

Januar 1950.

# Splinternytt skip laget

To begivenheter fredag og lørdag markerte framgangen ved Hommelvik Verft og Støperi: Datterselskapet Vaskator ble konstituert fredag, og lørdag gikk 640-tonneren «Saltdal» prøvetur etter en gjennomgripende ombygging på verftet. Båten tilhører Det Nordlandske Dampskipsselskap A/S og skal settes inn i ruten mellom Trondheim og Høningsvåg etter å ha avløst «Skjerstad» to turer i hurtigruten, mens den siste er inne for reparasjon.

## 200 vaskemaskiner i år

For å ta det nye selskapet først, så skal det disponere flyhallen på dypvasskaia på Hommelvik. Det vil bli bygd inn et golv til i den forholdsvis høye hallen, og allerede i år mener man å få produsert 200 vaskemaskiner med svensk lisens. Det vil koste omlag 2000 kroner stykket, og blir meget vel egnet f. eks. for felleshusholdninger, i fellesvaskerier og i større leiegårder. Vasken er ferdig på halvannen time, kokt og sentrifugert tørr og fri for skitt.

## En ny båt

Det var en fugl Fønix av en båt som presenterte seg for deltakerne i prøveturen lørdag, da de ved 10-tiden kom til Hommelvik. Båten ble kjøpt inn fra Sverige i 1945; da var den på 612 tonn og så ganske annerledes ut enn nå. Det er lagt inn dekk i «Saltdal», smakfulle lugarer av bygget, brua er laget i aluminium — en nyhet for øvrig — og skipet er i det hele noe ganske annet enn den tidligere «Svea», eks. «Rhea» av 1885 med maskin av 1904. Den siste er god nok den dag i dag, men ellers er det lite som er beholdt etter at 70 mann ved verftet har arbeidet på «Saltdal» i halvannet år. Regningen lyder på om lag en million kroner; fra Sverige ble skipet kjøpt for 200 000. Men så er arbeidet også bra gjort. Hvilket annet kystreteskip har mødrelugar med to køyer, stallebord og hyller for barna? Det har «Saltdal», som tilmed neste har fått skiftet skrog; 120 plater er byttet ut.

## Nygardsvold blant gjestene

Blant dem som var med for å feire begivenheten med en fjordtur var også en frisk og opplagt Johan Nygardsvold. Dessuten merket vi oss direktør

Sandnes i rederiet og formannen i styret, konsul Fische, begge Bodø, og fra verftet direktør Göttingen, driftsingeniør E. M. Johansen, avdelingsingeniør Kvenild, verksmester Nyström, driftsassistent Skjegstad og formennene Hamsås, Buås og Slind. Videre var malermester Brobak, snekermester Marcus Berg og rørlegger Værnes, som alle har utført innredningsarbeid, med på turen, likeså havnefogd Pettersen. Fører er kaptein Olaf Iversen, tidligere styrmann på «Skjerstad».

# av gammelt ved Hommelvik Verft

## Som også skal lage vaskemaskiner

## Vellykket prøvetur med Nordlandskes „Saltdal“

### Utstyret

Skipet er utstyrt med fire bomber, en storbom foran tar tre tonn og to små en tonn hver. Akter er en bom som tar halvannen tonn. Før middagen, som besto av skipskost: Ertesuppe, erter, kjøtt og flesk og fruktgrøt, ga driftsassistent Skjegstad oss skipets data: Lengde p.p. 50,4 meter, lengde o.a. 56,04, største bredde 7,7 m. 15 lugarer på 1. plass tar vel 40 passasjerer og 7 lugarer på 3 — derav mødrelugaren — tar 22. Dampmaskinen er på 480 hestekrefter og skipet gjør 11—12 knop. Besetningen er på 30 mann; av dem er 7 mann i maskinen. Restauratør er Olaf Straumhaug fra Vannesfjord — mange vil huske ham som deltaker på skilandslaget mot Finland i 1939, og han har oppsynet med en spisesal på 1. plass som tar 28 ad gangen, på 3. kan 20 spise samtidig. Første plass har dessuten en røkesalong, mens 3. kombinerer den med spisesalongen. Skipet har varmluftsanlegg for passasjerene, mens mannskapslugarene oppvarmes ved vanlig dampcentralanlegg. Både passasjer- og mannskapslugarene var meget pene og hensiktsmessig innredet, så vi ved omvisningen, og de 150 passasjerer båten kan ta, får det bra ombord.

### Ekkolodd kommer

Ennå er ikke ekkolodd installert, men tankanlegget for dette er montert og resten følger.

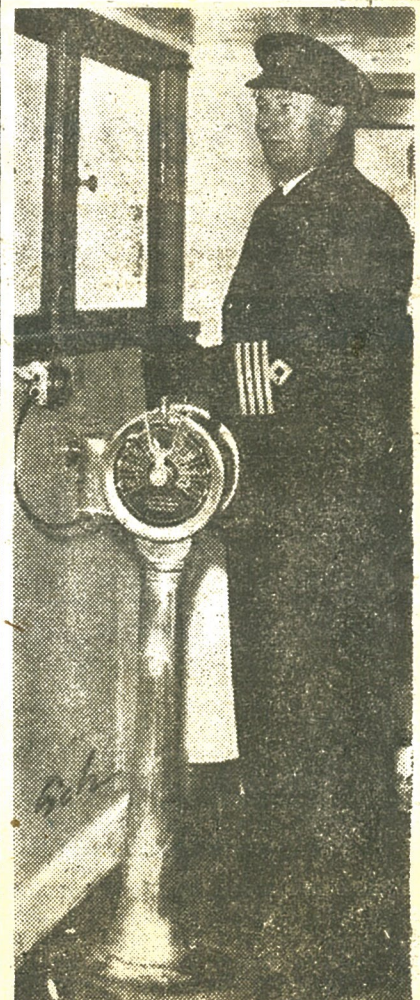
Skipperen var bare glad for at det ikke er klarvindu på brua, så han, motoren lager summing, og det kan være lite hensiktsmessig når man må ha ørene stive.

### Hyggelige taler

Mens «Saltdal» krysset fram og tilbake for å få kompasset korrigeret, ble gjestene servert middag. Under denne overleverte direktør Göttingen skipet til Nordlandske og takket selskapet for at man hadde latt verftet få arbeidet. Skipet er ombygd etter de strengeste krav fra skipskontrollen, som har funnet dem tilfredsstillende. — Konsul Fische bemerket at man ikke visste at det ville bli en ny båt, da «Saltdal» ble sendt til Hommelvik i 1948. Han roste verftet for nitid og punktlig arbeid. — Direktør Sandnes hadde merket seg at Göttingen ikke snakket om regningen da han overleverte båten, som han for øvrig ville takke for. — På vegne av arbeiderne takket tillitsmannen, Alf Holberg, som fortalte at man i iver etter å få båten ferdig nesten hadde overtrådt overtidsbestemmelsene. — Johan Nygaardsvold takket for

innbydelsen, som han hevdet å ha fått uten egen fortjeneste — kanskje man visste han er glad i skipskost? Han uttrykte sin glede som hommelvikinger over at verftet hadde hatt arbeidet, og håpet utviklingen gikk slik at arbeidsstokken ble beholdt. Han gratulerte selskapet med båten og takket for maten.

Det var langt på ettermiddagen da bussen med folk fra Trondheim vendte tilbake etter en meget vellykket prøvetur.



Ny skipper på ny bru: Olaf Iversen ombord på «Saltdal»



## Vellykket prøvetur med d-s „Saltdal“

Prøveturen med D.s «Saltdal», Nordlandske Dampskipsselskaps ny-ombygde godsroute, på Trondheimsfjorden lørdag forløp i alle deler meget vellykket. Dagsavisen har tidligere omtalt de omfattende arbeider som er utført på båten ved Hommelvik Verft og Støperi.

I sin tale ved overleveringen av båten uttalte disponent Gøthesen bl. annet at dette var det største arbeide som var utført i verftets 50-årige historie. Han takket for det gode samarbeid som hadde funnet sted mellom verftet og Nordlandske Dampskipsselskap. Formannen i selskapets direksjon, konsul M. Fische, takket alle som hadde tatt del i ombyggingen og nevnte blant andre disponent Gøthesen, overingeniør E. M. Johansen, avdelingsingeniør T. Qvenild, snekkermester Birger Berg, malermester Olaf Brobakk, fargehandler Tiller, disponent Bergersen, kaptein Iversen m. flere. Det var dessuten taler av direktør Sannes, Bodø, forhv. statsminister Nygaardsvold og arbeidernes tillitsmann, Alf Holberg.

## „Saltdal“ en triumf for Hommelvik verft og støperi

### Anerkjennende og vakre ord om skipet under prøveturen lørdag

Det falt mange anerkjennende og vakre ord om Nordlandskes «Saltdal» da skipet gikk ut fra Hommelvik Verft på prøveturen lørdag. Men så er også skipet etter ombyggingen og moderniseringen blitt noe nær fullkommen. Sjelden har vi sett et skip hver plassen er så godt utnyttet og når det gjelder smakfull og praktisk innredning står skipet fullt på høyde med de største og flotteste skip vi har i kystfarten.

Under middagen ombord, hvor foruten en rekke representanter for selskapet, Hommelvik Verft, entreprenører og andre innbudte, bl. a. fhv. statsminister Johan Nygaardsvold var tilstede, understreket disponent Gøthesen at om-

byggingen av «Saltdal» er den største oppgave Hommelvik Verft har påtatt seg. Verkstedet hadde satt meget inn på å løse denne oppgaven på en tilfredsstillende måte. Han takket selskapets ledelse for det gode samarbeid og arbeiderne for vel utført jobb.

Formannen i selskapets direksjon, konsul M. Fische, bar fram en takk til alle de som hadde hatt med ombyggingen å gjøre. Spesielt takket han disponent Gøthesen, de forskjellige underentreprenører med møbelsnekker Birger Berg, malermester Brobak og rørlegger Wærnes i spissen.

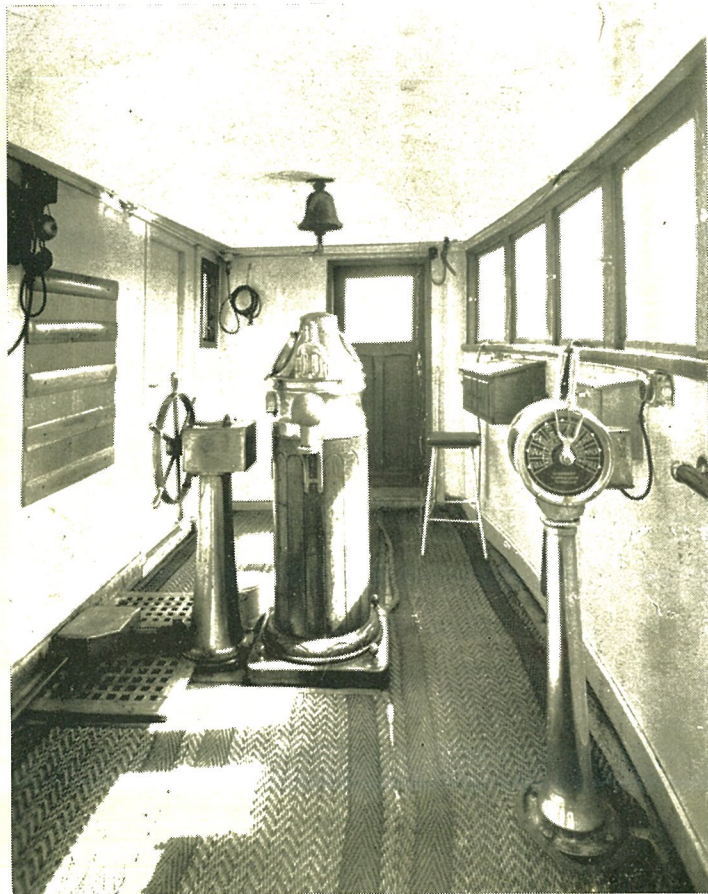
Johan Nygaardsvold uttalte sin glede over at en bedrift i Hommelvik har levert et arbeid som det står respekt av og håpet på fortsatt godt samarbeid ved nye og større oppgaver.

Arbeidernes tillitsmann Alf Holberg understreket det gode samarbeid som hersker ved Hommelvik Verft og Støperi. Som én mann hadde bedriftens arbeidere gått inn for denne oppgaven.

Prøveturen på fjorden ble på alle måter vellykket. Under fartsprøven kom skipet opp i en fart på 11,5 nautiske mil og når maskinen er blitt tilstrekkelig trimmet venter en å kunne øke farten en del. Den mest økonomiske fart vil etter maskinmesterens mening bli om lag 10 mil, og det skulle holde bra i den rute skipet er bestemt for.

I morgen går så «Saltdal» inn i hurtigruten til avløsning av D.S «Skjerstad» og det er ikke tvil om at skipet på sin jomfrutur vil bli gjenstand for oppmerksomhet og beundring.





## I DAG:



**D**ET VAR MANGE som gikk omkring med en stolt mine på det nye dekket til Nordlandskes «Saltdal» da den 19. lag gikk prøvetur fra Hommelvik Verft og Støperi. En av dem var formannen i bedriftens produksjonsutvalg, platearbeider Harald Waagan. Bedriften og arbeiderne har også virkelig grunn til å være stolte av sitt arbeid med dette skipet. Skipsreparasjoner har bedriften først i den siste tid tatt fatt på i større utstrekning og særlig på bakgrunn av mangelen på fagarbeidere er det intet mindre enn enestående godt gjort å utføre et så stort arbeid som det «Saltdal» representerer.

— Arbeidet er et resultat av godt samarbeid mellom bedriftens ledelse og arbeidere, sier Waagan. Jeg har inntrykk av at vedtaket om opprettelse av produksjonsutvalg ikke har funnet gjenklang alle steder ennå. Men ved Hommelvik Verft har produksjonsutvalget allerede vært i virksomhet i lang tid og har aldri møtt noen motstand fra bedriftsledelsens side. — Ivert om er det anmodninger produksjonsutvalget er kommet med blitt mottatt med den største velvilje og forståelse. Mange av de ting vi har diskutert i produksjonsutvalget er allerede gjennomført og andre ting er under utvikling og arbeid. Bedriften holder såleis nå på med innredning av garderobe, spiserom og bad for arbeiderne, det er ordnet med verktøyhus og ansatt verktøymaker, maskinverkstedet er modernisert og forbedret og det er lovet betydelig forbedringer i plateverkstedet både når det gjelder arbeidsforholdene og anskaffelse av nye maskiner.

— Har du inntrykk at produksjonen har steget?

— Inntrykk og inntrykk. Jeg vil si det slik at det er kommet en ny gnist over det hele, ny optimisme. Det viser også den raske utvikling ved bedriften etter krigen. Mens det i 1945 var ansatt 25—30 arbeidere ved bedriften er det idag omlag 80—90 mann som er beskjeftiget i de forskjellige avdelinger, og det er mulig den nye produksjonen av vaskemaskiner vil føre med seg ytterligere økning av arbeidsstokken. Tallmessig å peke på produksjonsøkningen lar seg vanskelig gjøre når det gjelder reparasjonsarbeid o. l. men for støperiets vedkommende kunne det kanskje måles i kilo, uten at jeg tør uttale noe om hvorvidt dette er gjort.

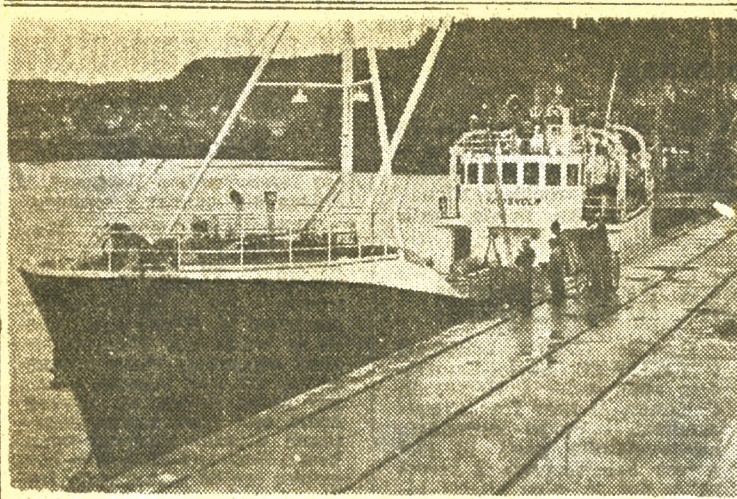
— Vi hører du ifjor var på stipendietur i utlandet?

— Ja, jeg var så heldig å få stipendium av fondet for dansk-norsk samarbeid og oppholdt meg i 6 uker i Danmark. En vesentlig del av tiden var jeg ved det store danske skipsverft Burmeister & Wain i København. Det var en tur rik på både opplevelser og lærdom.

— Forholdene her hjemme ble kanskje små da du kom tilbake?

— Det som i første rekke tok humøret fra meg de første dagene var værforholdene. Fra solrike og varme dager kom jeg

hjem til den velkjente tåka og regnet som vi er blitt så rikt vel-signet med de siste årene. Skiftningen fra den larmende storbyen og tilbake til det stille og fredelige livet i Hommelvik var imidlertid en lettelse. Det kan være visse mangler ved et lite sted som Hommelvik, bl. a. finns det ikke en skikkelig kino for ungdommen, men det er småkøselig og har en først slått rot der er det vanskelig å rive seg løs.



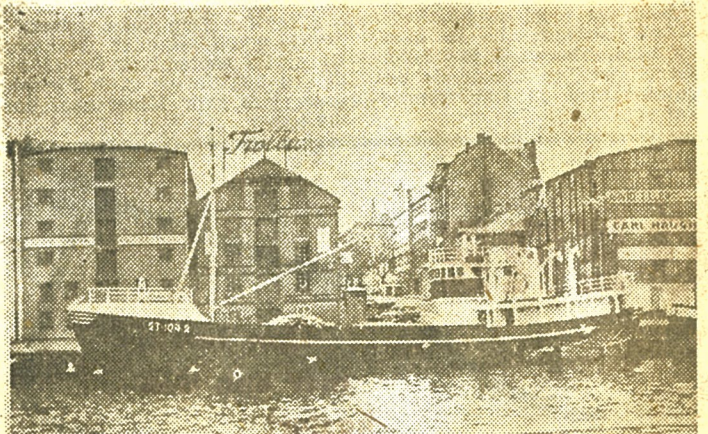
### Hommelvik Verft spesialister i forlengelse av fartøyer

Hommelvik Verft & Støperi ser ut til å ha spesialisert seg på forlengelse av fiskefartøyer. Bildet viser M/S «Grimsholm» som lørdag forlot verkstedet etter å være blitt forlenget 17 fot. Fartøyet måler nå 122 fot. Det er bygget i 1955 ved Brastad Skipsbyggeri, Brattvåg, og tilhører den kjente fiskereider Karl Karlsen, Tromsøysund.

Allerede mandag ankom neste fartøy til forlenging, nemlig M/S «Reidun», tilhørende Ludvig Johansen, Molde. Båten skal forlenges 20 fot, og være ferdig til storsildfisket.

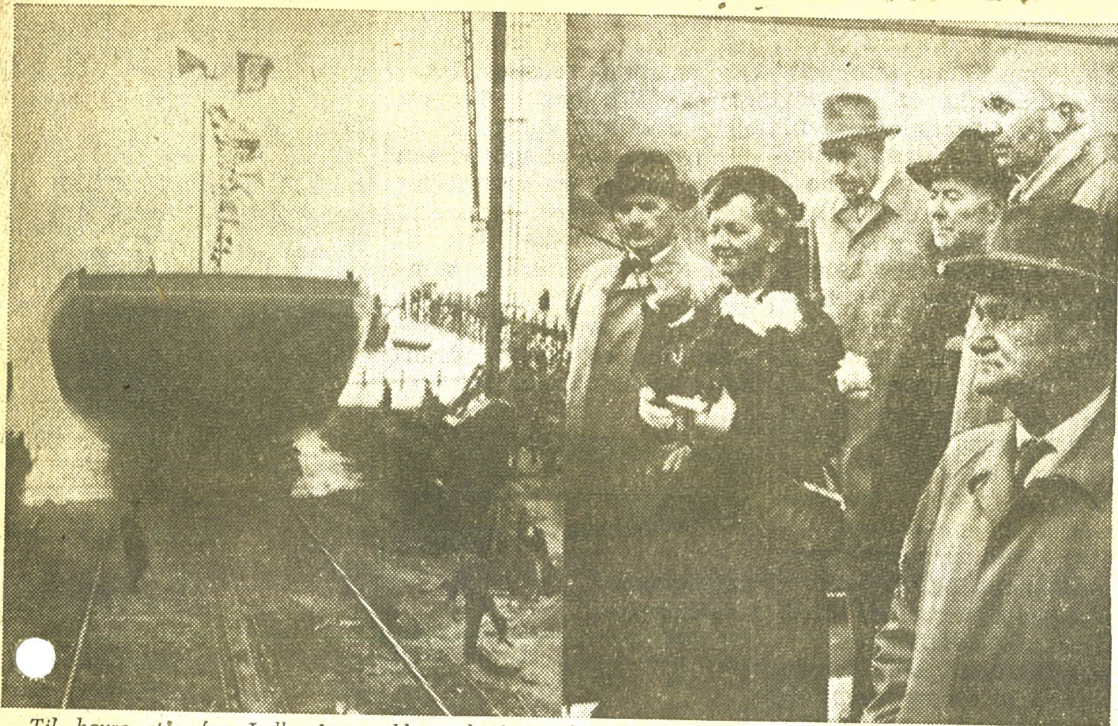
Samtidig ligger tråleren «Halstein» av Kristiansund ved verkstedet. Her har verkstedet et storarbeid, idet båten skal skifte ut dampmaskinen med en ALPHA dieselmotor på 960/1050 HK. Tråleren tilhører A/S Th. Øverland, Kristiansund, og er på 164 fot.

### Storsnurper forlenget



Storsnurperen M/S «Moflag» som tilhører Olaf Moflag, Stok-sund, er nettopp blitt forlenget ved Hommelvik Verft. Fartøyet ble levert til storsildfisket 1956. Det er nå forlenget 12 fot, og måler 112 fot. Det beregnes å laste ca. 3000 hl. sild. Forlengel-sen, ble foretatt på snaue 5 uker.

Båten fikk samtidig installert radar og asdic. Radaren er den første av en ny oppsiktsvekkende engelsk type, spesielt konstruert for mindre fartøyer. Apparatet har en rekkevidde på 48 søi. M/S «Moflag» var som det erin-dres høystfangende båt i landet på årets storsildfiske.



Til høyre står fru Lollo Jorum klar til å sende champagneflasken i skipssiden, mens rådmann Jorum, fylkesmann Skjånes og formannen i Ørens Mek. Verksteds styre Birch Aune venter spent. Lengst til høyre Holger Stjern. Til venstre ser vi den nye ferga gli flott ut i sjøen.

## Stålfiskebåt sjøsettes i morgen i Ila

«Stjørnabuen» bygd på rekord av Ørens Mek.

Ørens mek. verksted sjøsetter i morgen ettermiddag sitt byggenummer 23 fra sitt verft i Ilsvika. Ingeniør Moxnes forteller til Arbeider-Avisa at den 103 fot lange stålbåten skal bære navnet «Stjørnabuen». Den eies av partsrederiet Peder Nøstvik med flere, Roksvåg, og det er fru ordfører Breivoll i Roksvåg som døper båten.

«Stjørnabuen» blir fullt ferdig 5. januar, og går da direkte til storsildfisket.

Alt tyder på at timeplanen vil holde, for hittil har det gått med svær fart. Kjølen ble strukket 7. november, altså for mindre enn en måned siden. Oppspantningen tok til 10., ble avsluttet 17. november, opp-platingen ble ferdig 27. november.

Dette er den første kombinerte tråleren og ordinære fiskebåten Ørens mek. verksted har bygd. Nå håper verkstedet bare at det blir bestillinger nok til at det stadig er båter under bygging på beddingen i Ilsvika, hvor i dag bortimot 35 mann er i virksomhet.

## „Holger Stjern” på vannet i dag

Døpt av fru Lollo Jorum  
mens Holger Stjern selv  
sto fadder

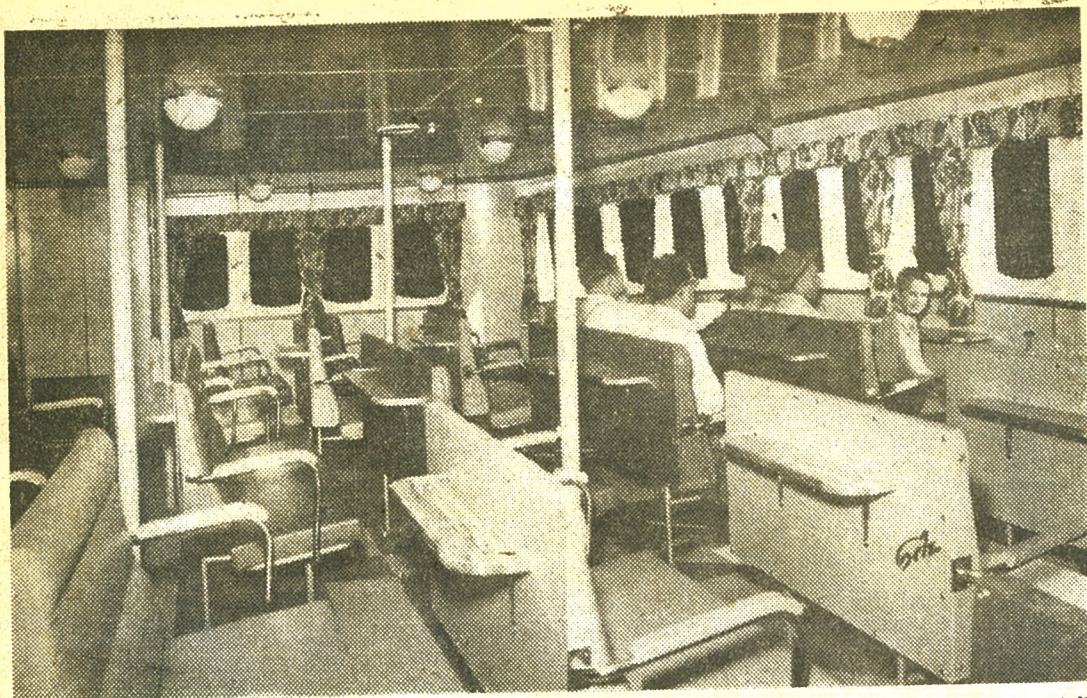
Ørens Mek. Verksteds første nybygg siden 1921 gikk av stabelen kl. halv ti i formiddag, og med et elegant kast, som om det var hennes daglige jobb, sendte fru Lollo Jorum champagneflasken i skipssiden og døpte den nye fosenferga «Holger Stjern». Stokksundordføreren, som har gitt navnet til skuta, sto for øvrig på tribunen under den høytidelige handlingen, og det må være underlig å stå som fadder så å si til sin egen dåp.

Formannen i Ørens Mek. Verksteds styre, Birch-Aune, roste verkstedets folk for innsatsen, og nevnte at dette var byggenummer 21. Nr. 20 gikk av stabelen i 1921, så «Holger Stjern» innleder forhåpentlig en ny æra for verkstedet.

Arbeidsstokken ved slippen i Ila

har utført et strålende arbeid siden kjølen ble strukket i februar, og til tross for heftelser med snø og kulde, har man klart å holde byggeprogrammet. Ferga får nå innsatt maskin, og på verftet i Hømmelvik er overbygget så å si klart til å påmonteres. «Holger Stjern» blir nesten en tro kopi av «Fosenferga», men med noen endringer i overbygget.

Det var et stort oppbud av representanter for bl. a. fylket, kommunen og Fosen Trafikklag med fylkesmannen i spissen, da ferga



Utsnitt av den prektige salongen på nyferjas båtdekk. Herfra får passasjerene den beste utsikt under ferden over fjorden.

## „Holger Stjern” leveres fra verkstedet i dag

Imponerende arbeid fullført på kort tid

To nye havfiskefartøyer fra Ørens mek. Verksted før jul

I dag kl. 10 blir den nye Fosenferja, «Holger Stjern» levert fra Ørens mek. Verksted.

En rekke håndverkere la siste hånd på verket da vi avla besøk ombord i den nye ferja i går ettermiddag. Særlig var malerne og vaskerne i full aktivitet. Ferjas fører, kaptein Ørnulf Eide, gikk rundt og inspiserte arbeidet.

Det er et imponerende arbeide som er utført av verkstedets folk på den korte tid de hadde til rådighet, sier kaptein Eide. Kjølen ble strukket 6. februar, og det gikk 16 fulle arbeidsdager bort under det voldsomme snøfallet i vinter. Ferja ble oppspantet ute i Ila, og da man kom neste dag var alt sammen forsvunnet i snømassene. Overbygget ble påbegynt i Hommelvik 20. februar og ble satt på plass 29. mai. Overbygget, som veier 50 tonn, ble kjørt på larvefotter til kaikanten og satt ombord ved høyvann. Det hele tok bare en times tid. 23. juli gikk ferja teknisk prøvetur og oppnådde en fart av 13 mil.

«Holger Stjern» er en nøyaktig kopi av «Fosenferja» bare med den forskjell at kommandobrua er løftet opp slik at det blir plass til 30 flere passasjerer. Det blir nå 250 sitteplasser ombord, og ferja får sertifikat for 300 passasjerer, eller 24 biler og 240 passasjerer. Stolrekkene i de to salonger er holdt i blått, gult og rødt, og særlig fra øverste salong har man en prektig utsikt gjennom ialt 33 vinduer foran og på begge sidene. Det er serveringsdisk i begge salonger. Også mannskapslugarene er holdt i lyse og vakre farver, og alt sammen er 1. klasses arbeide.

Det er hele 38 år mellom byggenummer 20 og 21 («Holger Stjern») og verkstedet har faktisk tatt en ny «svenneprøve» med det siste nybygget. Hver

eneste mann har gått inn for å vise hva de kunne prestere både i dyktighet og hurtig arbeidstempo. Det hele ble unnagjort på 5 måneders arbeidstid.

### Parallellkjøring Trondheim—Vanvik

Nyferja skal settes inn i ruten Trondheim—Vanvik lørdag kl. 7. Samtidig går gammelferja fra Vanvik til Trondheim og så blir det avgang hver time fra Trondheim og Vanvik. I rusjtiden fra kl. 14 til 17 blir det parallellkjøring fra Trondheim. Da går ferjene fra byen kl. 14.20 og 14.30, med retur fra Vanvik kl. 15.20 og 15.30. Fra Trondheim blir det så ny parallellkjøring kl. 16.20 og 16.30. Det blir også parallellkjøringer fra Vanvik søndag ved 22-tiden.

### To nye havfiskefartøyer fra verkstedet før jul

Ellers opplyser kontorsjefen ved Ørens mek. Verksted at det er kontrahert to nye havfiskefartøyer som skal leveres fra verkstedet før jul. Begge fartøylene blir på 103 fot og det ene skal bygges for Lervik partsrederi, Knarrlagsund, Hitra, og det annet for Nøstvik og Johansen m.fl. Råkvåg i Stjørna. Ellers driver verkstedet med reparasjoner, ombygninger og fornyelser av fartøyer. Ialt har verkstedet nå 172 fast ansatte, pluss 60—65 i Hommelvik.

Til den offisielle prøvetur i dag er bl.a. invitert Fosen Trafikkklags styre, fylkesmannen, representanter for skipskontrollen og Det Norske Veritas, representanter for byens banker og de institusjoner som har finansiert byggingen av ferja, byens ordfører, havneingeniøren, veisjefen i Sør-Trøndelag og samferdselskonsulenten m.fl.



# Arbeider AVISA

Nr. 174 - 34. årg.

Torsdag 31. juli 1958

Pris 50 øre

## „Øra” kan med god grunn heise flagget til topps

„Holger Stjern” – den første båten verkstedet har bygd siden 1920 – høstet lovord på prøveturen i dag

Fosenferja «Holger Stjern» er den første båten Ørens Mek. Verksted har bygd siden 1920. Den gangen bygde vi en liten sjø-dampsprøyte. Siden har Øra mest hatt reparasjoner. «Holger Stjern» betegner en ny æra i verkstedets historie. Vi har atter bygget en båt, og vi er meget stolt av vårt arbeid. Måtte Fosen Trafikklag og alle trafikantene bli like tilfreds. Med disse ord ønsket disponent Viktor Andersen vår medarbeider velkommen ombord til prøveturen på fjorden i dag. Verkstedet har all grunn til å heise flagget til topps i dag. «Holger Stjern» er flott ferje for trafikken Trondheim—Vanvikan, med god plass for biler og busser og salonger som er komfortabelt innredet for passasjerene.

Ørens Værksted har tydeligvis satt alt inn på å gjøre innredningen så tiltalende som mulig. Salongen er møblert med gode sofaer og stoler, og interiøret forøvrig er solid utført og med tiltalende farger. Salongen ble straks samlingsstedet for de mange gjestene som var innbudt til prøveturen. Blant dem var formannen i verkstedets styre overrettsakfører Birch Aune, flere styremedlemmer og overingeniør Waldön som har hatt overoppsynet med arbeidet. Fosen trafikklag var representert ved styrets formann, konsul Høvik, direktør Strøm og flere styremedlemmer. Blant de øvrige gjestene var fylkesmann Skjånes, konsul Smith, ordførerne i de kommunene den nye ferja skal betjene, flere av byens banksjefer som har forestått finansieringen og rådmann Jørum.

Holger Stjern som har gitt ferja navn, var den mest prominente gjesten. Klubbformann Kjennerud

ved Ørens Værksted og klubbformann Holberg i Hommelvik var også med. Videre var innbudt formennene Hagerup Jensen, Poul Byberg, Willumsen, Martinsen, Kjønsvik og Størset.

«Holger Stjern» skal som vanlig gå fartsmila i Malvik. Ferja er garantert 12 mils fart, men oppnådde 13 mil på den tekniske prøveturen.

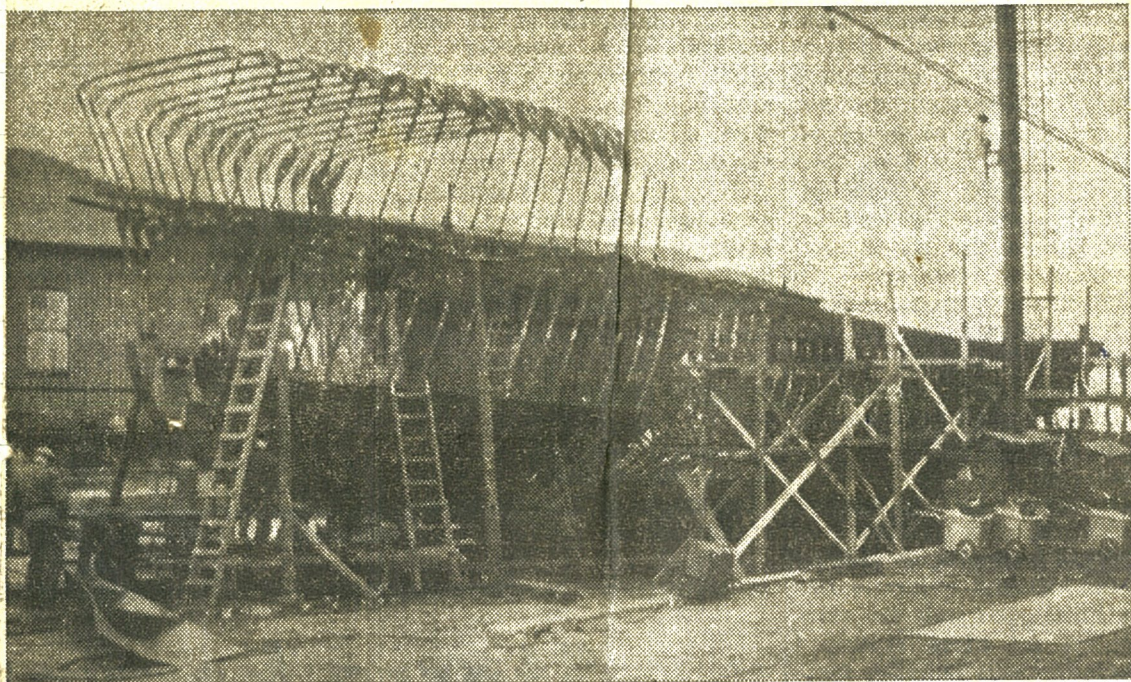
1 Fortsettes siste side.



Mannskapet på den nye ferja «Holger Stjern» er vel fornøyd med skuta, og har bar om den. Fra venstre: Chieffen Trygve Albertsen, matros Svein Sagmyr, skipperen Ørn, lettmatrosene Waldemar Monsen og Pettér Lursen

# Rekordinnsats på „Øra“

Spantet opp en 103 fots båt på en uke



Slik ser båten ut nå, bare vel en uke etter at kjølen var kommet på plass.

Ørens mekaniske verksted har gjort litt av en bragd i forrige uke, og det spørs om en så hurtig oppspanting av en 103 fots båt har forekommet noen gang tidligere her i landet.

Forrige fredag ble verftets byggenummer 22 sjøsatt, og samme dag ble kjølen til den nye båten satt på beddingen. I løpet av en uke var oppspantingen ferdig, og da vi i dag besøkte slipen

var samtlige skott på plass; hudplater var kommet på plass i bunnen, tanktoppen på fordekket var klar, kjettingkasse, lasteluker, hylserør og akterstevn var på plass.

Det er meningen at båten skal sjøsettes i slutten av denne måneden, og leveres til rederiet i begynnelsen av januar. Det er en 103 fots havfiskebåt som er bestilt av Peder Nøstvik m. fl., Råkvåg. Den skal innredes både for snurping og trål. Det skal snurpes etter storsilda mens trålen skal brukes ved Grønland og New Foundland. Som tilleggsutstyr for trål får den en 8 tonns trålvinsj og annet maskinelt utstyr. Motoren er en 330 HK

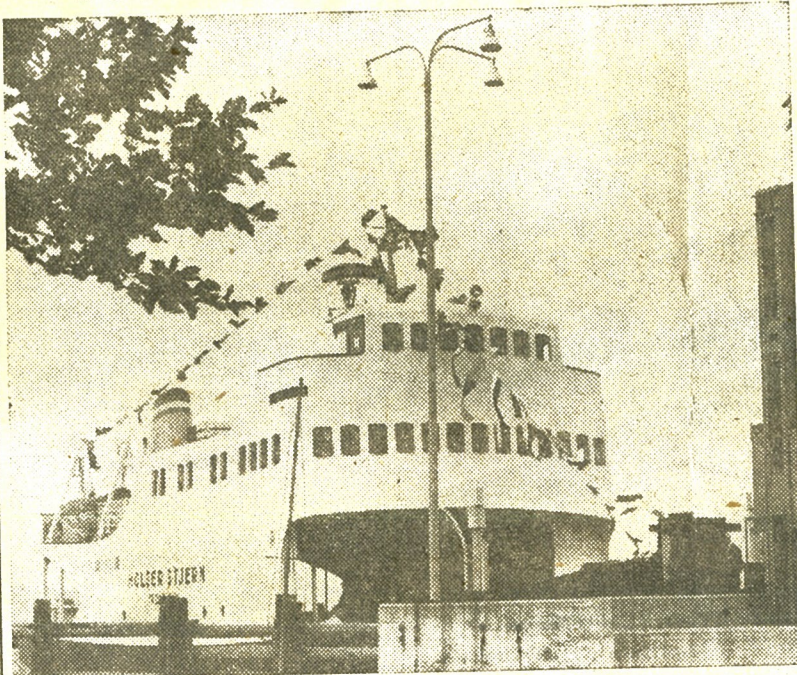
semidiesel Grenaud bereknet for å skaffe båten en fart på 10 mil.

Det er tekniker Erik Hagerup-Jensen som forteller oss dette. I den uka som gikk har 25 mann vært beskjeftiget, men fra denne uke av vil 40 mann være i arbeid med båten. At det har gått så bra skyldes at arbeidsstokken for fullt har gått inn for oppgaven, og at en har vært så heldig med været.

Det var mange rosende ord å høre om den tekniske leder, drivkraften ingeniør Walldén, og Paul Byberg etter hvis tegninger malene lages.

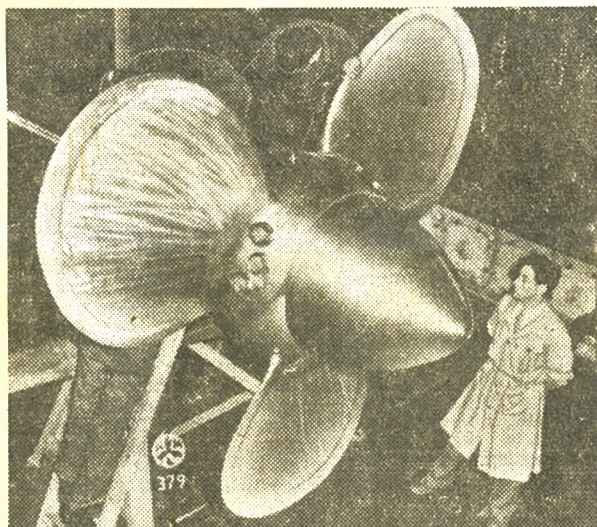
Det er sannsynlig at verftet får bygging av enda en båt av denne typen.

# Byggenummer 21 B/F „Holger Stjern“



Kjølen strukket  
6. februar  
Oppspantet 20. mars  
Opp-platet 15. april  
Sjøsatt 16. mai  
Overbygn. påbeg. på  
Hommelvik 20. febr.  
Overbygn. på plass  
(1 times arbeide)  
29. mai  
Teknisk prøvetur  
23. juli  
Off. prøvetur  
og overlevering  
31. juli

**A.s Ørens mek. Verksted**  
TRONDHEIM



Også til  
«Holger Stjern»  
har jeg levert  
vripropell

Det er den 16.  
ferge av ca.  
170 leveranser



**A.M. LIAAEN**

SKIPSVERFT OG MEK. VERKSTED

ALESUND

# HOLGER STJERN TRONDHEIM

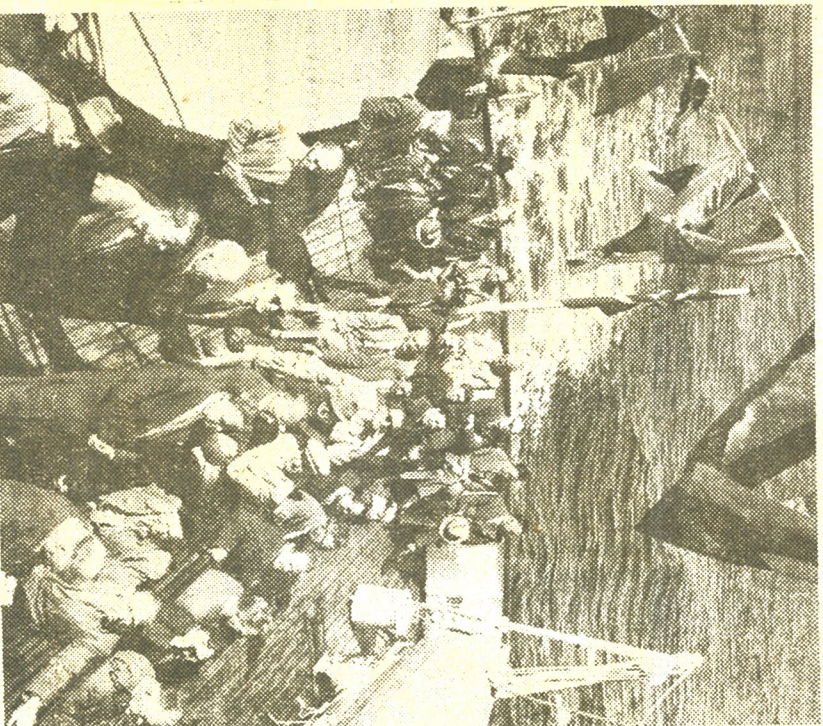


Arbeidsskikken ved Ørens mek. Verksted har gjort en stor innsats for å få den nye Fosenferja «Holger Stjern» ferdig til rett tid. Her ses en del av arbeiderne som møtte frem da «Holger Stjern» ble levert fra verkstedet torsdag.

## Ferjeforbindelse Trondheim — Vanvik hver time fra idag

### Korrespondanse med bussruter til Fosenhalvøya og Verrabotn

«Holger Stjern» har ny konstruksjon av elektrisk hovedtaale som har vakt betydelig interesse utover landet



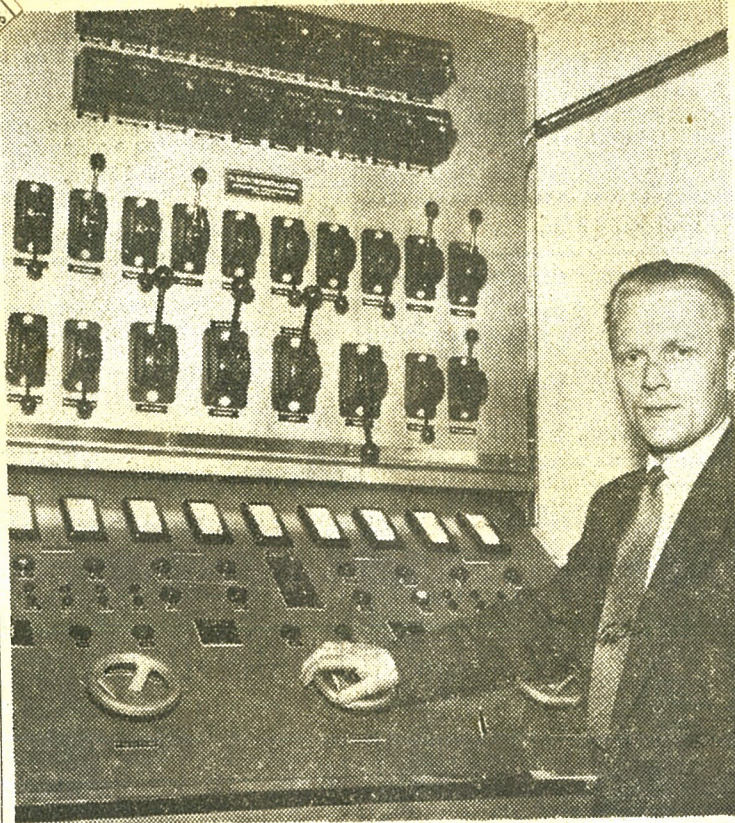
I dag går den nye Fosenferja «Holger Stjern» sin første tur i ruten Trondheim — Vanvik. I vår omtale etter prøveturen torsdag måtte vi av plassenssyn sløyfe omtale av en del tekniske nye ting m.m. Bl.a. har «Holger Stjern» en hovedapparatlave av ny konstruksjon, hvor 50 prosent av plassen er innvunnet i forhold til konvensjonelle skipstaver. Hovedtaven er bygget med manøverbord, hvortil hele anlegget kan dirigeres. De tre generatorene kan parallellkjøres med fjernstyrt kontaktorer, slik at ialt 81 kW kan kjøres ut på nettet.

Belysningsnettet omfatter 200 lyspunkter, tilsvarende et betydelig byggekompleks. Alle armaturer er i uknuselig plastikk. Videre er det montert radar og høyttaleranlegg med høyttalere på dekk og i salonger m.v.

Den elektriske installasjon er meget betydelig, og omfatter bl. a. 25 elektriske motorer. Ankerwinnsj på 37 HK er elektrisk drevet, og likeledes kompressor, ballast- og lensepumper, vifter trykkrampspumper og separatorer etc. Anlegget omfatter over 4000 meter ledning. På en ferje er det meget innskrenket plass i forhold til en større båt. Spesielt i dette tilfelle hvor verksstedet forserte og satte inn det menneskap som i det hele fikk plass så det ble vanskelig forhold for elektrikerne. Disse har da også hovedsakelig arbeidet på nattsift. Alle elektriske installasjoner er utført på knappe

5 uker, hvilket er ganske oppsiktsevækkende. Konstruksjonen av hovedtaven har vakt betydelig interesse utover landet.

Også de som var med på den offisielle prøveturen frydet seg over nyferjas moderne og smakfulle innredning. Her ses en del av de 65 innbudne på båtdøkket slikke sol mens ferja med 13 mils fart gikk om Hommelvik, Frostøya og Vanvik til ferjekaien ved Skansen



Installasjonssjef ingeniør Leon Fjørstad ved A/S Elektroinstallator viser den nye hovedapparatavlen som har vakt betydelig interesse utover landet.

## Ferjeforbindelse Trondheim - -

### FLOTT KORRESPONDANSE MED TO FERJER

Korrespondansen mellom Trondheim og Fosenshalvøya vil fra i dag bli helt flott med to ferjer. Både fra Trondheim og Vanvikan er det nå ferjeforbindelse hver time fra kl. 7 morgen til kl. 22.15 med siste avgang fra Trondheim kl. 23.15. I rusjtiden lørdagene er det parallellkjøring fra Trondheim kl. 14.20 og 14.30 og kl. 16.20 og 16.30. Fra Vanvikan kl. 15.15 og 15.30 samt kl. 17.15 og 18.00.

Søndagene starter ferjene begge steder kl. 8 og det er avganger fra Vanvikan både kl. 22.00 og kl. 22.15. Ferjene korresponderer med bussruter til og fra Fosenshalvøya og Verrabotn i Nord-Trøndelag.

25/3 - 59

25/3 - 59



## «Sesam» på vannet

Etter å være døpt riktig grundig gled havfiskebåten «Sesam» ut fra beddingen ved Ila Slip i går middag. Som nevnt i går er båten søsterskip til Ørens siste nybygninger «Stjørnabuen» og «Trønderbuen», og er bestilt av Sistranda Partsrederi. Skroget blir nå gjort ferdig i Ila før det i midten av april blir tauet til Hommelvik for oppbygning til levering i løpet mai. «Sesam» er verftets nybygning nummer 24 og den fjerde som blir levert i løpet av 1 år, og alt tyder på at Ørens mek. har fått et utmerket godt tak på denne båttype. Rederne er meget godt fornøyd med båtene som allerede er levert, og det går ikke mange uker fra en kjøp strekkes til skroget går på sjøen. På bildet over er «Sesam» nettopp kommet ut i sitt rette element, og innfelt ser vi skipets gudmor, fru avdelingssjef Muri, sammen med verftets styreformann, overrettssakfører E. Birch-Aune.





Dette bildet b'è tatt like før stabelavsløpningen i formiddag. Øverst ligger båten klar, og under sees tre av arbeiderne som har vært med under byggingen. Det er fra venstre: Sverre Engen, Werner Kristoffersen og Knut Rokkones.

„Måtte hell og lykke følge deg“

## „Sesam“ av Sistranda ble sjøsatt i middags

Ørens mekaniske verksted har fått sin tredje havfiskebåt av stål på vannet

Den nye båten som Ørens Mek-Verksted bygger, ble sjøsatt i middags ved Ila Slip. Fru kontor-

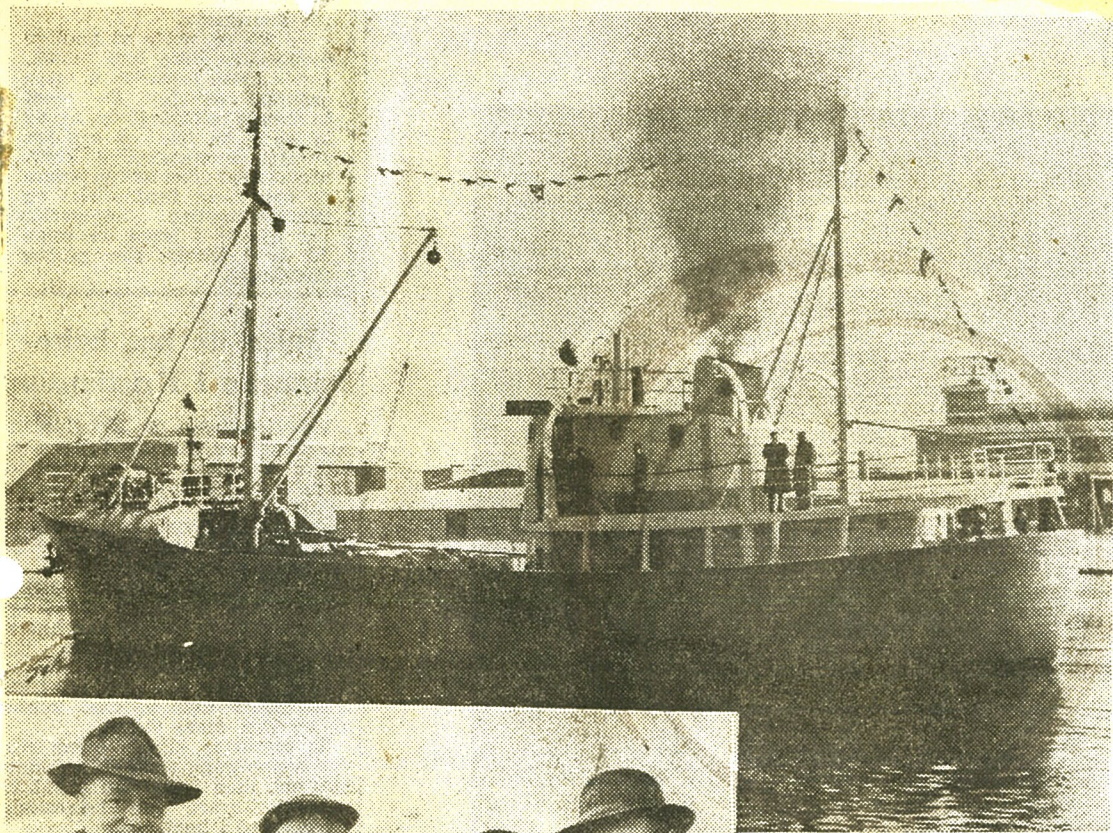
sjef Muri dømte båten og ga den navnet «Sesam».

«Sesam» er et søsterskip til de to siste nybygninger, «Stjørnabuen» og «Trønderbuen».

Båten måler 103 fot. «Sesam» har en annen hovedmotor, nemlig en Wickmann 4AC. Som tyer 320 HK ved 330 omdreininger pr. minutt. Farten blir 11 mil.

«Sesam» bygges for Sistranda partsrederi. Styrets formann, Oskar Stenvik var møtt fram ved sjøsettingen, videre skipets fører kaptein Midtsian. Ørens Verksted var bl. a. representert ved direktør Andersen og styrets formann, overrettsakfører Birch-Aune. Videre var tilstede direktør Pedersen i Norges Levendefiskalg, kontorsjef Muri i Råfisklaget og representanter for Veritas og en del andre institusjoner.

«Sesam» skal nå slepes til Øren og deretter til Hommelvik. Her blir arbeidet fullført. «Sesam» skal leveres i slutten av mai og skal straks gå til Grønland.



«Trønderbuen» fotografert idet fartøyet legger ut på teknisk prøvetur fra verkstedet i går. Nederst fra høyre to av rederne, brødrene Johan og Erling Lervik, Fillan, den danske maskinsjef Muller som hadde ansvaret for maskinen under prøveturen og den svenske overingeniør Alden som representerte Ørens Mek. Værksted.

## Det første havfiskefartøy av stål levert fra Ørens Mek. Værksted

### «Trønderbuen» en flott tilvekst til havfiskeflåten

I går kunne Ørens Mek. Værksted registrere en ny milepel i verkstedets historie. Kl. 11,30 gikk det første siltsnurperfartøyet bygget av stål ved verkstedet teknisk prøvetur på fjorden. Fiskebåten «Trønderbuen» er den første i en serie på flere fartøyer av samme type som skal bygges ved samme verksted.

Den nye båten er på 200 tonn og bygget for havfiske. Båten er 103 fot lang og hovedmotoren er en semidiesel på 330 HK. I lugarer og messe er det plass til 21 mann. Båten er utstyrt med radiotelefonianlegg, radiopelling og ekkolodd. Videre 5 tonns lossevinsj, linespill og elektrisk drevet capstan. Det er elektrisk oppvarming over alt.

«Trønderbuen» er bygget på rekordtid ved verkstedet. Da ferjen «Holger Stjern» ble sjøsatt fra

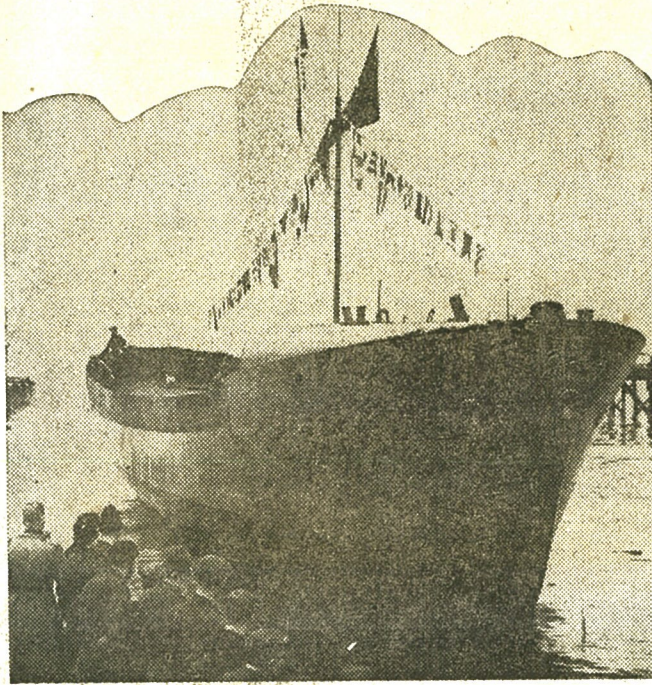
verkstedet 16. mai i år var «Trønderbuen» ikke konstruert ennå. Arbeidet med den nye båten begynte sist i august, og et par dager etter den tekniske prøveturen vil fartøyet bli levert til eierne. Det er fire brødre, Lervik i Fillan, en svoger, pluss en sjettemann som har slått seg sammen

om denne nye hvalfiskebåten som sikkert er et av de mest moderne og praktiske havfiskefartøyer vi har her i landet. Det vil nå gå slag i slag med bygging av flere fartøyer av denne standardtypen, og verkstedet har allerede et søsterfartøy til «Trønderbuen», «Stjornabuen» under bygging. Også dette fartøyet skal leveres i aller nærmeste fremtid og i god tid før vintersildfisket tar til i løpet av januar.

En rekke innbudne fra de firmaer som har levert forskjellige ting til den nye havfiskebåten var med på prøveturen i går, og likeledes representanter for verkstedet og rederne m. fl. «Trønderbuen» gjorde 10 miles fart under prøveturen.



Vårt byggenr. 22  
m/s „TRØNDERBUEN“



Kjølen strukket  
1. september

Oppspantet  
15. september

Opp-platet  
27. september

Sjøsatt 7. november

Overbygning påbeg.  
i Høyvik  
1. oktober

Overbygning på plass  
8. november

Teknisk prøvetur  
m/ overlevering  
12. desember

A/s Ørens mek. Verksted  
Trondheim

— også —

# m/s „TRØNDERBUEN“

anvender



BUNKER- OG SMØREOLJER

## Mobil Oil Nor <sup>a/s</sup>

Smøreoljespesialister

TRONDHEIM

**Også til m/s «Trønderbuen»**

har jeg levert alt  
dekk- og riggutstyr, samt  
R.F.D.-redningsflåte og presenninger

**ERLING HAUG**

FISKERI- OG SKIPSUTSTYR — TRONDHEIM

**Vi har levert**

HJELPEAGGREGATER - DELTAPUMPER  
og for første gang, de nye  
SCOTCHLITE reflekterende bokstaver.

**A/S DIESELKRAFT**

TRONDHEIM — TLF. 20900

### M.s Trønderbuen er utstyrt med

KELVIN & HUGHES radartype 14

KELVIN & HUGHES ekkolodd  
type 29 (hvit skarp)

KELVIN & HUGHES ekkolodd  
type M.S.30 (lettbåt)

STENTOR Radiotelefon  
R.T.S. 7/M.D. — 100 watt.

STENTOR Retningsfiner P. B.

**INGENIØRFORRETNINGEN ATLAS <sup>a/s</sup>**  
OSLO

Levert og installert av

**A/S ELEKTROMETER**  
OLAV TRYGGV.SØNS GATE 50

### m/s „TRØNDERBUEN“

De elektriske installasjoner er i sin  
helhet planlagt og utført av

**A/S ELEKTROINSTALLATOR**  
Olav Tryggvesøns gate 50

# Ørens mek. Værksted på vei oppover igjen

## 100 fullbeskjeftiget til jul — første nybygg under den nye ledelse

Arbeidet ved Ørens mek. Værksted A/S pågår atter med liv og lyst etter at verkstedet nå har fått bestilling på sitt første nybygg under ny ledelse. Etter kalamitetene i august 1959 ble verkstedet drevet av bostyret med direktør Moxnes som konsulent og leder til 15. juli i år da verkstedet ble en egen avdeling under Ila og Lilleby Smelteverker med ingeniør Odd Østlund som bedriftsleder.

— Det første vi måtte gjøre var å sette verkstedet istand til å kunne motta nye bestillinger, sier bedriftslederen ing. Odd Østlund under en samtale med Adresseavisen igår. Arbeidsstokken på 80 arbeidere og 20 funksjonærer har vært i beskjeftigelse hele tiden, men noen nybestillinger hadde vi ikke. Vi har nå fått en bestilling på nybygg fra Mobil Oil A/S Norge på en havneservisebåt på 35-40 br. reg. tonn. Det blir en tankbåt som kan ta en oljelast på 45 tonn og leveres i februar neste år. Farten blir 9 knop. Videre har vi en bestilling fra Jernverket på 10 transportkasser som skal settes på vognlavetter, men de siste skal Jernverket bygge opp selv. Så har vi en del reparasjonsarbeider bl.a. på en av Dyre Halses lektere, forskningsfartøyet «H. U. Sverdrup», som var bestilt for amerikansk regning og senere forært til den norske marine. Det var forresten det siste nybygget under den forrige ledelse og ble levert 15. juni ifjor. Ellers har vi en del fartøyer inne som skal klasses, bl.a. skipsreder Rjarne Tetlies «Eli-

ta» og «Storfosen» som skal ha nytt sertifikat. Fosen Trafikklags «Lagatun» ligger for tiden på slip.

Maskinverkstedet, plateverkstedet og utemontørene er sikret fullt opp å gjøre til jul, men vi venter jo et større oppdrag på lengere sikt. Vi holder også på med en del rivningsarbeider for å skaffe plass til oppbygging av en større konstruksjonshall.

Bedriftsleder Odd Østlund har også tidligere vært ansatt ved Ørens mek. Værksted A/S nemlig fra 1946

til 1950. — Vi hadde den gang 200 mann i arbeid og i 1947/48 sogar 230 mann, sier han. Vi må jo arbeide mot det mål å komme opp i samme arbeidsstokk igjen. Ing. Østlund var også 15 måneder ved Hommelvik Verft, men så tok han imot en stilling i Veritas og siden den gang har han bestyrt stasjoner både i England, Skottland, Holland, Belgia og Sverige. Nå sist kom han fra Arendal og Kragerø hvor han bestyrt stasjoner for Det norske Veritas.