fra Hordaland Fylke. Mange takk til dem.

Dugnadsarbeid må vi få til på båten før og etter sesongen er begynt. Håper det er litt flere som kan delta. Stor takk til dem som var med i år.

Årsmøtet vil bli avholdt 26. feb.

2011 i lokalene til Bergen Kystlag,

Sandviksboder 16, 5035 Bergen.

(Samme hus som våre lokaler er i.)

Sakspapirer og innkalling vil bli sendt ut i følge vedtektene §4.

Husk å kjøpe boken til Harald Sætre om Veteranskiplaget Fjordabåten.

Kan bestilles på VFs hjemmeside eller på: terkvam@broadpark.no

Godt nytt år!

Styret

Terje Kvamme

formann



M/S "Granvin" har i sine 56 år i fjordfart hatt en allsidig drift. Pioner som bilførende i Hardanger, klassisk lokalrutebåt med passasjerer og varer mellom bygdene. Og de siste årene i hovedsak lastebåt. Her laster "Granvin" paller i Ulvik for siste gang i 1997. Foto utlånt av Knut Sigurd Skeie.

Fin 80-års gave til MS "Granvin" fra Riksantikvaren

Av: Terje Kvamme

Styret i Veteransklaget Fjorda-båten gikk den 4. januar enstemmig inn for å gi sin støtte til forslaget fra Riksantikvaren, som i medhold av § 16 i Forvaltningslova, har foreslått fredning av MS "Granvin".

MS "Granvin" ble bygget i 1931, og var en av de første lokalrutebåtene i Hardanger som var bygget for også å

kunne føre biler. Da den ble bestilt av Hardanger Sunnhordlandske D/S var antatt "leveår" for båten ca. 40 år. Nå i 2011 er den blitt 80 år, altså dobbelt så gammel. Veteransklaget ser muligheten for at båten ved fredningsvedtaket, er sikret mange nye år som levende dokumentasjon på denne type fartøy.

MS "Granvin" ble alt etter sitt første "leveår" for liten for biltransporten. Den ble avløst av MF "Folgefonn" i 1938.



M/S "Granvin" som bilførende båt tidlig på 1930-tallet. Kaptein Hartvig Meidel (nr. 4 f.v.) sammen med bl.a. familien. Opplysninger ved Lill Meidell; Larvik.

Foto utlånt av L. Granvik. Fotograf: Ukjent.



Vågen i Bergen har i de senere år fått en rekke eldre, restaurerte fartøyer som gir et historisk tilbakeblikk over den utvikling som har skjedd, både når det gjelder lokalrutefarten og skipsfarten generelt. Her ligger D/S "Stord I" og S/S "Statsraad Lehmkuhl" ved kai.

Foto: Harald Sætre

Veteransklipslaget overtok MS "Granvin" fra Olav Linga og Bjarne Lutro i 1988. De hadde overtatt båten fra HSD i 1968.

MS "Granvin" har vært godt holdt i alle år. Nå er tiden inne for en gjennomgående restaurering. Sammen med Riksantikvaren skal Veteransklipslaget ha en gjennomgang av "Granvin" for nærmere spesifisering av hva som skal omfattes av fredningen. Styret la spesi-

elt vekt på at fredningen ikke i seg selv må være til hinder for videre drift av fartøyet.

Så nå blir det tre tidligere HSD-fartøyer; MS "Granvin", MF "Folgefonn" og MF "Skånevik" (som er fredet fra tidligere) fra samme rederi og fartsområdet, som er fredet. Det er en kulturhistorisk tids-epoke i samferdselen som strekker seg fra 1931 og fram til i dag.

D/S "Stord I"-arbeidene ved Hardanger Fartøyvernsenter

Av: Arne Sundal

D/S "Stord I", med hjemmehavn i Bergen, begynner etter hvert å ta form som det staselige skipet det en gang var. Og som det igjen skal bli.

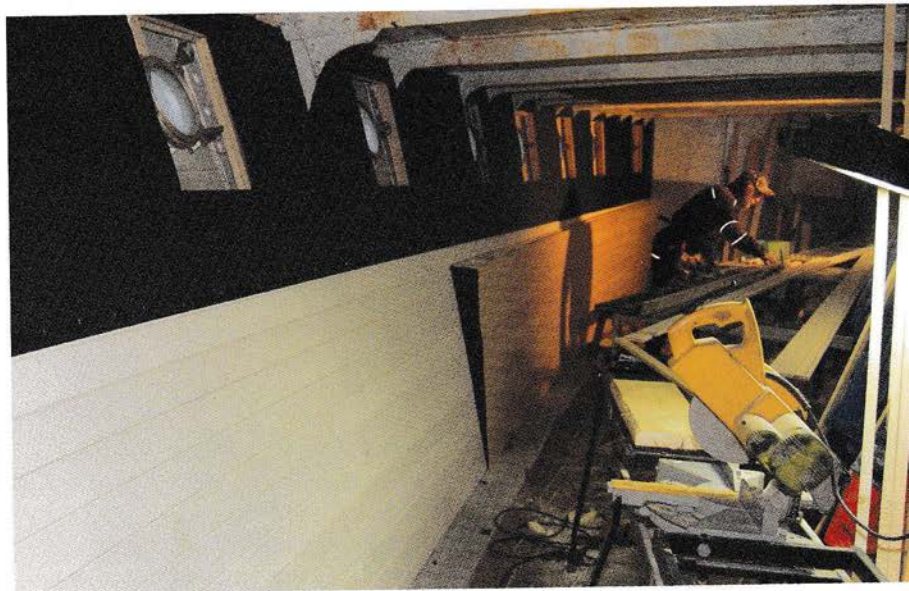
Det å bygge båten opp igjen etter brannen i 1987 har vært en langdryg prosess, en prosess som vi nå etter hvert ser slutten på. Imidlertid må vi ennå ha tålmodighet et par år til.

Båten gikk til Norheimsund 5. oktober i fjor, og ligger også denne vinteren ved Hardanger Fartøyvernsenter for videre oppbygging.

Etter at det måtte gjøres en del stålarbeid, kom Fartøyvernsenteret i gang med arbeidene i månedsskiftet oktober/november. Arbeidsoppgaven er nå i områdene på hoveddekket rundt lastelucken og videre framover til 2. plass.

Det vil komme ny trapp fra midtskipshuset og ned til hoveddekket. Trappen vil bli bygget slik som den var i 1931 etter forlengelsen av båten. Videre blir det lagt ned ny plank på hoveddekket fra byssen og fram til inngang til 2. plass salonger.

På styrbord side, like bak lastelucken, blir "sidehuset" gjort i stand med ny tredørken, kledning og himling. På babord side



Hardanger Fartøyvernsenter i arbeid med å innrede 2. plass salong om bord i "Stord I", slik salongen var i perioden 1931 1947. Foto: Åsmund Kristiansen.



Avdelingsleder ved fartøyvernavdelingen, Åsmund Kristiansen (i midten), sammen med Arne Jostein Jensen og Arno Theunissen. Foto: Morten Hesthammer.

blir 2. plass spisesalong ferdig innredet, klar til bruk. I hele dette området kommer det 8 nye dører etter samme mønster som de originale. Når så det hele blir nymalt og stelt i stand til våren, har vi et virkelig fint område å oppholde oss i.

Når det gjelder 2. plass salonger, vil disse bli satt opp med ny kledning og ventilene blir innkapslet. Resten av arbeidene med 2. plass salonger må imidlertid vente til vinteren 2012/2013.

Går vi en liten tur opp på akterdekket, vil vi også her se en forandring. Her kommer det ny skinke i edelt tre på rekkverket på akterdekket, fra styrbord og rundt til babord side, noe som vil gi "Stord I" et enda finere utseende.

På den tekniske siden arbeider vi med å få installert et slukkeanlegg for maskinen etter påbud fra Sjøfartsdirektoratet. Vi regner også med å ha dette klart til våren.

Takket våre gode sponsorer som gir oss usedvanlig god støtte med det økonomis-

ke, samt at Riksantikvaren er med oss, gjør at vi kan gjennomføre disse prosjektene i den rekkefølge og innen de frister som er planlagt.

Neste prosjekt som skal gjennomføres er å legge plank på shelterdekket på forskipet. Dette er arbeid som er planlagt utført vinteren 2011/2012.

I det hele tatt skjer det store aktiviteter rundt båten nå. Vi kan kanskje driste oss til å kalle dette for innspurt frem mot 2013 da "Stord I" skal feire sitt 100 års jubileum. Det gir oss alle en fantastisk inspirasjon til å få de gjenstående arbeider fullført.

Dette var litt om arbeidende rundt "Stord I" i denne omgang. I mai måned setter vi igjen kursen mot Bergen og Holbergskaien. Og skulle noen av Dampskipspostens lesere ta turen ned på kaien; dere er alle hjertelig velkommen om bord.

Nytt fra Ferjelaget "Skånevik"

Siden sist er det skjedd litt i Ferjelaget, her kommer en liten oppdatering.

Sesongen 2010

"Skånevik" var hele sesongen 2010 utleid til Det Midthordlandske Dampskibsselskab for trafikk Fjærland-Balestrand. I begynnelsen av oktober gikk ferjen i opplag på Leirvik.

Ferjen fungerte over all forventning i år med kun litt maskintrøbbel en dag da den ene maskinen kilte seg. Da den endelig løsnet hadde den helt glemt at den satt fast, den virker upåklagelig. Noen ganger er det faktisk en fordel med to maskiner, selv om det stort sett betyr doble utgifter. Det ble foretatt mye malingsarbeider om bord mens hun gikk i rute. Kaptein Jarle Nerhus var en hovedaktør i dette arbeidet. På grunn av flere forhold er det økonomiske i forhold til MDS ennå klart.

Forskipet er neste prosjekt

Ferjelaget har søkt Riksantikvaren om midler til å sette i gang arbeider med forskipet. Det er et omfattende arbeid som må gjøres i årene fremover. Her kan nevnes nederste del av baugport, fenderlister på begge sider, sideporter, skanseledning og skap/dekksutstyr på forskipet. Her må det gjøres en god del stålarbeid og tyngre vedlikehold. I tillegg må man etter hvert se på røropplegget fra overbygg ned mot bildekk. Riksantikvaren er gjort oppmerksom på at det må settes i gang arbeider så fort som mulig.

Årsmøte

Vi jobber febrilsk med å få på plass regnskaper og årsmeldinger til å kunne arrangere årsmøte i Ferjelaget. Vi henger etter på dette området, det er ikke å stikke under en stol. Så vi ser frem til å komme i rute med dette igjen....

Kontingent

Vi håper flest mulig har fått i orden kontingenten som medlemmene fikk tilsendt sammen med forrige nummer av Dampskibsposten.

Opel Blitz-prosjektet

Ferjelaget eier en Opel Blitz som holder hus i Skånevik. Leif Ole Molnes er bilsjefen i Ferjelaget. Noe arbeid gjenstår og vi må finne et bedre sted å ha bilen. Gode ideer mottas med takk! Vi jobber nå med løsninger på dette.

Hjemmeside

Hjemmesiden vår er under rekonstruksjon, og vil fremstå med en del nytt innhold de nærmeste ukene, forhåpentligvis til du har dette bladet i hånden.

Forholdet til Stord kommune

Vi fikk i 2010 fritak for havneavgift på Leirvik. Det var vi svært glade for. I desember ble det klart at vi måtte søke om fornyet fritak, noe som vi ikke var helt forberedt på, da vi fikk inntrykk fra kommunen om at vi var fritatt frem til



"Skånevik", Fjærland 2010. (Utsnitt) Foto: Harald Sætre.

nytt vedtak ble eventuelt fattet. Vi har nå søkt om nytt fritak, og denne gangen søkt for flere år for å kunne få stabilitet i driften. Dette har Hamnstellet tatt til etterretning, og arbeider med en mer permanent løsning ifg. et svar fra dem. Dette er vi glade for. Stord Kommune er svært interessert i å ha oss på Leirvik, så dette tror vi ordner seg.

Skjenkeløyve

Vi søkte om permanent skjenkeløyve på Stord i 2010. Dette skapte sensasjonsoverskrifter i den lokale storavisen "Sunnhordland", som slo stort opp med et flott bilde av "Skånevik" under overskriften "Her kan 500 skjenkjast, politiet fryktar sjøslag". Politiet på Stord, som var høringsinstans, klarte ikke å lese søknaden ordentlig, og trodde vi hadde

passasjersertifikat for 500, og trodde vi skulle skjenke 500 på fjorden. Realiteten var at "Skånevik" har areal (og løyve) til å kunne skjenke 500 personer ved kai i Etne og Bergen Kommune. Den lokale lensmannen gikk da selvsagt imot skjenkeløyve. Det hele skyldest selvfølgelig at "Skånevik" er et rommelig skip med store arealer både ute og inne. I en søknad må man tegne opp skjenkearealet, som i vårt tilfelle ble stort, og dermed stor kapasitet.

Formannsskapet på Stord gav oss likevel skjenkeløyve, riktignok på fjorden. De skjønnte at man faktisk er nødt til å ha skjenkeløyve når man eier og driver en charter- og turbåt. Ferjelaget har i dag fast løyve i Bergen, Etne og Stord kommuner. Det i Etne gjelder også ved kai hvorsomhelst i kommunen, samt vi har

brennevinsløyve. I de andre må vi søke om ambulerende dersom vi skal skjenke ved kai.

Sesongen 2011

Vi er i forhandlinger med MDS om utleie av "Skånevik" for sesongen 2011. I så fall vil sesongen bli redusert fra 5 til 3 måneder, noe som er ønskelig fra alle parter. Vi er ikke i mål med forhandlingene, da MDS også må forhandle med sin oppdragsgiver. Dersom sesongen blir redusert til 3 mnd i Sogn, vil vi kunne få benyttet fartøyet mer selv.

Ferjekiosken.no

Årsomsetningen på bøker og HSD-bekledning passerte 200.000 i år. Det er nesten er tredobling fra året før. Etter flere års oppbygging tjener vi nå gode penger på driften, som med jevn oppføl-

ging vil gi oss gode inntekter, uavhengig av driften på ferjen. Over 500 kunder mottar ferjekioskens nyhetsbrev. Meld deg på på www.ferjekiosken.no

Bor du i Sunnhordland?

Vi skal få i gang dugnader på Leirvik, og vi ønsker å komme i kontakt med folk som ønsker å hjelpe til, både ved kai og på turene. Vi trenger folk både inne og ute. Ta kontakt med Viggo på tlf. 901 55 067 eller send oss en epost på skaanevik@ferjelaget.no

Med vennlig hilsen

Ferjelaget "Skånevik"

Viggo Nonås,
Fung. styreleder



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.
Ved kjøp fra oss støtter du veteranferjen "Skånevik".

SPESIALTILBUD TIL DS-POSTENS LESERE:

Alle lesere av DS-posten får 10% på alle våre varer ut året.
Gjelder **kun** ved bestilling via epost ferjekiosken@ferjelaget.no
Oppgi at du er leser av DS-posten. Gjelder **ikke** tilbudsbøker/bekledning.

www.ferjekiosken.no ferjekiosken@ferjelaget.no

Nytt om "Folgefonn"

Av Viggo Nonås

Som mange kjenner til, kom "Folgefonn" heim til Norge i mai 2010 etter 5 års arbeid.

Hardanger Museum v/Hardanger Fartøyvernsenter er eigar av ferja. Det vart tidleg klart at prosjektet ikkje lot seg gjennomføre som eit frivillig fartøyvernprosjekt, til det er prosjektet for stort.

"Folgefonn" er bygd i 1938 for HSD, og var i selskapets eige fram til 1979. Då fór ferja til England, og har sidan lagt still som klubbhus.

Sidan heimkomsten har ferja lagt ved Dåfjorden Slipp AS på Fitjar. Skutebotn er vannblåst. Tilstaden er vel noko betre enn frykta, men det er sjølvsaugt parti som må vølast. Ferja skal truleg ligge der til våren.

Den 15. mai 2011 er det sesongopning på Hardanger Fartøyvernsenter. Då skal ferja vere på plass og opnast for publikum. Då må flest mogleg ta turen!

Restaureringa av "Folgefonn" vil ta mange år. Målet til HFS er at ferja skal nyttast i denne prosessen til mange formål, bl.a. utstillingslokale.

Hardanger Fartøyvernsenter har store planar for "Folgefonn". Dei er i gang å prosjektere eit nytt ferjeleie på nabotomta til fartøyvernsenteret. Dette er eit utruleg flott prosjekt, og "Skånevik" vil også kunne anløpe dette ferjeleiet. Sjøelve lemmen og heissystem er henta frå Borgundøy der det vart demontert i 2008. Ferjeleiet var bygd for ferjekaien på Fusa i 1948, vart utrangert (!) og gitt vekk i 1968 og flytta til Borgundøy.

Siste nytt om "Folgefonn" er at Riksantikvaren har varsla fredning av "Folgefonn". "Granvin" og "Bilfergen" er det også varsla fredning om. Då vil tre bilførande fartøy frå HSD vere freda! Det er viktig å merke seg at ei fredning av "Folgefonn" ikkje skal vere til hinder for bruk av fartøyet.

Meir om "Folgefonn" i seinare nummer av DS-posten.



"Folgefonn" under arbeid i Dåfjorden. HSD-skorsteinen og HSD-flagget på plass.

Tilbakeblikk på 2010 og status for MS "Atløy"

Av Sander Ødelien

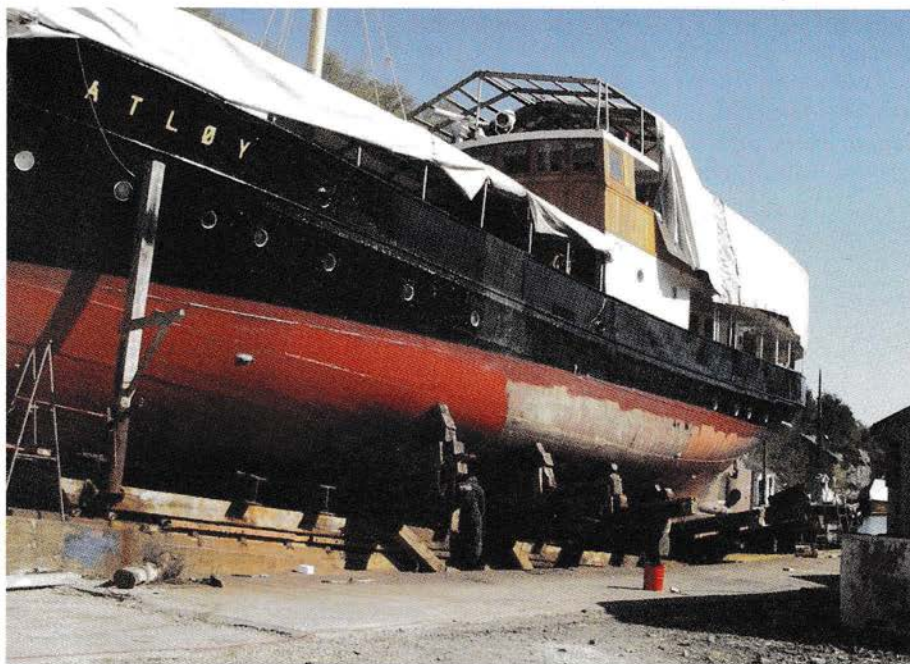
2010 har vore nok eit fantastisk år for M/S "Atløy". Vi legg bak oss det beste driftsåret nokon sinne med stor aktivitet, gode inntekter, mykje heider og mykje glede. Nesten før sesongen var i gang fekk vi på 17. mai Flora Kommune sin kulturpris framfor ein fullsett Florø Stadion. I juryen si grunngeving stod mellom anna dette;

"Flora Kommune sin Kulturpris går i år til eit lag som sidan 1995 har skaffa titals millionar kroner og brukt over 150.000 timar dugnad på å ta vare på eit kulturminne som betyr mykje for folk i Florø og distriktet.....For å klare å ta vare på denne viktige delen av vår nære historie arbeider ein aktiv gjeng året rundt med vedlikehald, restaurering og drift av kulturminnet. I staden for prat har denne gjengen lagt stein på stein og arbeidd med klare mål. Dei har laga bok, skipa til dansar, turar, utstillingar, drive all slags form for inntektsgjevande dugnad, men dei er først og fremst opptatt av kulturformidling over heile fylket gjennom prosjekt som til dømes "Fjordaserda"....."

Prisen vart vi sjølvsagt glade for, og ikkje minst vart det ei anerkjenning av det arbeidet som er lagt ned gjennom mange år.

Sesongen starta allereie 4. april, men tok ikkje av før etter midten av mai med turar hovudsakleg frå Bergen og Florø. Maritime Tours er ein svært viktig samarbeidspartnar for oss i Bergen og forholdet er godt. Parallelt med drift gjekk planlegginga av Fjordsteam på fullt gjennom heile sommaren, og i august kunne vi endeleg ønske velkomen til 4 dagar med kultur, glede og begeistring. Eit flott stemne vart det, og Atløys Venner vil gjerne få takke alle 47 besøkande fartøy, 200 besøkande veteranbilar, Veteranskipslaget Stavenes, Sunnfjord Veteranvognklubb, Bergen Brannhistoriske Forening, Røde Kors, Bondens Marknad, Vestenfjeldske Veteranvogn Union, Bergen Veteranvognklubb, og mange, mange fleir. Fjordsteam vart avslutta med ein flott tur innover Sognefjorden, der vi gjekk saman med fleire av båtane som deltok på stemnet. Florø feira 150 år som by i 2010, og dei fleste lokalt er einige om at dette vart årets høgdepunkt.

På tampen av sesongen vart det "Fjordaserd", for 10de år på rad. Dette er eit prosjekt der vi prøver å gjenskappe ein del av ruter og handelsaktivitet frå gamle dagar. Med "Atløy" reiser vi innover Sognefjorden med fisk og fiskeprodukt frå kysten, lastar opp poteter, eple og grønsaker innerst i fjorden og sel varene på tur utover. Totalt vert det omsett omlag 20 tonn med varer, og det er stort sett fest på alle kaier vi kjem



"Atløy" på slipp.

framom. Med oss har vi også brukt og hatt utstillinger eller kultur av anna slag. I år var forfatteren Trond Strømgren med på ferda, og fortalde frå sine bøker som stort sett handlar om fiske, fartøy og livet på kysten av vestlandet i tidlegare tider.

3. oktober gjekk siste tur, dvs ein drifts-sesong på akkurat 6 mnd. Berre ei veke seinare var opplagspresseninga på plass. Vi har brukt ein del ressursar på å lage eit skikkelig telt i kraftig duk med stødige stativ som er "lett" å pakke opp og ned. Teltet sparar oss for svært mykje arbeid, sparar båten for mykje slitasje og gjer vinterarbeidet svært mykje trivelegare. Mellom anna har Riksantikvaren fått ei orientering under besøk ombord, og ein skal ikkje sjå vekk i frå at dei vil være positiv til liknande prosjekt i framtida (tips!).

I slutten av oktober bar det mot Dåfjorden Slipp på Stord for å skifte plategangen i overkant av botn/skuteside mellom maskinromskotta. Hjelpemotor, generator, kjølarar, verktøyskap, startarskap og stikkebenk vart demontert og flytta fram i lasterommet etter at delar av maskinromsskottet vart tatt ned. Alt dette arbeidet vart utført på dugnad. Båten er no klar til plateskift, og dei siste vekene har det vore stille ombord i påvente av at slippet skal bli ledig. MS "Ekar" ligg der no, men det er venta at vi går opp i veke 3.

Platene som skal skiftast ligg i plategang C og D på babord side, frå spant 18 og framover til spant 30. Plategangane A og B (nærast kjølen) er i svært god stand. Det som skal skiftast ligg på ei tjukne på mellom 6,2 og 6,5 millimeter men

har tæringsgroper. Det er ikkje skriftlege pålegg på at det må skiftast. Når arbeidet tek til kan ein rekne med om lag 2 mnd arbeid. Platene skal takast ut, det skal lagast malar, nye plater skal skjærast, dei skal valsast, prøvast, valsast, prøvast og sikkert valsast igjen, deretter borast, brotsjast og til slutt klinkast fast. Ei kneplate og litt av eit spant i lasterommet skal også skiftast. Til slutt skal stål under pullertane (10 cm høg "støtte" mot rennesteinen) framme på dekk skiftast.

I Dåfjorden er det spanande å være, og mange båtar ventar på pengar og arbeid der. For tida ligg MS "Ekar", DS "Stavenes", MF "Folgefonn" og

MS "Tysnes" ved kai, og utover vinteren kjem det nok fleire til. Har du lyst på ein tur å ta del i arbeidet, er du sjølv sagt velkommen. Det vil stort sett være folk frå Atløys Venner ombord utover vinteren, men ring gjerne Leif på 412 52 909 på førehand for å sjekke kven som er ombord.

Går alt etter planen er vi klare til sesongstart i april!



"Atløy" ankommer Jensaneset.

En skolestil

Av Øivin Konglevoll

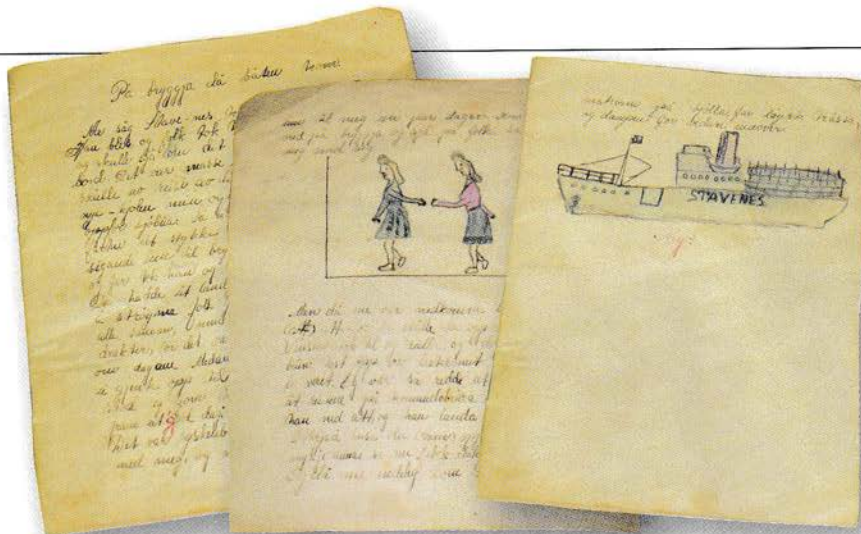


Fra Gårdsmuseet. Foto: Solveig Brekke

På vei ut Nærøyfjorden fra Gudvangen i fjor sommer gjorde "Granvin" og "Atløy" stopp, og la til ved den veiløse gården Styvi, mens "Oster" stimet forbi med stø kurs mot Vik og Arnafjord. Bottolf Hov og hans kone Kjellaug, som er bofaste på Styvi i sommerhalvåret, tok vel i mot oss og viste rundt på gården, og inviterte til gårdsmuseet som fyller låven. Her er mye interessant som forteller om liv og levnet på Styvi opp gjennom tidene. Blant annet var det en liten skoleavdeling med to skolepulter. "Granvins" to lærere Liv og Kari-May slo seg straks ned på hver sin pult og begynte å kike i papirer og bøker som lå der. En stilebok med pen håndskrift vakte interesse og inne i den en skolestil som varmet våre veteranskipshjerter:



Kjellaug og undertegnede. Foto: Solveig Brekke.



"På bryggja då båten kom"

"Me såg Stave-nes koma ute i fjorden. Han bles og folk tok til å gå ned til bryggja, og skulle sjå om det var rokon kjende om bord.

Det var masse folk der, men dei fleste skulle no reise av dei.

Eg og hadde på meg nye-kjolen min og gjekk ned, og sette meg oppfor sjøbua.

Så kom dampen. Han stogga farten eit stykke utpå fjorden, og så kom han sigande inn til bryggja. Matrosen kasta lina, og far tok han og hadde ho ned på stolpen.

Dei hadde ut landgangen og snart tok det til å strøyma folk på han. Dei var fint kledde alle saman, men sume hadde berre små soldraktar, for det var så heitt i veret no om dagane.

Medan eg sat slik og såg, kom det ei gjente opp til meg. "God dag", sa ho. Fyrst stod eg som

klistra, men endeleg fekk eg og fram eit 'god dag'. Men då drog eg kjensel på henne

Det var syskenbarnet mitt. Ho var jangamel med meg, og me var gode vener.

Ho ville inn til meg ein par dagar.

Kom så skal med ned på bryggja og sjå på folki sa ho og drog meg med seg.

Men då me var nedkomen laut me fort oppatt, for dei skulle ha ein hest av dampen

Vinsen tok til å rulla, og der kom det ein mørkebrun hest opp or lasterommet.

Dei heisa han høgt i veret. Eg var så redd handei skulle spennu ut rutene på komma dobruua at.

Men så heisa dei han ned att, og han landa fint på bryggja.

Etterpå heisa dei opp mjølsekker, kassar, og mykje anna, så me fekk ikkje ned att lenge.

Og då me endeleg kom ned att, då ringla matrosen på bjølla, far løyste og dampen vidare innover."

Stiloppgaven ble belønnet med Mg -



"Stavenes" ved kai i Gudvangen i 1941.

Foto: Kristen Krog.

Stilen var ledsaget av flere tegninger, blant annet en som viser "Stavenes" med store bokstaver på siden. Dette tyder på at stilen er skrevet under krigen, da rutebåtene hadde navnet malt med store bokstaver på sidene. Tegningen viser "Stavenes" i den versjonen som Riksantikvaren har anbefalt, 1939 – versjonen.

Det var Kjellaug, med pikenavn Styvi, som var stilens forfatter. 85 år gamle Kjellaug kan bekrefte at hun skrev stilen under krigen, siste året på folkeskolen. Siden ble det ikke mer skolegang.

Kjellaug er en hyggelig og vital dame, og fortalte at hun husker godt "Stavenes" om vintrene la til ved iskanten like innenfor

Styvi, og det kom kjørende folk med hest og slede på isen helt inne fra Gudvangen for å ekspedere båten.

Å treffe sannhetsvitner som Kjellaug, og komme over slike "skatter" som en den gang 14 år gammel jente forfattet for over 60 år siden, forsterker overbevisningen om verdien av å ta vare på fartøyer som D/S "Stavenes".

Med "Storegut" over Tinnsjøen

Tekst og foto: Tore Øyvind Moen

Jeg er på vei til Mæl i høstens første uvær. Anledningen er at den pensjonerte jernbaneferja "Storegut" skal ta turen fra Mæl til Tinnoset for vinteren.

Vannet fosser ned fra fjellsidene rundt Tinnsjøen og sikten over til den andre bredden er begrenset der jeg kjører Tinnsjøveien.

- Dette været er ikke noe problem, forteller Einar Gabrielsen. I femten år var han betjent ombord på "Storegut". - Vi gikk uansett vær. Verst var vinterturene, minnes han. Når vi startet i 12-13 kuldegrader på Mæl var det gjerne 20 kalde på Tinnoset. Hvis man da hadde hatt jobben med å holde utkikk på dekk var man ganske stivfrossen.

Maskinrommet

- Er skoene dine reine? Spørsmålet er ment litt som en spøk fra en av gutta på dekk. Men nede i maskin forstår jeg spørsmålet. Det er gullende rent og for billedlig orden hersker.

Maskinsjef Ivan Christoffersen er travel opptatt med forberedelsene før turen. Han kjenner båten ut og inn. Han var med på å bygge den på Glommen mekaniske verksted i Fredrikstad og ble med da båten ble satt sammen på Tinnoset i 1956. "Storegut" forble Ivans arbeidsplass mens den gikk i Norsk Hydros tjeneste som passasjer og jernbaneferje fram til juli 1991.



Rortørn. Marit Hagen Bugge ved styrespakene sammen med kaptein Birger Nilsen og Einar Gabrielsen.



90 tonn. To lokomotiver er på plass som ballast.

Med seg i maskinrommet har han en ung læregutt. Det er 18-årige Sveinung Kløften. Opprinnelig fra Seljord, men bosatt på Rjukan etter ha tatt utdanning som industrimekaniker der.

- Jeg var utplassert på "Storegut" to dager i uka da senter hovedmotor ble overhaldt, forteller han. - Vi tok motoren fra hverandre ned til blokka. Og motoren på 750 hestekrefter fra tyske MWM er en av i alt tre like store som er koplet til hver sin propell. I tillegg står to store generatorer i maskinrommet. Den ene til ordinær strømproduksjon, den andre for å drive baugpropellene.

Imponert

På brua står kaptein Birger Nilsen og gliser fornøyd. Skipets kaptein for anledningen har over 20 år bak seg i Kragerø fjordbåtselskap etter mange års utenriks-

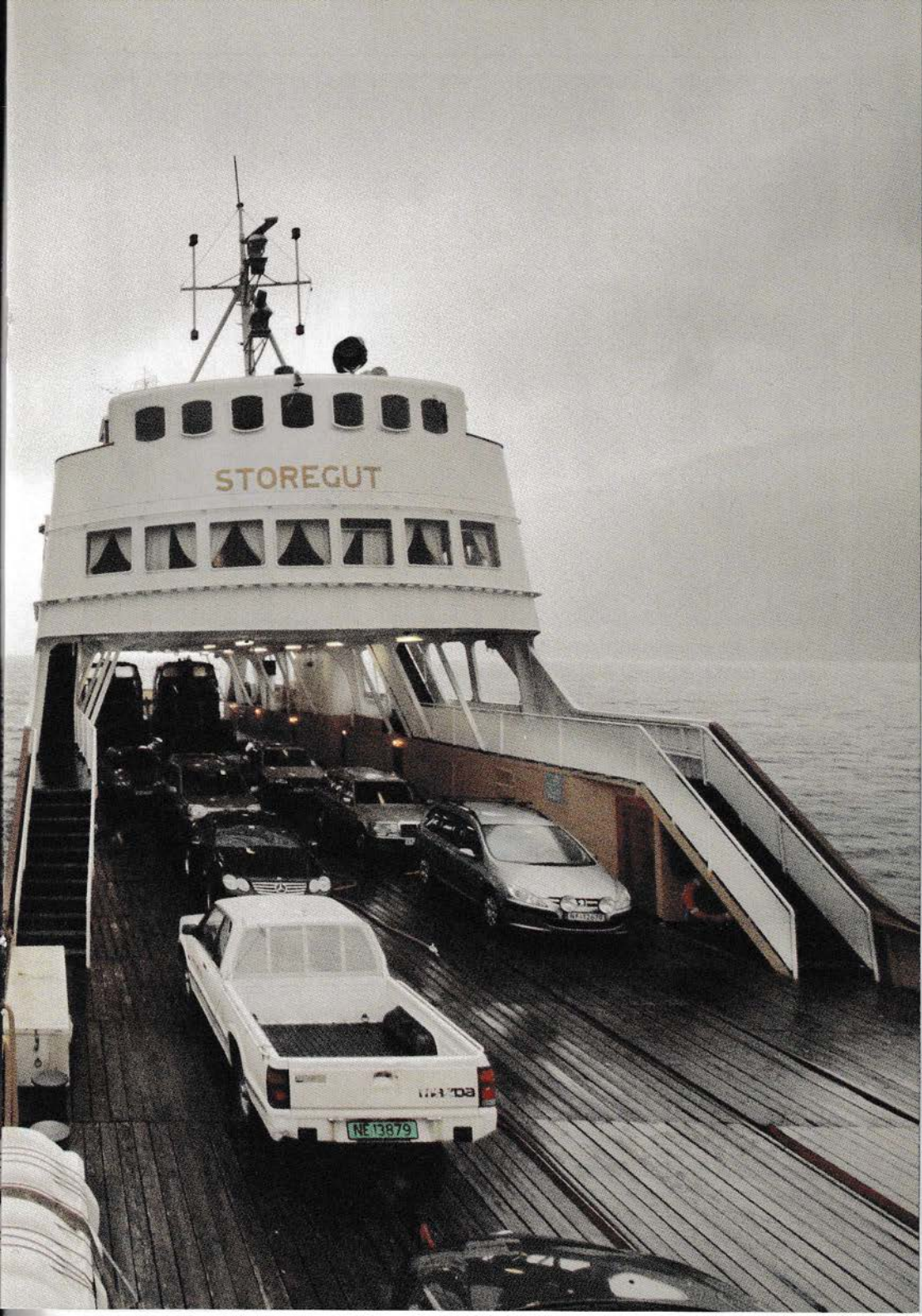
fart. Da den nye ferja "Kragerø" skulle bygges ble den tegnet av Nilsen som og var byggeleder.

- Jeg håper folk er klar over hvilken fantastisk klenodium vi har her, sier han. Båten er rett og slett imponerende. Den må ha vært noe av det mest moderne da den ble bygget. Fra brua kan jeg stå og endre propellstigning og fart på de to ytre propellene akterut og kjøre og kjøre baugpropeller. Nilsen håndterer selv spakene under havnemanøvrene. Styringen over Tinnsjøen har han derimot overlatt til Marit Haugen Bugge. Hennes første tur ved spakene var allerede i 1997.

-Særlig de første årene ble det mange turer, forteller hun. Fra brua skuer hun ut på Tinnsjøen som ikke viser seg fra sin beste side. Det går hvitt i det vi runder ved Håkanes, og sikten sørover er redusert til noen få nautiske mil.



Stolt "Storegut". Med en marsjfart på 14 knop seiler Nord-Europas største innlandsskip fra Mæl over en grå Tinnsjø mot et vinteropplag i ferjehiet på Tinnoset.



- Dere burde få elektroniske kart om bord, sier kaptein Nilsen. Radaren står på , men etter en stund er det slutt på elektronikkens velvillighet. Daglig leder Morten Sivertsen i Kragerø Sjøtjeneste gir opp forsøket på å få liv i den, men tilbyr stiftelsen å overta en skipsradar han har liggende. Styreleder Øystein Haugan slår øyeblikkelig til på gratistilbudet.

Lokomotiv

På dekk er det ikke lenger fullastede jernbanevogner som opptar plassen. To lokomotiver hver på 45 tonn er plassert akterut for å holde propellene tilstrekkelig langt ned i vannet og foran disse er av praktiske grunner mannskapets biler plassert. Lastekapasiteten er på 800 tonn og passasjerantallet var opprinnelig satt til 400.

Sertifisering

- Målet vårt er å få sertifisert "Storegut" innen neste sesong, sier Øystein Haugan som daglig leder for stiftelsen

Rjukanbanen som eier både "Storegut" og "Ammonia".

- For å få til det må vi lage en septik-løsning, evakueringsplan for båten, samt godkjenning av redningsbåt. Målet er sertifisering for 250 pasasjerer, forteller Haugan.

- For drift må båten bemannes med kaptein, maskinsjef og fem mannskap med sertifikat. Vi håper på mannskapspool i Telemark. Både på kysten og på kanalen er det behov for folk, men ikke fulltid på alle båtene. Hos oss er det kun sommerdrift og i første omgang charter som er aktuelt. Selve sertifiseringen tror vi kommer på 2,5 millioner kroner og vi håper på fortsatt bevilgninger fra Riksantikvaren. Vi fikk 6,5 millioner til hele Rjukanbanen inkludert båtene i 2009 og 7,3 millioner for 2010. Vi håper og tror på et tilsvarende beløp for 2011, men svaret får vi først i februar, avslutter han.



Maskinrommet. Tre maskiner à 750 hk sikrer framdriften. Fra venstre: Vidar Krogstad, maskinsjef Ivan Christoffersen, Sveinung Kløften og Erling Zapffe.



Drømmedag. Jan Harman Bratland fyller snart 10 år. Bursdagsønsket var å besøke maskinrommet på "Storegut" hvor Ivan Christoffersen viste rundt.



Vinter havn. "Storegut" er klar for vinteren, godt forøyd ved Tinnoset.

Millioner til istandsetting av Rjukanbanen

I februar blir det klart hva Stiftelsen Rjukanbanen kan regne med av midler til ytterligere oppgradering av blant annet av "Storegut" i 2011. Styreleder i Stiftelsen, Finn Tallakstad, ser ingen grunn til å henge med hodet over pengetilførselen til Rjukanbanen og ferjene. I tillegg sørger Jernbaneverket for å sette Tinnosbanen i stand. – Ikke nok med det. Jernbaneverket har også gitt beskjed at de vil kjøpe tilbake Tinnoset stasjon fra den private eieren. Totalbildet er helt fantastisk, ja en kjempesuksess det er veldig moro å være med på, sier Tallakstad. Det var ikke like lystig for ti år siden da den tidligere Siljan ordføreren takket ja til styrevervet i Stiftelsen. – Vi hadde ikke penger til noen ting. I dag er vi i en helt unik situasjon, sier han.

Riksantikvaren sentral

Vernevedtaket og verdensarv planene snudde alt på hodet. Statlige myndigheter viser en helt annen holdning. Den gode dialogen med riksantikvaren har også betydd mye for at arbeidet med verdensarv søknaden går sin gang. Søknaden om 10 millioner kroner til videre opprustning har Tallakstad stor tro på vil bli innvilget. Pengene er tenkt brukt til opprusting av jernbanen fra Mæl til Rjukan og videre arbeid på ferjene.

Handlingsplan

-Det er veldig viktig å forvalte pengene på best mulig måte. På vårt siste styremøte vedtok vi at det skal lages en handlingsplan for de neste årene. Vi må ha en plan fram mot 2014 når verdensarv vedtaket

fattes. Den framtidige organiseringen må vi ha på plass. Som mange vet har det vært tanker om at Industrierbeidermuseet skal stå for framtidig drift. Vi må finne ut om vi skal stå alene eller involvere andre i tråd med de rådene som er kommet. Med tanke på fremtiden må dette gjøres på en skikkelig måte, sier styrelederen.

Stasjonskjøp

Tallakstad sier han er veldig glad for at Jernbaneverket er positiv til å kjøpe tilbake Tinnoset stasjon slik at alle installasjonene langs transportåren blir en del av verdensarvbildet.

-Stiftelsen forsøkte å få andre aktører på banen for å sikre stasjonsbygningen. At Jernbaneverket påtar seg alt er jo optimalt. Nå blir det en forhandlingssak om pris med selgeren, sier stiftelsens styreleder, Finn Tallakstad.

Kilde: Varden.

Fakta:

RJUKANBANEN

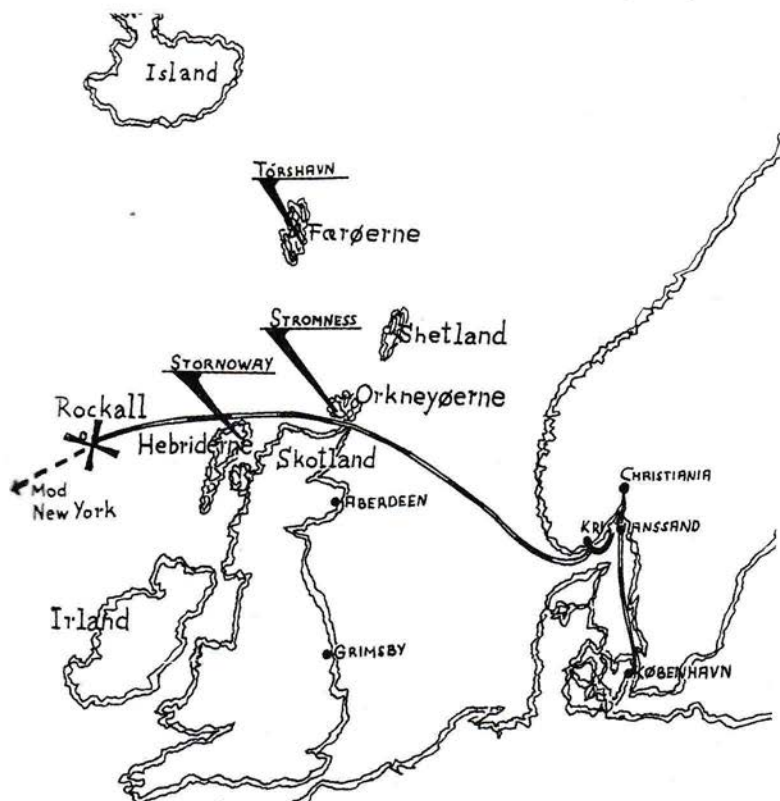
- Jernbanen Rjukan- Tinnoset med ferjer.
- Bygget av Sam Eyde og Hydro.
- Åpnet av Kong Haakon VII i 1909.
- Driften opphørte i 1991.
- Består av 20 bygninger, to ferjeleier, slipp, 50 lok og vogner, to ferjer og reservedelslager.
- Den industrielle livsnerven Rjukan-Notodden søker om verdensarvstatus

Jørgen Hansens store heltedåd

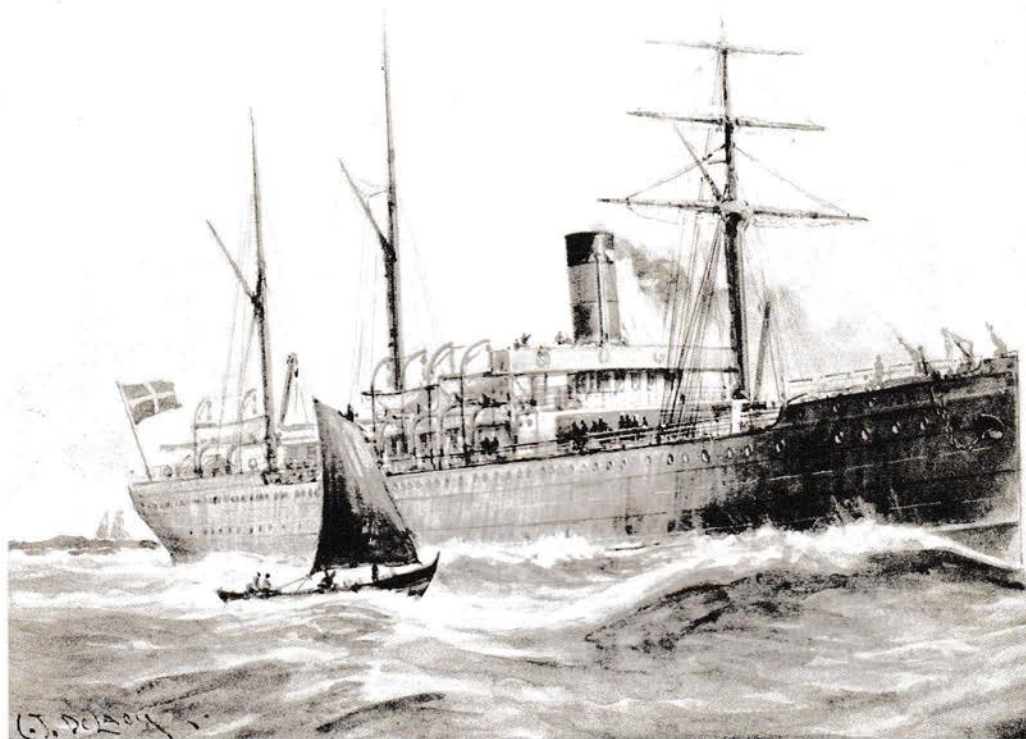
Av Svend E. Hansen, Østlands-posten.

Tidlig på morgenen 28. juni 1904 gikk dampskipet "Norge" på grunn på St. Helen - revet ved Rockall i Skottland. Hele 635 mennesker mistet livet. Bare 160 ble reddet. Verdens til da verste skipskatastrofe var et faktum. En av passasjerene - Jørgen Hansen fra Langestrand, Larvik - skulle bli den store heltten i skipsdramaet.

D/S "Norge" var, navnet til tross, ikke norsk, men dansk. Skipet gikk i rute mellom Skandinavia og Amerika med emigranter. Den siste ferden startet fra København 22. juni 1904. Om bord var 405 passasjerer og en besetning på 68. Første stopp var Kristiania (Oslo), hvor ytterlige 232 passasjerer kom om bord, før ferden gikk videre til Kristiansand for å hente de siste 90 passasjerene.



Kart, som viser D/S "Norge"s rute fra København via Kristiania og Kristiansand nord om Skottland til Rockall. Det er også angitt steder, hvor de overlevende fra katastrofen ble brakt i land.
Illustrasjon: Fra boka atten sømil fra Rockall.



Emigrantskipet D/S "Norge", her på et gammelt maleri, fraktet emigranter fra Skandinavia til USA. Hele 635 mennesker mistet livet da skipet forliste ved Rockall i juni 1904. Foto: Norway Heritage.

25. juni på formiddagen avgikk D/S "Norge" med kurs for Amerika med i alt 795 mennesker om bord. På morgenen tre dager senere befant skipet seg ved Rockall, en liten klippeøy vest for Skottland. Det skulle vise seg at skipet var 23 kvartmil lenger nord enn det kaptein Valdemar Johannes Gundel trodde. Litt over klokken halv åtte på morgenen gikk skipet på grunn på St. Helen – revet ved Rockallbanken – det eneste undervannsskjæret på det som ble kalt den nordlige amerikaruten. Skipet tok inn vann og sank kort tid etter.

Lite livbåter

"Norge" var utstyrt med åtte livbåter – på langt nær nok til å romme alle om bord. Det rådet nærmest kaos på skipet da livbåtene ble satt ut. En av båtene kom trolig aldri på sjøen, to forsvant, antakelig kantret, mens de fem øvrige ble berget. Bare 160 mennesker ble reddet – de øvrige 635 mistet livet i forliset. Av disse var 224 norske.

I livbåt nummer åtte, en spissgattet jolle på 231 kubikkfot beregnet på 23 personer, befant det seg over 30 mennesker – noen kilder sier 32, andre 35 – alle passasjerer.

Jørgen Hansen fra Larvik, selv passasjer på tredje klasse, tok resolutt kommandoen. Det var verken kompass, seil, vann eller mat om bord. Hansen fikk overrakt en dunk vann og noen skonroker fra en annen livbåt, og dette rasjonerte han strengt i dagene fremover.

Hansen var sjømann og seilmaker av yrke, og hadde alltid med seg en kniv. Da han samlet inn alle redningsvestene i livbåten, vakte det oppstandelse. De andre om bord fryktet at de ville havne i havet og drukne.

Hansen forsto at sjansen for å omkomme var stor hvis de ble liggende stille på Rockallbanken. Med kniven sprettet han seilduken av livvestene. Av seilduksbitene sydde han et seil som han rigget opp med en åre til mast og båtshaken til spristang. Ved hjelp av solen satte han østlig kurs i håp om å nå land eller møte andre fartøyer. Etter nesten seks døgns strabasjos ferd ble livbåten plukket opp av den engelske damperen "Cervona". Mange om bord var da sterkt forkomne av mangel på mat og vann. En åtteårig russisk gutt var død, men alle de øvrige ble brakt til den lille byen Stornoway på Hebridene, hvor de fikk behandling på sykehus.

- For meg framstår Jørgen Hansen mer og mer som den store helten ved dette uhyre dramatiske forliset, sier Arild Einar Syvertsen i Halden, som nå arbeider med en sjøfartshistorisk bok om forskjellige hendelser, blant annet katastrofen med D/S "Norge" og spesielt Jørgen Hansens rolle.

Kaptein Gundel sto på bruvingen da "Norge" gikk ned. Han fløt imidlertid opp og ble en drøy time senere plukket opp i en annen livbåt. Det ble senere tatt

ut tiltale både mot kapteinen og rederiet i Danmark, men Sø - og handelsretten avsa julaften 1904 frifinnende dom. Gundel måtte imidlertid selv betale sine saksomkostninger på 600 kroner.

Wildenvey ble reddet

Blant passasjerene på D/S "Norge" på denne skjebnesvangre turen var den unge studenten Herman Portaas, senere Wildenvey. Han var på vei til Amerika for å søke lykken og fikk reddet seg opp i en av livbåtene. USA- oppholdet ble ingen suksess. Først i 1937-33 år etter forliset, og etter at han for lengst var etablert i Stavenn som en kjent og aktet dikter - utga Wildenvey beretningen om sine personlige opplevelser ved det dramatiske forliset.

Fikk 200 kroner i æresgave

Seilmaker Jørgen Hansens heldedåd fikk stor oppmerksomhet også i samtiden. I november 1904 besluttet regjeringen ved Kongelig resolusjon å tildele ham en såkalt æresgave. Normalt ville det være en medalje eller lignende, men i dette tilfelle ble det gitt en pengebelønning på 200 kroner.

Meddelelse med anmodning om utbetaling av gaven - og om diskresjon - ble sendt til amtsmannen fra en annen kjent Larvik-mann, daværende sjøfartsdirektør Magnus Andersen.

Innrulleringsbetjenten i Larvik, A. Mathisen, kunne kort tid etter overrekke Hansens kone, Anne Kristine, 60 kroner i kontanter og en bankbok pålydende 140 kroner, penger som kom godt med for familien, ettersom husmoren på dette tidspunktet var alvorlig syk.

Det skulle gå ytterligere et halvt år før Jørgen Hansen selv endelig ble opp-

Aril Einar Syvertsen (57) fra Halden skriver bok om interessante skipshendelser. Han vil gjerne vite mer om seilmakeren fra Larvik som reddet mange da D/S "Norge" forliste.



sporet, slik at han fikk underretning om påskjønnelsen. Han hadde ikke fått arbeid i New York, og hadde mønstret på barken "Antares" av Skien som seilmaker på en ferd til Sør-Afrika.

Vil ha opplysninger om helten

I forbindelse med boken jeg holder på med, er jeg svært interessert i flere opplysninger om Jørgen Hansen og hvordan det gikk med han senere. Det håper jeg denne artikkelen i ØP og Dampskibsposten kan medvirke til. Kanskje finnes det et bilde av ham. Kanskje har han etterkommere som har noe å fortelle, og som jeg kan ta kontakt med, sier forfatter Arild Einar Syvertsen (57) fra Halden.

- Jeg vet at Hansen var født i Brunlanes i 1858. Han bosatte seg senere på

Langestrand sammen med kona Anne Kristine. Ved den eldste sønnen Nils Harrys dåp i 1898 bodde de i Øvre Fritzøegate 26, forteller Syvertsen.

Han er opptatt av sjøfartshistorie og har selv erfaring som kaptein i utenriksfart. Siden 1991 har han vært statsløs, nå stasjonert på Hvaler. Han var tidligere stasjonert i Brevik, og er også godt kjent i Larvik-distriktet.

Boken han arbeider med skal utgis i samarbeid med Aschehoug Forlag og skal være ferdig høsten 2011. Dersom noen av seilmaker Jørgen Hansens etterkommere eller andre som kjenner Hansen eller familien kan bidra, kan ØP og Dampskibsposten formidle kontakt med forfatteren.

D/S "Horten"- Fra en svunnen tid da damp var det viktigste driftsmiddelet!

Av Terje M. Thoresen

Året 1997 var starten på et modellprosjekt av dampskipet "Horten". Jeg satt og bladde i boken til Lorentzen "Sagaen om Fjordbåtene" og takk og pris for at det finnes en slik mann som nettopp han og foruten han så hadde nok det meste av dette også hvert tapt historie, som så alt for mye av vår kyst og skipshistorie er.

I det herrens år 1892 ble det tatt en beslutning i "Tønsberg og Horten Dampskips selskap at der skulle bygges et nytt komfortabelt og hurtig skip". Det ble bestilt på Nyland Mekaniske Verksted med levering samme år og skipet skulle hete "Horten" og skulle måle 126 fot lang og 19,9 fot bred og utstyrt med en trippel ekspansjonsdampmaskin.

D/S "Horten" fikk byggenr. 86 og var på 232 brutto tonn. Maskinen fikk nr. 283 med følgende dimensjoner: HT ø ¼" MT ø 17 ½ og LT ø 30"x slaglengde på 24". Denne skulle drives av kjele nr. 467 med diameter 10' 10 1/8" lengde 10' 3" og den hadde en heteplate på 1178 kvadrat tomme.

Skipet ble levert i slutten av juli måned og satt i trafikk midt i august 1892. I faksimile fra Tønsberg Blad den 4. August 1892 kan man lese rederiets første kunngjøring om skipets igangsettelse.

- Men i 1896 fikk rederiet antakelig et så godt tilbud på dette skipet at de så seg nødt til å selge dette til T. Papin A. Pitre, Fransk Vest India, Martinique Fort France. (sitat Lorentzen). Og her gikk



Skulle nesten tro at dette er et ekte skip som var underveis med kurs for Horten. Modellen er laget av modellsnekker Terje Mareno Thoresen i Horten.



Gammel og ny tid også i modellverden.

skipet fram til 1925 under samme navnet med tre forskjellige eiere.

I 1892 bestilte Tønsberg og Horten Dampskipselskap et nytt skip på Aker Mekaniske Verksted som også fikk navnet "Horten", men det er en annen historie som varte helt til 1952.

Modellen

For meg ble det tatt et valg at det ble "Horten" som skulle bli det neste prosjektet, etter at jeg først hadde tenkt å bygge en RC styrt modell av D/S "Jarlsberg" fra samme rederi. Det ble "Horten" som fengst med sitt korte liv i Oslofjorden og det at bygdehistorikerne ikke kjente noe til dette skipet. Denne modellen av "Horten" kunne jo ikke lages for liten, for jeg hadde funnet en dampmaskin som skulle passe modellen utmerket. I ettertiden viste det seg at jeg tok feil; den ble for stor og tyngdepunktet ble for høyt. Modellskipet ble så ustabilt at det ikke lot seg gjøre å seile med denne damp-

maskin. Løsningen ble å installere en kraftig elektromotor med så store batterier at den kan kjøre i hele 7-8 timer.

Modellen er i målestokk 1:20 og måler 193,5 cm lang og veier på vannet 36 kilo. Den går med en hastighet på 135 cm/sek. Som tilsvarer 12 knop. Modellen som krever egen transportkonteiner på henger, så det hele blir stort og tungt og det er uhensiktsmessig å kjøre rundt med den. Det mest hensiktsmessige er vel å sette den på et museum eller lignende nettopp for at så mange som mulig kan få se den og ta del i dens korte historie.

Modellen av D/S "Horten" er bygget etter originaltegninger, som dessverre er mangelfulle, så det ble gjort mange gjetninger underveis. Lamper er montert oppunder solruffen og inne i salonger. Det er laget faspanel i damesalongen og i gangen. Dekksbenkene er laget etter rederiets egne spesifikasjoner og tegninger.

Flott modell av "Stord I"

Redaktøren er godt over gjennomsnittet opptatt av modellskipsbygging. En av mange årsaker til dette er, at det ikke er mulig å ta vare på så mange båter i full skala i dette landet. Da er det flott at det finnes modellbyggere som kan fortelle med sine modeller nålevende og kommende generasjoner hvordan fartøyer er eller har vært.

Nylig kom et tips på at en Sandefjordkar bygde en flott modell av en av våre kjente og kjære veteranbåter, D/S "Stord I". Det ble opprettet kontakt med modellbyggeren Knut Boland og han sendte noen ord om prosjektet og bilde av modellen han bygget:

"Hyggelig at modellen av "Stord I" blir presentert i Dampskibsposten. Jeg har opp gjennom årene laget en del modeller av båter som alle har sin plass i vår kysthistorie. At jeg tok fatt på å lage modell av "Stord I" har sine to grunner. For det første synes jeg at de gamle dampbåtene er flotte båter. Det andre er at jeg er

vokst opp med disse båtene i min oppvekst på Vestlandet. Det er altså ikke så lite nostalgi.

Tegningene fikk jeg fra Stiftelsen D/S "Stord I". Den er bygget opp på spant og kledd med tynne trelister. Etter pussing er det lagt metall i riktig bredde i forhold til originalen.

Bygget på denne måten kan en f.eks. løfte opp lukelemmene og se ned i lasterommet.

Selv om en har tegninger så dukker det alltid opp ting en lurte på. Da er det fint å kunne ringe Kåre Taule eller Harald Sætre. De vet alt og er svært forekommende.

Når modellen en gang er ferdig havner den kanskje på hytta på Vestlandet. Da har den utsikt til fjorden der originalen en gang seilte. Og heldigvis har kloke og flinke folk klart å ta vare på den."

Hilsen Knut



D/S "Stord I" i miniatyrrutgave. Nå mangler den kun vinsjer og livbåter til denne flotte modellen er ferdigbygget. Foto: Fritz Adler Christensen.

PROSPEKTKORTET : Del 21

Av Jostein Sørensen

Alle de skip som hittil er presentert i denne artikkelserien har vært sivile skip, i hovedsak passasjerskip. Kanskje ikke så rart, da det helst er slike skip som blir foreviget på postkort. Med årene er imidlertid marinefartøyer også blitt et eget samleområde for postkortsamlere, og selv om tilfanget av slike postkort er lite i sammenligning, så finnes de.

Norge har, i motsetning til mange andre land, en beskjedne tradisjon for utgivelse av marinefartøyer på postkort. Derfor er det ekstra spennende når de virkelige godbitene dukker opp, særlig hvis det er av de mer berømte fartøyene – slik som Panserskipet NORGE.

KRIGSSKIPET

Fra midten av 1850-tallet foregikk det en rivende teknisk utvikling av krigsskipet. Dette skjedde på alle felter; i konstruksjon, arrangement, fremdriftsmaskineri, våpensystemer og pansring. De ledende stormakter på den tiden, England, Preussen og Frankrike, førte an, med Japan, Russland, Italia og Østerrike-Ungarn hakk i hæl. USA hadde i årene etter Borgerkrigen nok med seg selv og å lege sårene etter krigen. De mindre nasjoner prøvde å henge med som best de kunne, men hadde sjelden tilstrekkelige økonomiske og teknologiske muskler til å holde følge.

En stadig rivalisering mellom det keiserlige Tyskland og det Britiske imperium om herredømmet på havene, satte ytterligere fart i utviklingen av store

krigsskip omkring år 1900, så som kase-mattskip, citadellskip, dreadnoughts og panserskip.

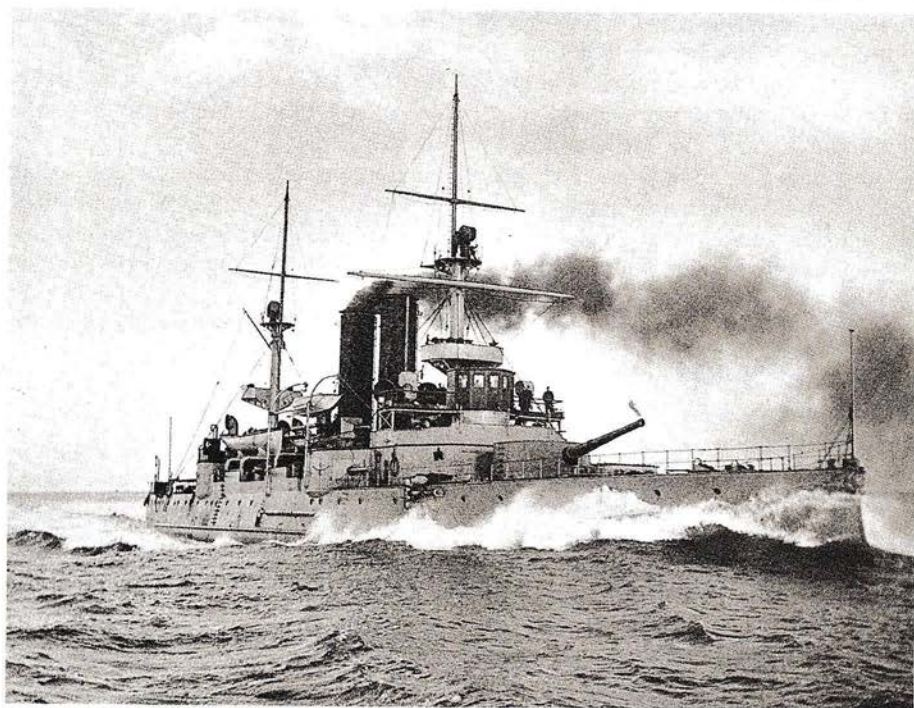
I Norge holdt man et godt øye til utviklingen ute i Europa, og satset her i første rekke på mindre fartøyer, som kanonbåter (3 klasser), monitorer og torpedobåter. Ja, Norge har faktisk æren av å ha verdens første egentlige torpedobåt – damptorpedobåten RAP, som i dag er utstilt på Marinemuseet i Horten.

I 1877 ble det vedtatt en Kystforsvarsplan (Flåteplan) som bl.a. betød et etter forholdene storstilt nybyggingsprogram for Marinen. Men pga. motstand fra mange venstremenn i Stortinget ble aldri planen fullt ut realisert. Sparepolitikk var viktigere enn utenrikspolitikk og forsvar. Som så ofte, både før og siden; storslåtte planer blir ikke fulgt opp med de nødvendige bevilgninger. For første gang siden seilskutetiden stod Marinen uten havgående fartøyer.

I 1880- og -90 årene reiste det seg et etter hvert sterkere krav i opinionen om modernisering og utbygging av Forsvaret – ikke minst på bakgrunn av det stadig mer anstrengte unionsforholdet til Sverige. Resultatet ble at Stortinget i 1895 bevilget ekstraordinært 10 mill. kr. til Marinen – herav 8,5 mill. til bygging av to panserskip. I 1898/99 bevilget Stortinget ekstraordinære midler til bygging av ytterligere to panserskip.

PANSERSKIPENE

Ved planleggingen av de norske panserskipene var det naturlig for marine-



Panserskipet NORGE under fullfartsprøve, høsten 1900.
MARINEMUSEET I HORTEN. JOSTEIN SØRENSENS SAMLING.

ledelsen å se til Sverige, som alt siden 1880-årene hadde hatt slike. Særlig panserskipet ODEN, levert den svenske "flottan" i 1896, vakte interesse. Med Stortingets bevilgning i ryggen, ble det så inngått kontrakt med det anerkjente verftet Sir W.G. Armstrong, Whitworth & Co, Newcastle on Tyne om levering av to panserskip på 3920 tonn deplasement (utrustet), med kraftig maskineri, bestykning og pansring. Skipene ble levert som P/S HARALD HAARFAGRE og P/S TORDENSKIOLD hhv. i 1897 og 1898. Etter datidens målestokk to toppmoderne og kraftige krigsskip. Bl.a. var skipene de første som var utstyrt med undervanns torpedoutskytningsrør i bredside.

Ikke før var HARALD HAARFAGRE og TORDENSKIOLD levert, før Stortinget bevilget nye ekstraordinære midler til to panserskip til. Nok en gang gikk kontrakten til Armstrong-verftet i Newcastle. Basert på erfaringene med de to første skipene, ble de nye designet noe lengre og med to mindre skorsteiner i stedet for én kjempestor. Deplasementet ble således på 4233 tonn (utrustet), og skipene ble levert i 1900 som hhv. P/S NORGE og P/S EIDSVOLD.

Og så kom 1905. Med den kraftige opprustingen som var foretatt i de foregående år var Norge etter måten godt militært forberedt dersom det skulle komme til en konfrontasjon med Sverige. Ikke

minst utgjorde vår moderne Marine et viktig strategisk element. Den bestod da av følgende kampfartøyer: 4 panserskip, 34 torpedobåter, 11 kanonbåter og 4 monitører. Dette var således med på å gi regjeringen under ledelse av statsminister Christian Michelsen trygghet i de vanskelige unionsforhandlingene med svenskene. Og resultatet kjenner vi.

3 KLASSE

I årene etter 1900 ble panserskipene gruppert i den såkalte Skagerakeskadren sammen med en del mindre fartøyer. Tidvis ble de to eldste panserskipene også brukt som kadettskip for Sjøkrigsskolen.

Allerede fra 1901 anmodet Marinen årlig om nye bevilgninger ihht. en opptrappingsplan som skulle munne ut i kontrahering av ytterligere ett panserskip i den såkalte "Eidsvold-klassen", men Stortinget sa nei hver gang. Ved årsskiftet 1912/13 var imidlertid den sikkerhetspolitiske situasjonen ute i Europa blitt så tilspisset, at Stortinget likevel bevilget 20 millioner kroner til ekstraordinære forsvarstiltak. Implisitt i dette lå kontrahering av to helt nye panserskip av en modernisert konstruksjon. En slagkraftig Marine med 3 panserskip-klasser i tet var målet; "Tordenskiold-klassen", "Eidsvold-klassen" og den nye "Björgvin-klassen", totalt 6 panserskip. Også de to nye panserskipene ble kontrahert hos Armstrong i Newcastle og skulle være både større og kraftigere enn de 4 andre. Skipene var tiltenkt navnene P/S BJØRGVIN og P/S NIDAROS.

Slik skulle det imidlertid ikke gå. Før skipene var ferdige brøt 1. verdenskrig ut. Royal Navy hadde bruk for all den slagkraft som kunne oppdrives, og konfiskerte derfor de ennå uferdige norske panserskipene. Byggesummen ble imid-

lertid tilbakebetalt den norske stat. Royal Navy gjorde skipene ferdige som hhv. HMS GLATTON og HMS GORGON.

Under 1. verdenskrig var det nøytrale Norges panserskip oppsatt i en beredskapsstyrke, Østlandeskadren, sammen med jagere, torpedobåter og bevokningsfartøyer. Operasjonsområdet var den sterkt trafikkerte kyststrekningen Kristiansand – Jærens rev, men ble etter hvert utvidet nordover langs kysten i takt med sjøkrigens utvikling.

Omkring 1905 ble panserskipene betegnet som "meget gode søskibe", og de skulle forbli Marinens hovedstyrke i 40 år. Manglende bevilgninger til skikkelig vedlikehold og modernisering, og ikke minst nødvendige oppgraderinger av utstyr, medførte imidlertid at skipene fra 1920-tallet av var mer eller mindre utdaterte. Kampverdien ble mindre og mindre..... Midler til eskadreøvelser var det heller ikke. Den politiske interessen for Marinen – enn si Forsvaret i sin alminnelighet – var på den tiden minimal. Norge hadde jo ingen fiender!

P/S NORGE

Panserskipet NORGE er vel kanskje det av panserskipene som er mest avbildet på prospektkort gjennom årene, og kanskje også det som er blitt mest berømt. Det skyldes vel at det var det eneste av panserskipene som rakk å komme i kamp.

P/S NORGE ble sjøsatt i 1899 fra Sir W.G. Armstrong, Whitworth & Co, Newcastle on Tyne, som ett av 25 større krigsskip dette verftet leverte til forskjellige lands marinere i perioden 1885 – 1925. 7. februar 1901 heiste NORGE kommando, og gikk sitt første prøvetokt til København samme år. Skipet var på 4233 deplasement tonn (utrustet) og hadde målene 94,6/15,7/5,4 meter. 6

kullfyrte Yarrow vannrørskjeler skaffet damp til 2 triple expansion dampmaskiner på til sammen 4500 hk som etter byggespesifikasjonen skulle gi 16,9 knop. Det var det samme maskineriet som stod i "Tordenskiold-klassen", men pga større deplasement var farten for "Eidsvold-klassen" en smule lavere enn for de to eldste panserskipene (17,2 knop). Det kan forresten bemerkes at både fart og maskinstyrke nok var grundig underindikert. Ved et tilfelle i 1920 logget P/S TORDENSKIOLD hele 20 knop – riktig nok under stormfyring. For et skip av denne type var dette intet mindre enn imponerende i samtiden. Fra kompetent hold har det vært antydning at maskinytelsen da må ha vært over 5000 hk.

P/S NORGE (og EIDSVOLD) var kraftig bestykket med mange og store kanoner:

- Hovedskyts: 2 stk 21 cm kanoner i svingbare pansertårn (en forut og en akterut)
- Sekundærskyts: 6 stk 15 cm kanoner i bredside (tre på hver side)
- Lettere skyts: 8 stk 76 mm kanoner og 6 stk 47 mm kanoner
- Torpedoer: 2 stk undervanns torpedoer i bredside.

Besetningen talte 270 mann.

Panserskipet NORGE gjennomførte flere utenlandsktokt i sin karriere. Bl.a. representerte skipet Norge under Kong Edward VII's kroning i 1902. I 1909 var det eskadreøvelse i Sheerness i England og i 1928 kongetokt til Helsingfors og København. Men ellers var det stort sett P/S TORDENSKIOLD, i egenskap av kadettskip, som kom på langfart.

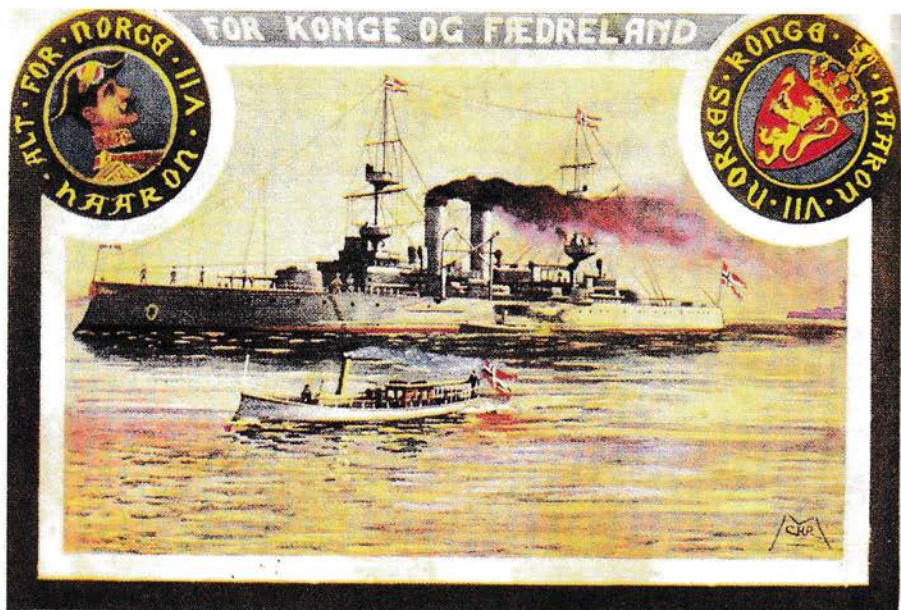
P/S NORGE fikk sitt kanskje mest ærefulle oppdrag i 1910, da det førte

Bjørnstjerne Bjørnsons bære den siste etappen hjem fra København.

MOBILISERING

Da den 2. verdenskrig brøt ut i september 1939 erklærte Norge seg som nøytral stat. Det ble likevel foretatt en delvis mobilisering av Forsvaret for å sikre nøytraliteten. Bl.a. ble praktisk talt hele Marinen mobilisert – en styrke på 121 fartøyer. Dette kan synes imponerende nok, men bare 62 av disse var egentlige marinefartøyer. Resten var innleiede bevakningsbåter og oppsynsskip. Og av de 62 marinefartøyene var kun 7 av nyere dato. Resten var stort sett kommet til i perioden 1874 – 1918. Den militære betydningen var i beste fall diskutabel.....

For panserskipenes vedkommende var situasjonen begredelig. Noen eksempler: Radiopileutstyret i to av skipene var allerede i 1930 så dårlig at det ble tatt i land. Torpedorørene, som kanskje var skipenes mest potente våpen, ble demontert på alle fire panserskipene. Onde tunger hevdet at det var fordi Marinen kunne få noen ekstraintekter ved å selge de som skrapjern.....Marinens inntrengende bønn til Forsvarsdepartementet om midler til anskaffelse av helt nødvendig luftvernsskyts, resulterte i vedtak om installasjon av to 40mm Bofors-, to 20mm Oerlikon-kanoner samt seks mitraljører på hver av panserskipene NORGE og EIDSVOLD. Da skipene ble sendt nordover på høstparten 1939 var kanonene kommet om bord, men uten instruksjonsbøker, stativer, ammunisjon og magasiner, og således helt uten kampverdi. I en oversikt fra 1. Sjøforsvarsdistrikt datert 16. mai 1939 fremgår det at P/S HARALD HAARFAGRE og P/S EIDSVOLD er under kommando, mens



Et artig postkort fra like etter unionsoppløsningen i 1905. Det viser ikke bare P/S NORGE, men også den gamle kongesjaluppen STJERNEN (1899) i forgrunnen. STJERNEN ble som kjent restaurert til operativ stand for et par år siden, og er nå stasjonert ved Karljohansvern.

ATLANTIS ANTIKVARIAT. JOSTEIN SØRENSENS SAMLING.

P/S TORDENSKIOLD og P/S NORGE er mobiliseringsklare. 18. september gir Forsvarsdepartementet kommanderende admiral ordre om å utruste NORGE og EIDSVOLD til nøytralitetsvakt, mens TORDENSKIOLD og HARALD HAARFAGRE brukes som depotskip etter forutsetningene, som det skrevet står. Da var bl.a. utstyr fra de to eldste panserskipene flyttet over til de to yngste for å bøte på feil og mangler der om bord. Men fremdeles mangler EIDSVOLD og NORGE både gyrokompass og ekkolodd.

9. APRIL 1940

Høsten 1939 stevner panserskipene NORGE og EIDSVOLD nordover med kurs for Tromsø, under kommando av hhv. kommandørkaptein Per Askim

og kommandørkaptein Odd Isaachsen Willoch. Hensikten er å styrke forsvaret av Nord-Norge, som etter krigsutbruddet 1. september er blitt strategisk viktig pga. malmutskipningen fra Narvik. 30. mars blir panserskipene beordret til Narvik, hvor de ankommer 1. april.

9. april 1940 om morgenen ligger begge panserskipene fortsatt i Narvik; P/S NORGE ved Malmkaien og P/S EIDSVOLD ved innløpet til havnen, da urovekkende meldinger tikker inn kl. 03:20 om fremmede marinefartøyer i Ofotfjorden. Det viser seg etter hvert å være en tysk flåtestyrke. Jageren WILHELM HEIDKAMP anroper EIDSVOLD og ber om å få sende parlamentær om bord. Kommandørkaptein Willoch blir anmodet om å overgi seg, men dette blir avslått. Parlamentæren

forlater så EIDSVOLD, og på behørig avstand sender han opp et rødt signalbluss; det avtalte tegnet for "ingen overgivelse". Sjefen på P/S EIDSVOLD, kommandørkaptein Willoch, beskrives som en marineoffiser med æresbegreper av den gamle skole. Således vil han gi parlamentæren muligheten for å komme om bord i eget fartøy før det åpnes ild. Denne krigens sedvane blir imidlertid ikke fulgt av tyskerne, som straks fyrer av en torpedosalve mot panserskipet. Intendant H. Opstad, en av de kun 6 overlevende fra EIDSVOLD, har i et brev datert 16. september 1940 gitt en inngående beskrivelse av det som hendte:

".....kom sjefen (kommandørkaptein Willoch, forf.anm.) med utbrudd: "Nå skal vi slåss gutter", og springer opp på brua. Der ble kommandert 2 ganger salve. Det er på det rene at kanonene var ladd og sikret. Ved anledningen var det høy sjø, snøtykke og storm. Nestkommanderende står forenom aktre bru, kaptein Thorkildsen i aktre mers. Hele besetningen var helt rolig og gikk uten å fortrekke en mine til sine respektive stillinger. Umiddelbart etter at sjefen var kommet opp på brua, fikk vi inn til bb 3 torpedoen, 1 traff akterut i magasinet, 1 forut og 1 midtskips. Under eksplosjonen ramlet brua og alt ellers sammen."

Torpedotreffene har en kolossal virkning. I løpet av 15 sekunder (!) forsvinner panserskipet EIDSVOLD i dypet og tar med 175 av mannskapet. Kun 6 mann overlever:

Lenger inne har panserskipet NORGE gått ut fra Malmkaien og ankret opp i havnebassenget. Herfra kan de høre den veldige eksplosjonen når EIDSVOLD blir torpedert, men aner ingen ting om hva som skjer. De tyske jagerne

BERNAD VON ARNIM og GEORG THIELE dukker opp omkring kl. 04:45 og blir umiddelbart tatt under ild fra P/S NORGE. Avstanden anslås til 7-800 meter. Tyskerne besvarer ilden med kanoner og maskingeværer. På grunn av mørket og snøtykke var sikteforholdene dårlige, både for nordmennene og tyskerne, og skytingen skjedde mer eller mindre på måfå. BERNAD VON ARNIM sender så av gårde 7 torpedoen mot P/S NORGE. De 5 første går forbi panserskipet, men de 2 siste treffer midtskips på NORGE, og med et veldig drønn velter det gamle panserskipet mot styrbord og synker i løpet av 10-15 sekunder. Klokken var da 05:00. 105 av mannskaper omkommer, 90 blir reddet. Blandt de reddede er sjefen, kommandørkaptein Askim, som er sterkt forkommen. De overlevende blir innlagt på Narvik sykehus.

EPILOG

Tragedien med panserskipene EIDSVOLD og NORGE er en av de største enkeltkatastrofer i landets historie. Målt mot den tyske Kriegsmarines moderne fartøyer, var de norske panserskipene håpløst utdaterte. Likevel undervurderte ikke tyskerne slagkraften fra panserskipenes store kanoner. Det fremkommer bl.a. i de tyske kildene.

282 tapre unge menn gav sitt liv for konge og fedreland om bord på panserskipene EIDSVOLD og NORGE. Kommandørkaptein Per Askim kom til Storbritannia i juni 1940 for å fortsette Norges frihetskamp. Det hører med til historien at det var kommandørkaptein Askim som, på vegne av de alliertes øverstkommanderende, general Dwight D. Eisenhower, fikk det ærefulle oppdraget å motta den tyske Kriegsmarines

overgivelse i Norge. Som Askim selv har skrevet i boken "Det tyske angrep på Narvik":

"Jeg følte det som en oppreisning for tapet av NORGE og EIDSVOLD og for de som mistet livet i Narvik!"

MINNER OG RELIKTER

Etter krigen ble vrakene av EIDSVOLD og NORGE undersøkt av dykkere. For EIDSVOLDS del var vrakdelene spredd utover et stort område på sjøbunnen som følge av den voldsomme eksplosjonen da skipet ble torpedert. Det meste av dette ble fjernet, men en hel del gjenstander ble likevel berget og er magasinert ved Marinemuseet på Karljohansvern i Horten. Noen av gjenstandene er også utstilt sammen med bilder, fotografier, dokumenter osv. Levningene av 6 besetningsmedlemmer ble funnet blant vrakdelene.

P/S NORGE ligger fortsatt på bunnen i havnebassenget i Narvik, og er i dag fredet som krigsgrav. Men også her er en del gjenstander berget på oppdrag av Marinemuseet.

Etter gammel, maritim tradisjon knytter det seg spesielle følelser, aktelse og respekt til skipsklokken ombord. Derfor blir den gjerne tatt vare på når et skip blir avhendet eller sendt til opphugging. Ja, vi hører også om dramatiske redningsaksjoner for å berge klokken fra forliste skip. Eksempler på dette er bergingen av skipsklokken på det forliste hurtigruteskipet "Sanct Svithun" under krigen og klokken til hurtigbåten "Sleipner" som havarerte under dramatiske omstendigheter i 1999. Også skipsklokkene til panserskipene NORGE og EIDSVOLD er berget, og heldigvis er klokkene til HARALD HAARFAGRE og TORDENSKIOLD også tatt vare på.

Disse er faktisk i daglig bruk den dag i dag, fordi de er opphengt i flaggspillene på appellplassene på hhv. Sjøkrigsskolen i Bergen (P/S EIDSVOLD), på skolesenteret Tordenskjold i Haakonsværn (P/S TORDENSKIOLD), på rekruttskolen Harald Haarfagre ved Madla (P/S HARALD HAARFAGRE) og på Befalsskolen for Marinen på Karljohansvern (P/S NORGE). På disse over 100 år gamle, æverdige klokkene blir det slått glass hver morgen ved flaggheis. En vakker tradisjon.

I tillegg til det som er permanent utstilt på Marinemuseet har museet også lånt ut en del andre, større gjenstander fra panserskipene til utsmykning i Forsvarets etableringer. To svært forseggjorte fallrepsporter i eik fra P/S HARALD HAARFAGRE er hengt opp på Sjøkrigsskolen sammen med den vakre, utskårne plaketten, eller våpenskjoldet (brodekorasjon?) med riksvåpenet og Marinens gamle valgsprog "For Konge, Fædreland og Flaggets Hæder". En fallrepsport er også opphengt i befalsmessen på rekruttskolen Harald Haarfagre sammen med et ratt fra P/S HARALD HAARFAGRE. Til sammen 6 fallrepsporter er i behold, likeledes 5 ratt. Ett av rattene er berget fra panserskipet NORGE sammen med styresøylen. Dette er utstilt på Marinemuseet. Utenfor krigsmuseet i Narvik er ett av de store ankrene til P/S NORGE utstilt.

For øvrig anbefales det varmt å avlegge Marinemuseet et besøk. Ikke alene pga panserskipene, men også for å få et godt innblikk i Den Kongelige Norske Marines historie. Museets samlinger er unike, selv i verdensmålestokk, og plasseringen på Marinens gamle hovedbase Karljohansvern kunne neppe vært bedre. Et "must" for alle maritimt interesserte.

Siste reis for barkassen fra "Blücher"?

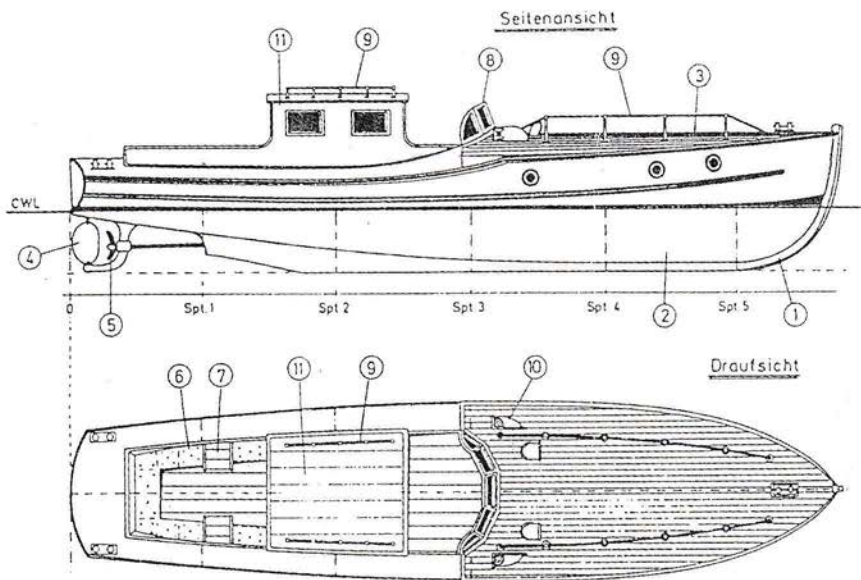
Av Thor Hansen.

På Borgestadholmen mellom Skien og Porsgrunn ligger et helt spesielt krigsminne. Det er den godt over 70 år gamle barkassen, som ble funnet drivende, etter at krysseren "Blücher", forsvant i dypet 9. april 1940. Den 9,20 m lange båten har fått gjennomgå mye i sitt turbulente liv både i krig og fred. Nå ser det ut for at nok ett restaureringsprosjekt strander og det er vel mye som tyder på at båten har gjort sin siste reis, om ikke noen tar hånd om den i tolvte time.

Historien

Kort tid etter krigshandlingene opphørte på Østlandet, ble båten tauet til Horten. Der ble den kraftige 120 hk BMW dieselmotoren demontert, mens båten for øvrig ble liggende brakk, sotsvidd og ubrukelig. Da freden kom i 1945 ble båten kjøpt

av et par marinefolk, som tauet den til Frognerkilen i Oslo, i håp om å få satt den i stand. Lite skjedde og i fem år ble den liggende som et vrak, da endelig en Osломann kjøpte den i 1950. Heller ikke dette restaureringsarbeidet ble så vellykket.. Så var det Knut Ristesund



Motorbarkassen og sjefs båten så slik ut da den gjorde sin tjeneste om bord på krysseren "Blücher". Tegning utlånt av: Marine-Kameradschaft "Schw.Kreuzer "Blücher".



Over: For full fart inn blant indre Oslofjordens øyeldorado.

Under: Lars Løkkebø Porsgrunn følger spendt med at alt går riktig for seg.

Foto: Fra boken "Blucher"- en dokumentasjon i bilder.





Vil barkassa fra "Blücher" ha noen framtid? I følge Alexander Dietzsch, som betjente denne båten i 1940, ble den bygget i Arendal. Er det noen av leserne som kjenner til dette? Foto: Thor Norling.

også fra Oslo, som forbarmet seg over det historiske klenodiet. Ristesund kjøpte båten i 1971. Optimistisk og ivrig startet Ristesund arbeidet med å snekre opp et overbygg eller en kahytt, da en barkasse i realiteten er ganske åpen. Han satte inn en 36 – hesters diesel og fikk den til å bli en strøken fritidsbåt med registreringsmerke A- 3853. Han brukte den i mange år i Oslofjorden inntil båten på ny ble solgt til AUF (Arbeidernes Ungdomsfylking). Båten fikk navnet M/S "Reiulf" og AUF brukte båten til fraktofartøy i forbindelse med deres sommertreff på Utøya i Tyrifjorden.

Den 17. mai 1988 ble det handlet båt på Utøya og "Blücher"-båten ble nå solgt til Lars Løkkebø i Porsgrunn for kr. 62.000.

Navnet ble nå "STIL" og virkelig stil ble det over båten, for den nye eieren la ned mye arbeid og penger for å få båten slik han ville, med pentry og koselig lugar for å oppleve behaglig feriekomfort under lange skjærgårdstokter. I de senere årene ble båten brukt mindre og mindre og i 2008 ble den gamle trebåten som overlevde infernoet ved Oscarsborg solgt til Stian Johannessen i Porsgrunn for kr. 15,000,-.

Gammelt overbygg og inventar ble fjernet og planen var vel å få den i god stand igjen. Lite skjer og den nye eieren er nok klar for salg. Skulle jeg tippe prisen på den gamle veteranbåten fra krigens dager, kan nok kr.1,-. være en god start i forhandlingene.

Sluppen "Restauration"

- Norges mest berømte emigrantskute

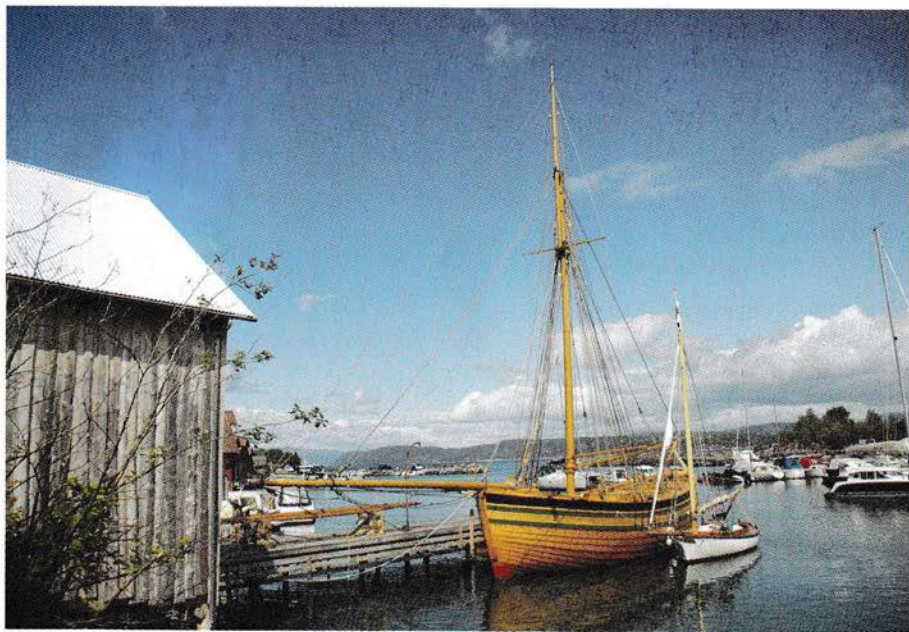
Svært få hendelser i norgeshistorien har møtt større fasinasjon fra nordmenn og utflyttede nordmenn enn historien om "Restauration" og overfarten til Amerika. Forløpet til avreisen, den strabasjose turen over Atlanterhavet og dramatikken emigrantene opplevde ved ankomst New York er skildret i et utall romaner og fagbøker. Sluppen "Restauration" er sammen med Cleng Peerson de fremste symbolene på den massive norske utvandringen til Amerika som fant sted på 1800- og 1900-tallet.

Reisen i 1825 markerer starten på den organiserte norske utvandringen til Amerika, og mer enn 850 000 nordmenn fulgte i "Restaurationen"s kjølvann de påfølgende hundre år. Båten ble bygget i Hardanger som en jakt, med navnet "Emanuel". Senere ble den ombygget med slupphekk og fikk navnet "Restauration". Utvandrerne i Stavanger kjøpte den i 1825, kun måneder før de gjennomførte det som for ettertiden har blitt stående som et av norgeshistoriens mest kjente seilas.

"Restauration" krysset Nordsjøen på sørvestlig kurs, gjennom den engelske kanal, videre sørover til Madeira. Her stoppet de og provianterte før skipperen satte kurs vestover for å krysse Atlanteren. Denne sydlige reiseruten var nøye planlagt og var en alminnelig rute for handelsskip som seilte mellom Europa og



Dag Lindebjerg og NRK ombord på "Restauration" sommeren 2010.



"Restauration" ligger til kai.

Amerika. Den hadde sine klare fordeler idet en kunne dra nytte av passatvinden og seile inn i et varmere klima.

Overfarten

Den 4. juli tok 52 personer farvel med slekt og venner på kaien i Stavanger og satte seil ut Byfjorden. Ferden mot Amerika var begynt. Det skulle vise seg å bli en lang og eventyrlig reise.

Første stopp på reisen ble sør i England nær Lizard Point. Her var de nære på å komme i vanskeligheter med engelske tollembetsmenn. De solgte nemlig brennevin til folk som kom om bord. Dette var ansett som kontrabande (illegal last) og skuta hadde sannsynligvis blitt konfiskert ved en pågripelse. Besetningen merket imidlertid faren og satte umiddelbart seil sørover.

Etter bortimot 4 ukers seilas anløp de Funchal på Madeira hvor de tilbrakte flere dager. En merkelig episode oppstod i forkant av innseilingen til Funchal. En tønne lå drivende på havet og man besluttet å heise den om bord. Det viste seg å være en tønne med Madeiravin og flere fikk smake på herligheten med det resultat at mannskapet ble "beskjenket". Skipet kom da drivende som et pestskip uten kommando inn på havnen i Funchal uten å heise flagg. Fra en tysk skute som allerede lå i havnen fikk de klar beskjed om å heise flagg dersom de ikke ville hilles av festningens kanoner som alt var rettet mot dem. En av passasjerene fikk da fatt i flagget og heist det opp i en forrykende fart.

Den amerikanske konsulen på Madeira, John H. Marsh forsynte de norske utvan-



drerne med proviant før ferden over Atlanterhavet. Det skulle vise seg å bli en lang seilas. Hele 64 dager brukte "Restauration" på turen fra Funchal til New York.

Ved de Vestindiske øyer kom de ut for sterke stormer fire fredager på rad og rotet omkring i Det Karibiske Hav og Mexicogulfen innen de kom seg nordover mot bestemmelsesstedet. Og endelig, den 9. oktober om formiddagen, seilte "Restauration" inn på havna i New York. De hadde da vært underveis i 98 døgn.

Men her fikk de problemer. Det viste seg at "Restauration" på grunn av sin beskjedne størrelse hadde langt flere passasjerer om bord enn det amerikansk lov tillot. Som resultat ble det utferdiget en klekkelig bot, sluppen ble beslaglagt og skipperen satt i arrest. Det hele løste seg imidlertid på beste måte idet selveste presidenten, John Quincy Adams, egenhendig den 15. november utstedte benådning; boten ble ettergitt, skipper og fartøy frigitt. "Restauration" ble deretter solgt og hennes videre skjebne er uvis.

Livet Ombord

Å kun se hav og himmel i flere måneder var nok en stor påkjenning. Av de 52 personene som reiste var det flere som aldri hadde vært på sjøen før, og dagene kunne være harde med dårlig vær og tøff sjø. Troen ble da viktig for passasjerene, og det ble holdt daglige samlinger med bønn og andakt.

"Restauration" måler 54 fot og er et særdeles lite skip for en slik lang reise. Passasjerene ombord hadde omkring 1m2 hver under dekk og 1m2 over dekk til rådighet. Det var derfor viktig å være nøye med hygienens ombord, for å unngå at sykdommer spredte seg.

Vi har ikke funnet noen provianteringsliste og vet dermed ikke sikkert hva mannskap og passasjerer hadde med seg av proviant under overfarten

Men med få konserveringsmuligheter og et begrenset utvalg av mat og drikke, er det gode muligheter til å finne ut hva som var vanlig å ha med seg på en overfart tidlig på 1800-tallet.

Da sluppen la ut fra kaien i Stavanger 1825, visste de ikke hvor lang tid reisen ville ta. Det var derfor nødvendig å ta med mat med god holdbarhet.

Nok vann til mannskap og passasjerer var det viktigste. Dette ble lagret på tønner og oftest bar kapteinen ansvaret med å rasjonere vannet.

Om bord på "Restauration" var det Endre Salvesen Lindland som stod for matlagingen. Høyst sannsynlig må de ha hatt med tørket kjøtt, saltet kjøtt og sild. Spekekjøtt, flesk, spekesild og tørrfisk finnes i nær sagt alle provianteringslister i denne perioden, så man må anta at så var tilfelle også om bord på "Restauration". I tillegg kom flatbrød, kavring, smør, ost, prim, mel, sukker, erter, poteter og kornvarer. Til å leske strupen med, i tillegg til vann, var det mest vanlig med melk, te og kaffe. Reisene tidlig på 1800-tallet gikk med seilskip og overfarten kunne ofte være både strabasiøse og harde. Det var ikke uvanlig med sykdommer og pestutbrudd om bord. Mot sykdom kunne anbefales litt brennevin, eddik og et par flasker vin samt rosiner og svisker til suppe mot sjøsyke.

Reisefølge

På oppdrag for en gruppe kvekere i Stavanger reiste Cleng Peerson og Knut Olsen Eide i 1821 for å undersøke mulig-



"Restauration" under seil.

hetene for norsk bosetting i Amerika. De returnerte i 1824 og snakket varmt om forholdene "over there". De må ha vært overbevisende for allerede året etter la sluppen "Restauration" ut fra havna i Stavanger.

Mange om bord på "Restauration" var tilhengere av kvekerne og haugianerne. Begge vekkelsesgruppene opplevde tøffe tider i Norge i begynnelsen av 1800-tallet. De ble forfulgt for deres troskultur og så på Amerika som en utvei. For mange om bord i "Restauration" var nok utferden en frihetsreise, en reise bort fra religiøs undertrykking og forfølgelse.

Kaptein om bord var Lars Olsen Helland fra Stavanger, men det var en annen stavangermann som var leder og drivkraft for ekspedisjonen, nemlig Lars Larsen Geilane. Lars ble omvendt til kveker mens han var internert på et fangeskip i England og var en av lederne i kveker-

bevegelsen i Stavanger. Under overfarten fødte kona Martha deres første barn – datteren Margaret Allen. Familien bosatte seg i Rochester, New York. Her tok de imot tusenvis av norske immigranter som kom til USA for å prøve lykken.

"Restauration" bygget på nytt

Replikaen av utvandrerskipet "Restaurationen" er nå gjenoppstått gjennom et tidkrevende og møysomlig arbeid utført ved Ryfylke Trebåtbyggjeri på Finnøy, under ledelse av båtbygger Jørn Flesjå. Rekonstruksjonen av Norges første emigrantskip ble ferdigstilt våren 2010 og det er Ryfylke Livsgnist som har ansvaret for båten.

Mer informasjon:

www.restauration.no

www.ryfylketrebaat.no

www.ryfylkelivsgnist.no

Per Inge Bøe, Det norske utvandrersenteret, Strandkaian 31, 4005 Stavanger.

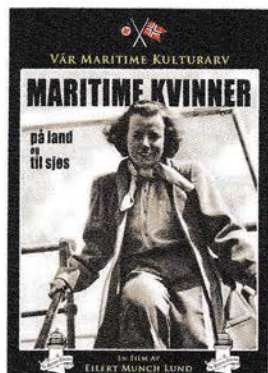
D/S "Turisten"

Jan Einar Bredal fra Larvik har hatt opprydning blant gamle saker og ting og kom over en eske med gamle bilder. Der fant han blant annet disse tre bildene av D/S "Turisten".

Han skriver til oss: Hvis disse har interesse for Dampskibsposten, så vær så go'... Vi takker utlåneren for flotte bilder av "Turisten" i sine glansdager.



76. D/S "Turisten" ved Brekke Kraftanlegg.



NY FILM FRA SJØFARTSFILM AS

I serien "vår maritime kulturarv" er nå turen kommet til sjøens kvinner. Det er filmskaperen Eilert Munch Lund og Sjøfartsfilm som nå også har fått med maritime kvinner i sin serie. For det er ingen tvil om at kvinnene alltid har vært en viktig brikke i vår lange og spennende sjøfartshistorie.

I filmen møter programleder Hanne Krogh en rekke kvinner som hadde en nær tilknytning til sjøen. - Fra vikingkvinnen fram til verdens første og eneste u-båtkaptein som er norsk. Vi møter også Jenny Kristiansen og Martha Strømmen som var salongpiker i et mannsdominert miljø, Bjørg Schinrud – en av de første som seilte ut som telegrafist og Inge Høy som forteller om sin mor som var gift med seilskuteskipper Christian Høy. Den daglige kampen for tilværelsen ved

vår forblåste kyst fortelles av kystkjerringen Ingeborg Richardsen, for å nevne noe av innholdet.

Filmen viser at maritime kvinners innsatts både hjemme og ute gjennom alle tider, er en av de viktigste årsakene til at Norge i dag er ledende innen likestilling og blitt et moderne velferdssamfunn.

TH

Utgiver: Sjøfartsfilm AS, Tlf. 90 86 99 39.

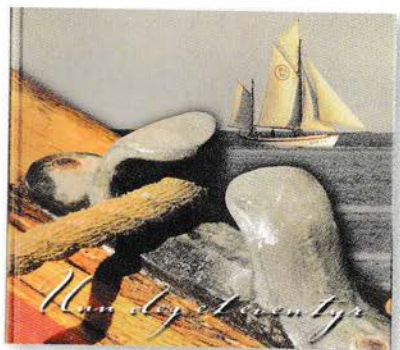
Fredning av fartøyer

Av Georg Jensen

På Riksantikvarens hjemmesider kan vi lese at tre båter nå vurderes fredet. Det er "Bilfergen", "Granvin" og "Folgefonn". Denne fredningen er ledd i et langsiktig arbeid for å verne et representativt utvalg av våre gamle fartøyer. Hittil er ti fartøyer fredet eller foreslått fredet. Nå er det innsjøbåter og ferger som preger fredningslista. Dette vil endres etter hvert som Riksantikvaren gjennomgår andre fartøytper. I 2011 skal passasjerbåter vurderes, senere kommer turen til fiskebåter, fraktebåter og lystbåter.

Riksantikvarens formål med fredningen er å ta vare på en representativ del av vår maritime kulturarv. Da blir det spennende å se hva en fredning innebærer. Bygningsvernere har erfart at fredning ikke nødvendigvis betyr vern. Til det trengs mer enn et offentlig vedtak og en klausul i målebrevet. Det viktigste er antagelig at det finnes frivillige som er interessert i fartøyet, og at de får oppmuntring og arbeidsvilkår som får dem til å stå det lange løpet som vernearbeidet innebærer.

På Riksantikvarens hjemmesider, www.riksantikvaren.no, finner du mer stoff.



Ved Thor Hansen

Rett før Dampskibsposten skulle gå i trykken, dukket det opp en flott bok på redaktørens skrivebord. Dessverre fikk jeg ikke tid til å lese den og heller ikke tid til å lage en fyldig omtale av praktboka som omhandler seilskøyta R/S 30 Risør II. Men jeg fikk bladd litt i den og ble svært begeistret for spennende layout og mengder med gamle og nyere bilder. Redningsskøyta Risør II ble konstruert av Colin Archer og bygget i Risør i 1914. Og båten har så langt hatt en lang og eventyrlig historie. Skøyta ble hentet hjem til Risør igjen i 1995 etter lang og omskiftelig liv i utlendighet. Båten

Unn deg et eventyr

ble plukket ned og restaurert. I 1991 var den på ny sjøklar etter mye dugnader og iherdig pengejakt og i dag er den fortsatt aktiv og høyst levende gammel båt takket være frivillige, som har kunnskaper, interesser og fritid til å ta vare på båten.

I denne boka får du skøyta historie fra "tegnebordet" og fram til i dag og det er en flott hyldest til den seigliga redningsskøyta og folkene som har tatt vare på den slik at den har fått et nytt liv og ny historie.

Boken "Unn deg et eventyr" er utgitt av Stiftelsen RS Risør II.

ISBN978-82-303-1127-1

Boken kan bestilles på: post@risor2.no

Gammel og ny tid



Jan Tore Glenjen har sendt oss et bilde fra Bergen havn og vi ser kontrasten mellom moderne tid i bakgrunnen og veteranslepebåten "Lessing".

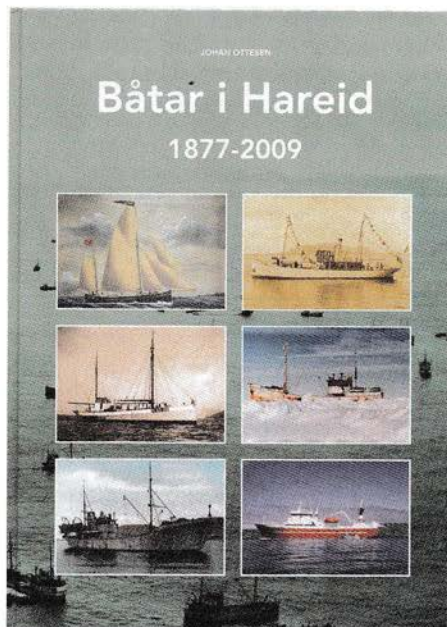
Takk til innsenderen.

"BÅTAR I HAREID 1877-2009"

Bokomtale av Viggo Nonås

Boka fortel historia til 480 båtar frå Hareid Kommune frå slutten av 1800-talet og fram til i dag. Fiskebåtar, ishavsskuter og lastebåtar vert grundig presentert.

Det er få overraskingar når ein opnar ei bok frå Johan Ottesen. Malen er velkjend, båt for båt tek han oss med i historia, kronologisk i høve til kor tid båtane kom til Hareid. Johan Ottesen har ei stø og skrivefør hand. Boka er skriven på same måten som hans bokseriar med fangstskuter og fiskebåtar frå Sunnmøre. Her er det grundige tekniske data, alle årstal som ein forventar i historia til kvar båt, og fylldige historiar frå båtens liv og levnad. Eksemplarisk. Ein treng ikkje vere sunnmøring for å ha stor leseglede av boka.



Biletmaterialet er også eksemplarisk; gode, store foto. Men underteikna er sterk tilhengjar av at alle foto skal kredit-erast fotograf eller utlånar under eller ved sjølve biletet, ikkje i fotolister bak i boka. Fotolister er etter mitt syn ein uting.

Ser ein vekk frå plasshensyn hadde det sjølsagt vore kjekt med fleire bilete av kvar båt, men då sprengjer vel boka sine rammer.

Boka er av god Ottesen-kvalitet, og kan anbefalast på det varmaste. Boka er bl.a. for sal i www.ferjekiosken.no

Forfatter: Johan Ottesen
Fotoarkivet, 2009, 264 sider,
ill. i svart/kvitt.
ISBN: 978-82-93042-00-6

NYHET FRA ferjekiosken.no

HSD-BEKLEDNING



T-skjorte med HSD-flagget.
Str. S-M-L-XL-XXL, **Kr. 150,-**



T-skjorte med HSD sitt baugmerke,
supplert med Ferjelaget Skånevik.
HSD-flagget på armen.
Str. S-M-L-XL-XXL, **Kr. 150,-**



Caps med HSD-rosetten og
teksten Ferjelaget "Skånevik" **Kr. 110,-**

Bestilles på www.ferjekiosken.no,
ferjekiosken@ferjelaget.no eller brev til
Ferjelaget "Skånevik", Heimli,
5640 Eikelandssosen.



ferjekiosken.no

www.ferjekiosken.no ferjekiosken@ferjelaget.no

Kjenner du til Dampskibs- Aktieselskabet "Lister"



Til redaktøren:

Mitt navn er Jan Erik Waale og jeg samler på så mangt. Jeg bor i Larvik og er bl.a. medlem av en lokal samlerklubb på 90 medlemmer. Mitt hovedsamler område er Eidsvold 1814, Norsk Fyrstikk-industri og alt relatert til Larvik-distriktet. Blant masse dokumenter fant jeg denne billetten (se vedlegg) fra Dampskibs-aktieselskabet "Lister". Jeg lurte på om du eller noen av dine medlemmer kjenner til dette selskapet? Alle opplysninger tas i mot med takk.

Vennlig hilsen Jan Erik

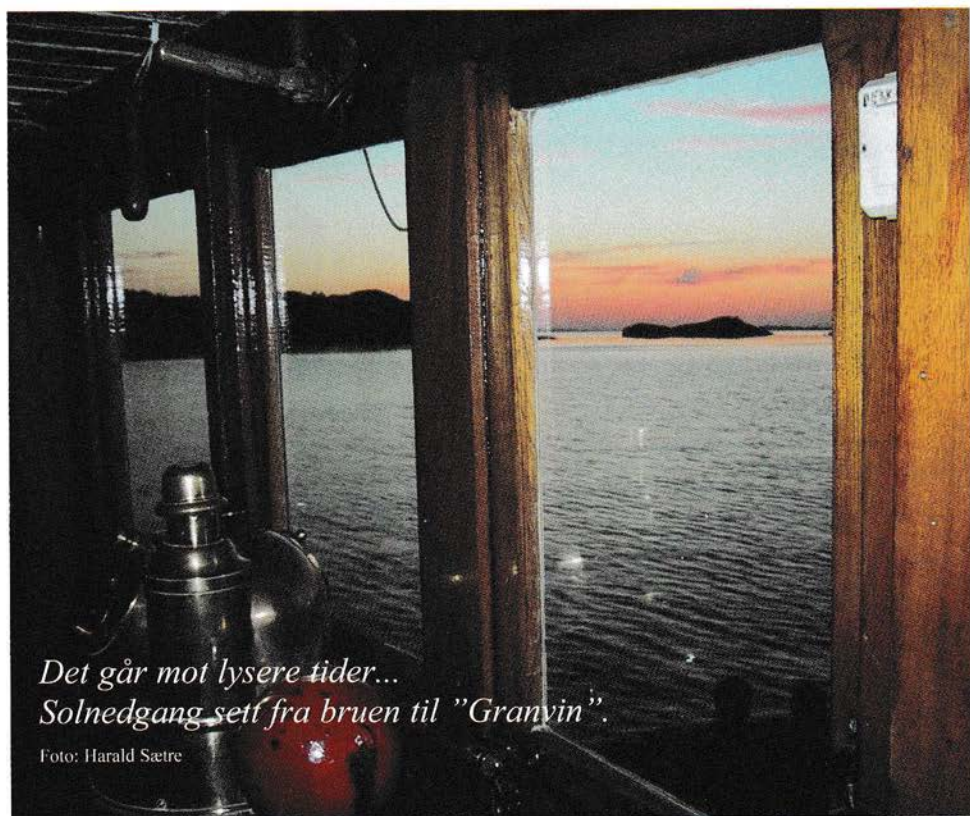


Foto: Harald Sætre



"Oster" på Aurlandsfjorden.

Foto: Helge Sunde

Returadresse: Postboks 1287 Vika, N-0111 Oslo



Foto: Harald Sætre

Det går mot vår og sommer . . .

I mai er D/S "Stord I" tilbake til sin faste plass ved
Holbergskaia i Bergen etter oppholdet ved Hardanger Fartøyvernseier
i Norheimsund.