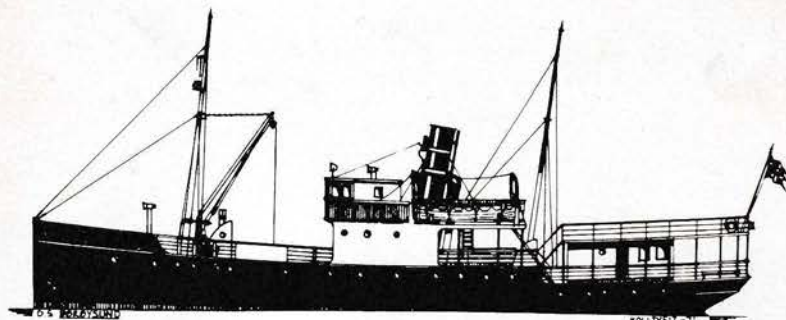


dampskibs posten

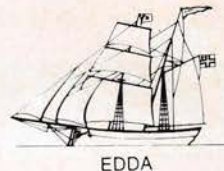
Nr. 13 (hefte 2 - 1983)



Medlemsblad for Norsk Veteranskibsklub



1935



SIG. BERGESEN D.Y. & CO.

Drammensvn. 106
Postboks 7600 Skillebekk
Oslo 2 - Tlf. 02/56 78 00

REDERE
«VI SKAL VIDERE»

Erichstrupsgt. 14
Postboks 187
4001 Stavanger - Tlf. (04) 52 70 00

FreeFlex
HANSKANPEHMEÄ
TOPMAN



80-5722



FØRES AV

arena

SKOTOIMAGASIN

TELEFON 41 64 75

BROGT. 12

«Børøysund» i museumspedagogisk lys

Ordet «museum» leder lett tanken hen på en bygning med store haller og utallige utstillingsmontre med skiltet «ikke røre». Men oppgaven til et museum bør ikke bare være å registrere, oppbevare og vise fram ting. Oppgaven er også å formidle kunnskap om hva tingene har vært brukt til, helst på en slik måte at de besøkende får utvidet sin innsikt om samfunnet.

I denne sammenheng står D/S «Børøysund» og bruken av dette fartøyet sentralt. Den bevaringsverdige gjenstanden fungerer her i noe som ligner dens opprinnelige miljø. De som får reise med «Børøysund» har mulighet for å skaffe seg konkret viten om fartøyet og å gjenoppleve eller få ny innsikt i sammenhengen mellom transportmåte og andre viktige samfunnsproblemer.

Jeg tenker her på forhold som f.eks.:

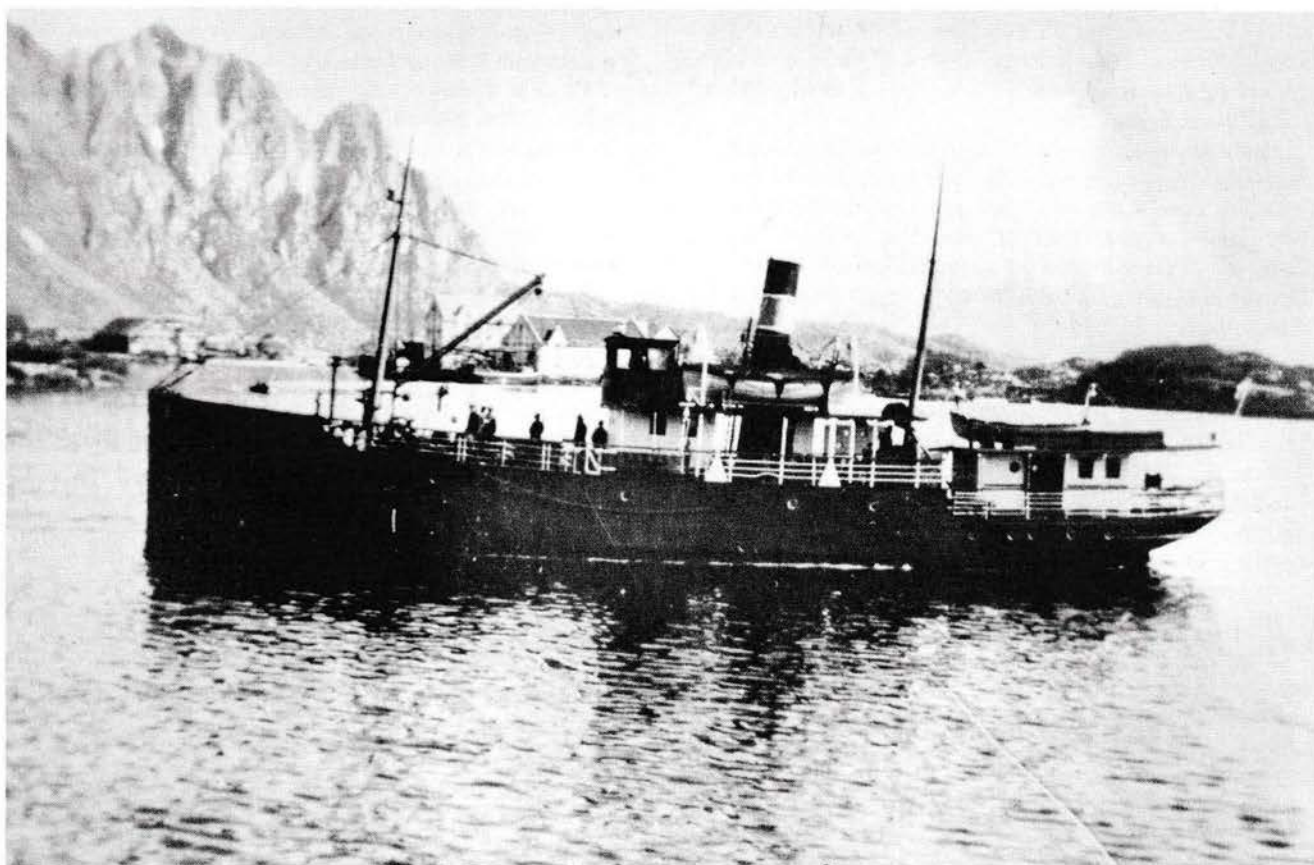
- «Børøysund» representerer en tid da *teknologien var åpent tilgjengelig og forståelig*, og ikke som i dag tillukket og for avansert for de fleste av oss.
- *Forurensningsproblemet settes i perspektiv*. Det var mere sot i gamle dager, men hva forurenses mest av tidligere tiders og nåtidens framkomstmidler?
- *Sammenhengen mellom reisemåte og sosial kontakt* blir tydelig på to måter. For det første tråklet lokalbåten småstedene sammen i et nettverk og gjorde sitt til mulighetene for spredt bosetting. For det andre var reisetiden så lang at folk søkte sammen ombord for å korte ned tiden med samtaler, kortspill m.m. Båtens oppbygging var slik at dette ble gjort mulig. Jfr. kontrasten med dagens hurtigbåter, hvor passasjerene sitter mer eller mindre fastlåst og isolert i seter av buss-typen.

Disse tingene kunne man selvfølgelig ha fortalt besøkende om også hvis «Børøysund» lå stille ved kai, men det er langt lettere å *erfare* dem på en sjøtur med dampen oppe og med mannskapet i aktivt arbeid ombord.

De som er med på «Børøysund»s turer, kan fornemme flere av de ovenfornevnte forholdene uten at noe blir sagt, men sett fra et museumspedagogisk synspunkt vil det være en fordel om man etterhvert kan bygge inn en veiledning til de besøkende i form av en liten folder med tekst og oppgaver, et kort kåseri e.l. På den måten kommer «Børøysund» som museumsfartøy (i ordets positive betydning!) enda bedre til sin rett, noe som kan gjøre at NVSK vil stå sterkere i sitt arbeid med å skaffe «Børøysund» gunstigere tilskottsordninger. Slike «pedagogiske opplegg» vil også kunne muliggjøre bruk av «Børøysund» til turer for skoleklasser og andre som særlig ønsker å sette seg inn i tidligere tidens transportformer.

Og la det være sagt enda en gang: Museumspedagogikk er noe ganske annet og mer enn nostalgi. Det er i vårt tilfelle et spørsmål om å la mennesker få oppleve og få innsikt i at kommunikasjonsformer er nært knyttet til samfunnsforhold og livsformer forøvrig.

T.Å.



Her bringer vi et bilde av vår kjære «Børøysund» tatt på Svolvær havn, antakelig omkring 1930.

Bildet ble nylig gitt til Veteranskibsklubben av skipshandler Kaare Waage.

D/S «Børøysund»s ferietur 1983

Endepunktet for «Børøysund»s ferietur dette år ble lagt til den svenske innlandsby Mariestad ved Vänern. Byen kalles av svenskene for «Vänerns pärla» og fyller i år 400 år. Dette byjubileum gav de svenske arrangører av veteranskibsmøtet en god anledning til kombinasjon av de to arrangementer, noe som var til stor glede for begge parter.

Nærmere omtale av dette møtet kommer jeg tilbake til og vil nå starte med begynnelsen av turen. Sommerturen var jo opprinnelig bestemt til andre distrikter (til Trondheim) men av forskjellige grunner ble disse planer endret. Selve turens start ble også litt trang, i det Norsk Veteranskibsklub hadde vanskeligheter med å skaffe habilt mannskap. Dette var spesielt tilfelle m.h.t. maskinsjef på nedoverturen. Til alt hell lyktes det å få våre svenske venner til å skaffe en kyndig og villig mann, nemlig maskinsjef Bertil Vogl fra Göteborg. Han ankom til Oslo lørdag 2. juli og sto ombord til Mariestad som fungerende maskinsjef og fulgte «Børøysund» tilbake til Göteborg. Vogl hadde sin kone med fra Göteborg — Mariestad-Göteborg. Ekteparet Vogl var et meget sympatisk og hyggelig bekjentskap. Jeg kan nevne at ekteparet forsynte «Børøysund»s mannskap med en gave etter at de gikk fra borde i Göteborg, hvilket tydet på at også de satte pris på bekjentskapet med «Børøysund».

Etter et hektisk forarbeide av en rekke av klubbens medlemmer kastet «Børøysund» loss søndag 3.7.83 kl. 12.15 med kapteinene Magne Hansen og Øyvind Ødegård på broen og nevnte Vogl i maskinen. For øvrig var vi et sammensatt mannskap av mer og mindre erfarne (rapportøren hører med til de sistnevnte). Ialt 21 personer med smått og stort. Samarbeidet ombord gikk fra første stund utmerket og varte hele turen gjennom.

Vår kjære gamle los fra Vesterålen, Olaf Larsen, var spesielt innbudt til å være med og fulgte hele turen. Han gikk rortørn og dekksmannskap hele tiden, og var en hyggelig og dyktig medarbeider.

Nedturen startet i noe dårlig vær, regn og blåst både søndagen og mandagen, men det bedret seg etterhvert. Vi prøvde å gjøre skuta ship shape m.h.t. maling og pussing. Etter uttalelser fra våre venner i Mariestad hadde vi lyktes i dette, idet skuta skinte og ble gjenstand for stor beundring. Det var jo hyggelig for oss å få litt ros etter å ha «stått på» i *mange dager*.

Loggen for nedturen viser:

Søndag 3.7. kl. ca. 18.00 ankring v/Kirkøy v/Hvaler.

Mandag 4.7. kl. ca. 17.00 til kai i Lysekil.

Tirsdag 5.7. kl. ca. 16.00 til kai i Marstrand.

Onsdag 6.7. kl. ca. 15.30 til kai i Göteborg.

Torsdag 7.7. kl. ca. 17.00 ankring i Vänern.

Fredag 8.7. kl. ca. 17.00 til kai i Mariestad.

Værforholdene bedret seg etterhvert slik at vi hadde hyggelige stunder på akterdekket på kveldene med grilling og langbord. Bading hørte også til, og turen fikk etter hvert et preg av ferie.

Vi fikk svensk los ombord i Göteborg og han, Bosse Möller, var en nyttig og hyggelig tilvekst til mannskapet. Han var lommekjent, og spesielt kjente han til alle finesser og taklet slusegjennomgangen perfekt. Vi var alle noe spente da vi ankom til den første slusen ved Lilla Edet. Denne sluse løfter fartøyene 6 meter, fylles eller tømmes på ca. 6 minutter.

Senere kom vi til en sluserekke på 4 sammenhengende som hver løftet ca. 10 meter. Vi kom da til Trollhättan by og var løftet ialt ca. 50 m. fra havoverflaten. Det skjedde intet galt under gjennomfarten. «Børøysund» var blitt utstyrt med hengende trestokker og bilringer som fendere på styrbord side og disse tok godt av under hevingen (det ble ganske mye lettere under tilbaketuren i slusene). Vår skorstein var av og til noe «stygg» av seg og sendte ut mørke skyer som ikke alle helt lot til å ta like godt i mot. Jeg kan nevne at under vårt opphold i Lysekil kom det en brannbil ned på kaien. En brannmann kom ombord og forhørte seg. Brannvesenet hadde nemlig fått en telefonisk melding om at det sannsynligvis var blitt fyr i en svær flishaug som lå på kaien utenfor ABBA-sildefabrikk. Han meldte med et smil pr. mobiltelefon til de nok bare var en gammel norsk «ångare» som var årsaken.

Før selve innkomsten til Mariestad var det arrangert møte mellom flere av de deltagende skib, slik at vi dannet en kortesje på en lang rekke fartøyer, bl.a. D/S «Bohuslän», «Skjelskør», «Trafik», «Kuriren», «Östa», «Vikens Drottning», «Örnen» og «Storm Princess», med «Bohuslän» som leder av kortesjen.

Et artig innslag i dette opptog var den svenske musiker Bengt «Cello» Persson's damporgel. Han satt på dekk på en av båtene («Östa») og spilte i vilden sky, nær sagt. Han avleverte marsjer og valser m.m. med en lydstyrke som runget over hele Vänern, kunne en tro. Senere under festlighetene spilte han på dekket av andre båter, også på «Børøysund».

Kortesjen la til ved en lang kai på rad og rekke slik at alle *kunne beskues og beundres*. Været hadde nå stabilisert seg slik at badetøy var det greieste plagg nær sagt hele døgnet. Dette holdt seg under hele stevnet.

Lørdag 9.7. foregikk der en rekke arrangement, bl.a. kappløp mellom et damplokomotiv, en damplokomobil(!) og dampbåten «Kuriren». Strekningen var kun 50 meter. Etter tjuvstart av dampbåten ble konkurransen gjennomført, og lokomotivet vant knepent.

Lørdag kveld var samtlige deltakere i veteranskibstreffet invitert til supé i et nydelig lokale ved stranden ikke langt fra kaien hvor vi lå. Dette lokalet var helt nytt og var bygget som en omvendt båt med kjølen opp, meget høyt under taket. Ca. 150 mennesker deltok.

Under supéen holdt de forskjellige representanter for hvert land innlegg. Vår formann og viseformann var i ilden, samt kaptein Sig. Trebo. Der ble utvekslet gaver, og fra vår side ble de andre overrakt innrammet bilde av «Børøysund».

Et stort orkester sørget for dansemusikk, og stemningen var stor. Ut på kvelden ble orkesteret og hele selskapet overflyttet til kaien, hvor dansen fortsatte utover natten en god stund.



Neste dag — søndag 10.7. — var der arrangert skjærgårdsturer på Vänern. Opprinnelig var det meningen at «Børøysund» også skulle gå med passasjerer, men dette ble ombestemt. «Børøysund»s besetning fordelte seg på andre skib. Etter dette ebbet stevnet ut og skibene begynte å forlate stedet under stadige damp sirener. Særlig merket en seg «Skjelskør» som hilste flittig på gjester til og fra borde.

Vi kastet loss søndag (10.7.) ca. kl. 17.00 og gikk et stykke i Vänern før vi kastet anker i en idyllisk vik hvor vi badet og hadde grillaften på akterdekket påny. Som spesielle gjester hadde vi fått ombord ekteparet Kuhn fra Schweitz. Hr. Kuhn var lagdommer i det sivile og meget dampbåtinteressert. Han fikk anledning til å stå til rors neste dag en lang tårn. De var meget begeistret for turen. De gikk fra borde i Göteborg.

Under turen hadde vi for øvrig byttet ut mannskaper både i Göteborg og Mariestad. Turen fra Mariestad gikk med ny kaptein, idet Magne H. og Øyvind Ø. gikk fra borde og Sigurd Trebo overtok. Vi hadde fortsatt med Bosse som los, og i maskinen overtok nå P. Bølstad som sjef.

Loggen for tilbaketuren viser:

Mandag 11.7. ca. kl. 16.00 til kai v/Trollhättan.

Tirsdag 12.7. ca. kl. 17.00 til kai i Göteborg.

Onsdag 13.7. ca. kl. 16.30 til kai i Lysekil.

Torsdag 14.7. ca. kl. 16.00 ankring v/Grebbestad.

Fredag 15.7. ca. kl. 13.00 til kai i Strömstad.

Lørdag 16.7. ca. kl. 19.00 ankring i Hvittingbukta/Son.

Søndag 17.7. kl. 15.35 til kaien i Oslo.

Nedturen gjennom slusene gikk langt lettere enn opp. Vi var jo også nå blitt noe trent og visste hva vi gikk til.

I Göteborg fikk vi plass ved samme kai som på turen opp. Før avgang derfra på morgenen den 13.7. fikk vi ved kl. 08.00 tiden en times tropisk regnskyll, torden og kraftige vindkast. Senere klarnet det opp og vi hadde godt vær på hele hjemturen. Vi fikk for øvrig en gjest ombord i Göteborg også, nemlig Boel Fagerström som er ivrig deltaker i driften av D/S «Bohuslän». Hun fulgte med til Strömstad. Der gikk også vår trofaste svenske los, Bosse, fra borde. Så nå måtte vi klare oss uten, men så var vi jo også straks i hjemlige farvann. Los Olaf Larsen ble nå utpekt til styrmann/navigatør og bisto Sigurd Trebo under resten av turen.

Siste ankringsplass var Hvittingbukta v/Son. Der ble det bading, turer med livbåt og jolle og en herlig kveld på akterdekket, med nydelig pizzarett tillaget av den alltid geskjeftige Laila.

«Børøysund»s sommertur 1983 vil sikkert stå som et godt og hyggelig minne for alle som var med.

Takk for turen.

Erling Beenfeldt

(Medlem av restaureringskomiteen for «Hansteen».)

Som nevnt i forrige nummer, vil «Dampskibsposten» forsøksvis bringe noen faste spalter. Her følger de bidragene som vi har fått inn til dette nummeret. (Vignettene er tegnet av Bård Kolltveit).



Fra byssa

Det sies at jo større fugleflokken er som følger i båtens kjølvann, jo bedre er kokken. — Om dette også kan sies om D/S «Børøysund»s kokk, skal være usagt! «Børøysund» glir stille i sjøen med sin karakteristiske røyk etter seg, og våre flyvende venner ser man heller lite til.

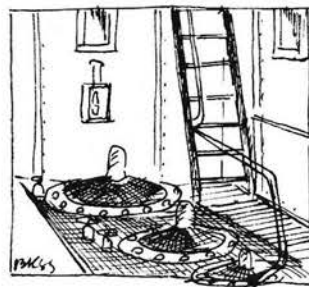
Men uten mat og drikke duger helten ikke, så det er bare å stå på i byssa, enten solen skinner eller et eller annet fint i naturen passerer. «Såsen» står kanskje på kokepunktet eller rundstykkene skal tas ut om litt. Er ovnen god i dag, gløder den, og de deiligste retter kan forvandles til det motsatte om kokken ikke skulle være oppmerksom.

Innimellom oppleves likevel ting gjennom «koøyet»: Et seil, en båt, en fugl eller andre ting stryker forbi, alt mens svetten siler og man blir varm både her og der. Men når menyen er klar og serveringen begynner, glemmer man fort det ubehagelige som følger med en kullfyrt bysse. Mange sultne

munner som setter pris på maten, virker stimulerende på kokkens arbeid.

Og så var det kaffelars. Den er like viktig i dag som den var i gamle dager. Mang en gammel sjømann med nostalgiske følelser har stoppet opp ved byssa og snakket om «vaffelbåten» fra forna da'r. Og er kokken i godlag, vanker det vaffler til kaffen også i 1983! Om oppskriften er den samme i dag som før, ja se om det tier sagaen.

Hjørdis



Fra maskinen:

Kvinne på fyrdørken

Gamle båter har bestandig fascinert meg. Seilskuter og spesielt dampskip. Det er stille omkring oss når båten skjærer gjennom vannet, ingen støyende motorer som forstyrrer deg der du står, forut eller på broen og betrakter sjøen og dens liv og røre, og lar tankene gå.

Ombord går livet sin vante gang med arbeid over og under dekk. Vi har alle valgt oss et arbeid ombord som vi liker og trives med. Selv har jeg valgt å være i maskinrommet som fyrbøter på Børøysund. Hvorfor akkurat der? hvorfor ikke på dekk eller i byssa? vil sikkert mange tenke.

Grunnen til at jeg valgte akkurat det å lære meg fyrbøteryrket er for meg ganske enkel. Vi mennesker sliter og strever, men hva er det som får oss til å fungere, jo det er hjertet som pumper blodet rundt i kroppen vår, og kroppen må vi passe godt på. Det samme gjelder båten. Det er maskinen som er hjertet der og får båten til å gå, og for å få maskinen til å gå må den ha damp.

Det å se at alt fungerer ved å hive kull inn i ovnene er en fryd. Men det er ikke bare å hive noen spader med kull i fyren og håpe på det beste, det fikk jeg snart erfare; det er en spesiell teknikk, og den må læres grundig. Det tar tid, men noe må en jo tenke selv også.

Vi har forskjellig måte å fyre på hver enkelt av oss som er her nede. Det kan bli temmelig godt og varmt, men det passer meg utmerket. Det skal ikke bare fyres, maskinen må også passes på: Det skal lenses og oljes, pusses og gnis, for alt skal være skinnende rent og blankt. Når turen er endt for kvelden, er en svett og møkkete, og da er det godt å bli ren igjen og føle velvære med at en har gjort en god jobb som en selv (og andre) er fornøyd med.

Hva gjør det da om en har sørgerender under neglene?

Takk til Norsk Veteransklubb for at Børøysund er til. Gid den lenge lenge leve må og mange passasjerer få.

Hilsen fyrbøteraspiranten
Anne Thorbjørnsen

D/S «Hestmanden» — En levende legende

Tekst og foto: Olaf T. Engvig

Del II

Del I av denne artikkelen sto i forrige nummer av «Dampskibsposten».

Mot glemsel

Etter 44 år hos Vesteraalen ble D/S «Hestmanden» i 1955 utleid til Nordenfjeldske Dampskibsselskap og senere samme år solgt til Høvdning Skipsopphugging, Sandessjøen. Båten ble satt i skrapmetallfarten og assisterte som hjelpefartøy ved heving og berging. Det finnes bilder av skipet sammen med rustne tyske ubåter nettopp hevet fra havets bunn, hvor «Hestmanden» hjelper til med å holde vrakene flytende. Et interessant tankekors at disse krigsmaskiner gjennom to verdenskriger forgeses prøvde å sende «Hestmanden» til bunns.

Etter nye ti år som «Vegafjord» gikk turen for egen maskin til den avsidesliggende Meisfjorden og opplagsbøyene. Der ble den liggende og forfalle, men vitale deler ble holdt i orden. Maskin og kjele var det liv i for få år siden. Ledelsen i firmaet prøvde å få et museum til å engasjere seg med tanke på bevaring, uten at det kom til noe konkret resultat.

Berget i tolvte time

Våren 1979 våget ikke Høvdning Skipsopphugging å ha skipet liggende lengre. Det var da avrigget, og hugging av selve skroget skulle starte. En privatperson som kontaktet firmaet i forbindelse med et annet bevaringsverdig fartøy, fikk høre om dette og ba om henstand. Norsk Veteransklubb

ble engasjert, og på et styremøte bestemte man seg for å gå aktivt inn for berging av «Hestmanden». Samtidig kom de første artikler om skipet og situasjonen i massemedia. En annen privatperson tilbød uten betenkning økonomisk støtte til skipet. Dette avgjorde saken. «Hestmanden» ble kjøpt av Norsk Veteransklubb.

Etter dette sto saken i stampe i to år til skibet selv tok affære. To ganger forrige vinter truet det med å synke. Det tok inn vann og la seg faretruende over; bare timer reddet det fra å kante og gå til bunns. Myndighetene fikk beskjed om å bidra slik at skipet kom på verksted, ellers fikk man bare avskrive det. Midler til berging ble skaffet slik at båten nå kan gis den første sikring hos Trondhjems Mek. Verksted.

Tilbake til sivilasjonen

Nær to år uten nevneverdig vedlikehold har satt sine tydelige spor i denne veteranen da den siste høst brøt opplaget. Rusten og fæl, med manglende brofront og tydelig spor etter hærverk, ble den klargjort i Sandnessjøen før den spennende ferden startet. Forsvaret beordret kystvaktskipet «Møgsterfjord» til å utføre slepingen. Pumper ble nedsatt i alle rom og sikkerhetsutstyr ble tatt ombord. Overlevingsdrakter ble utlevert til de tre som ville være ombord for å sjekke de midlertidige tetningene i undervannsskroget.

Slepingen var forutsatt å gå i finvær; likevel var det stor spenning forbundet med turen. Hele 17 år stilleliggende kunne ha svekket platene så mye at bevegelser i sjøen fikk skroget til å gi seg. Det ble antatt at de første timene i sjøen ville gi en pekepinn om hvordan turen skulle ende. Alt gikk bra til utenfor Brønnøysund, da skipene begynte å arbeide i sjøen. Det ble for stor belastning på sleperen, og arrangementet ombord forskjøv seg. Dette ble raskt rettet og slepet fortsatte. Rommene og maskinen ble innsisert fra time til time. Betongstøpen der hullene var, holdt seg på plass, og skipet var tørt og fint. Været var nær havblikk og karene på «Møgsterfjord» besluttet å gå non-stop. Fryktede Folla viste seg fra sin beste side, og til tross for noe vind utpå natta ble det ingen sjø.

Slepet ankom Trondheim etter 28 timer underveis. En rekke småbåter møtte «Hestmanden» da den påny ankom byen. Etter at skipet var vel fortøyd oppsto det en hel valfart for å se på veteranen.

Krigsseilermønument

Skipet ligger nå tvers over elva fra det nyeste krigsseilermønumentet utenfor Trondhjems Sjøfartsmuseum. Kontrasten er merkbar mellom det nyeste monumentet og den gamle traveren. På avstand ser den trist ut.

«Hestmanden» representerer det siste minne om hvordan de levde og virket, sjøfolkene ombord, i krig og fred. Slik bodde og arbeidet de mens krigshandlinger raste rundt dem. De utførte jobben på fyrdørk og i maskin, på dekk eller på brua med nervene i spenn mens de ventet på neste smell.

Krigsseilernes organisasjoner har gått sterkt inn for at skipet bevares som et levende bevis på standens innsats under to verdenskriger. Det samme har Norsk Maskinistforbund. Ingen fagorganisasjon hadde større tapstall: spranget fra fyrdørkens varme til Nord Atlanterens kulde var ingen god start for de som overlevde selve torpederingen.

Minne om utenriksfarten

Landets storhetstid som fraktemenn er forbi. De norske seilskutene som erobret verdenshavene er alle opphugget. Forsøk på å bevare bark «Lingard» endte tragisk for alle seilskuteentusiastene.

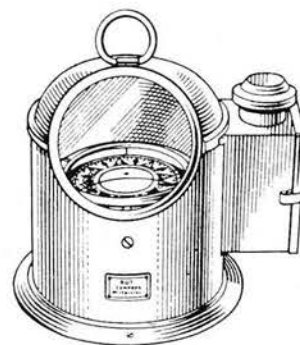
En generasjon senere var turen kommet til «Hestmanden», vår siste lastedamper fra den perioden da Norge sto på toppen som sjøfartsnasjon, og handelsflåten alene bidro med større valutainntekter enn noen annen næringsgren. Grunnlaget for økt velstand, spranget bort fra fattigdom og trange kår startet med skipsfarten. Milliardbeløp har den skaffet landet. Promiller av dette ville vært tilstrekkelig til å sikre og oppruste kulturminner fra de 7 verdenshav og fra vår egen innenriksfart.

«Hestmanden» er langt fra sikret for ettertiden selv om den nå er kommet til verksted. Det har en tid vært mote blant fagmuseer og byråkrater i spørsmål om bevaring av skip at betingelsene knyttes til fremtidig anvendbarhet. Mange tusen gamle bygninger i vårt land mottar offentlig tilskudd. Flere av disse bare ligger der. Det er lett å finne legale grunner om man ønsker det. Slik har det ikke vært med skip og båter. Det har skortet både på vilje og evne til å vise fantasi.

For tiden er 3 skoleskip og 3 lokalrutebåter det man har å vise fram om Norge som sjøfartsnasjon. Det synes klart at fremtiden vil stille seg dypt undrende til vår tids mangel på prioritering når det gjelder verning av skip. Mange av de mest interessante bevaringsobjekt kan gå tapt som følge av manglende engasjement fra styresmaktene. La derfor den lille rest av større bevarte fartøyer som er igjen, få tilskudd som gjør oss i stand til å vise at vi tar vare på også denne viktige del av vår kulturarv.



D/S «Hestmanden» i dokk på TVM for reparasjon og konservering av skroget. Første inspeksjon avslørte en rekke defekte nagler. Disse må oppklinkes før skipet bringes flott.



Taubåten «Forlandet» skal nå bli veteranskip★

Tekst: Oddvar Akselsen

Foto: Olaf Akselsen

Frammæs mek. Værksted har nå overlatt hederskronede «Forlandet» til to veteranskipsentusiaster. Og de får «Forlandet» nærmest vederlagsfritt mot at de skal ta godt vare på denne tro tjener for verkstedet i nær 50 år. De to entusiastene er Jon Schrøder og Carl Fr. Thorsager, bosatt i henholdsvis Bærum og Oslo. Begge har lang erfaring med veteranskip — bl.a. med «Børøysund».

Verkstedet har ikke nå lenger noen anvendelse for «Forlandet», og denne taubåten har nærmest vært uvirksom det siste året. Nylig ble den dokksatt for at den skulle klargjøres for overlevering til nye eiere.

«Forlandet» helt opprinnelig «Foca» og ble bygget ved et lite verksted, Bokerøens skipsbyggeri Svelvik, i 1921. Den ble en tid brukt i fangst for Compania Argentina de Pescas landstasjon Grytviken, og på Syd Georgia. Rundt 1930 ble den solgt til A/S Thor Dahl og fikk navnet «Femmern». Et par år ble dette navnet benyttet til den fikk navnet «Forlandet» i 1932. Navnet fikk den etter en odde på Svalbard, for det var planer om å bruke den i fangst fra Svalbard, men det ble ikke noe av.

Bygget om i 30-årene

Så må det ha skjedd en ombygging, for i 1937 er den i Veritas' register som bugserbåt. Denne ombyggingen har sannsynligvis skjedd i perioden 1935—37, og den ble da overtatt av Frammæs mek. Værksted.

«Forlandet» er på 210 br. tonn, er 106,7 fot lang, 21,6 fot bred og dybden er 13 fot. Den har en oljefyrt trippel ekspansjonsmaskin på 102 nominelle hestekrefter. Maskinen ble bygget i Bergen og ble montert der.

Det er ikke lett å se på «Forlandet» idag at den har vært hvalbåt. Svineryggen er forandret, skytterlemmene er vekk, likeledes jagerbru, hvalspill og mastetønne. Den har ingen linebinge og rom med kruttskap m.v., mannskapsrom er blitt store-rom, skytterlugar og bestikk er borte, båtdekk er forandret og aktermast m.v. er fjernet.

Neppe som hvalbåt igjen

I den første utredning om bevaringsverdige hvalbåter er løselig vurdert om båten kunne føres tilbake til sin opprinnelige tilstand som hvalbåt. Man kom til at det ville koste mange penger. Den ville også bli en typisk overgangsbåt mellom den gamle og nyere hvalbåttypen. Den ville representere tiden da man drev hvalfangst fra landstasjoner — altså ikke pelagisk fangst. Den ville ikke bli en tidstypisk båt — men heller en slags kuriositet.

I nær 50 år har «Forlandet» vært en nyttig liten båt for Frammæs mek. Værksted. Den er brukt til forskjellige slepeoppdrag, til isbryting m.v. Maskinen har gått som en klokke med en nesten lydløs gange. Det siste året har den vært lite i bruk, men den har vært en kjent og kjær profil i det nære sjø- og industrimiljø.

«Forlandet» som veteranskip

— Vi vil gjerne fortsatt ha kontakt med Sandefjord, sier Jon Schrøder som selv er bosatt i Bærum. Kanskje kunne det dannes en venneforening for «Forlandet». Det ville kunne bli en forening som kunne bli til støtte for oss som nå har overtatt båten og til hygge og glede for folk i Sandefjord som fortsatt er glad i «Forlandet». Vi kan trenge hjelp med vedlikehold og jeg kan tenke meg at Sandefjordsfolk ville kunne like å være med på en hyggetur med «Forlandet» en gang i mellom.

— Hva skal «Forlandet» brukes til?

— «Forlandet» er fremdeles i god teknisk stand, men vi regner ikke med å få noen utnyttelse av den forretningsmessig. Foreløpig går vi inn for å holde båten i god stand slik som den er.

— Kan det bli aktuelt å føre «Forlandet» tilbake til slik den var som hvalbåt?

— I historisk forstand ville jo det vært meget interessant, men det vil koste penger. Dessuten har vi ufullstendig dokumentasjon om hvordan «Forlandet» så ut og var utstyrt som hvalbåt. Vi er på jakt etter tegninger i forskjellige institusjoner. Hvis det er noen som har tegninger av båten slik den var — eller kjenner til hvor de kan være — så vil vi gjerne få vite det. Vi vil gjerne vite mest mulig om «Forlandet» for da får den også størst mulig verdi som veteranskip.

Tekniske spesifikasjoner:

Lengde:	106' 7" (32,49 m)
Bredde:	21' 6" (5,55 m)
Dybde:	12' 6" (3,81 m)
Tonnasje brutto:	199
Tonnasje netto:	72
Fart:	10 knop
Kjeletrykk:	200 pund pr. □ tomme (14,06 kg/cm ²)

Maskin:

Trippel-ekspansjon:	549 IMK, 102 NHK
Høytrykksylinder:	13,5"
Mellomtrykksylinder:	22"
Lavtrykksylinder:	37"
Slaglengde:	24"

Maskin og kjel bygget ved Bergen mek. Verksted i 1921.

★Artikkelen har stått i Sandefjords Blad som også har gitt tillatelse til at den bringes her i «Dampskibsposten».



«Forlandet» fotografert da taubåten ble dokksatt på Frammæs for et par måneder siden.

Aktuelle blader og bøker

Bladet **ltf-nytt** nr. 1/83 handler først og fremst om Sporveien i Bergen fra starten i 1897 og fram til 1928. Dessuten inneholder heftet aktuelt trafikknytt fra Oslo, Bergen og Trondheim samt foreningsnytt. **ltf-nytt** utgis av Lokaltrafikkhistorisk forening, Boks 5317 Majorstua, OSLO 3.

Red.

Bård Kolltveit: *Lokalbåten*, Det Norske Samlaget, Oslo, 1982, 167 sider.

Boken er en del av en serie som heter NORSK KULTURARV og som til nå er kommet med 19 bøker. Bøkene omfatter emner som barneleker, treskurd, kystfiske, overtro m.m.

Boken gir på en enkel og lettfattelig måte en innføring i kystfartens utvikling fra statsdrift via private initiativ til kysttruteselskap slik vi kjenner dem i dag. Norskekysten og trafikkgrunnlaget er meget varierende, så også de forskjellige skipstyper som har trafikkert våre fjorder og kyststrøk. Forfatteren forteller om disse på en meget illustrativ måte.

Hovedtema i boken er STORD I, som på mange måter er en verdig representant for en skipstype som en finner i store deler av vår kyst. Skipet beskrives fra kjøll til mastetopp med bilder og illustrasjoner.

I tillegg er boken rikt illustrert med motiver fra miljøet omkring denne sjøgående kommunikasjon. Jeg vil spesielt nevne bildet av vår maskinsjef Zahl der han sitter i maskinrommet.

Boken avsluttes med en hederlig omtale av BØRØY-SUND og KYSTEN I og vår jubileumstur til Lofoten og Vesterålen.

Boken gir på en enkel måte forståelsen av hva denne type skip betød for de som var passasjerer og for dem som hadde sin arbeidsplass ombord.

Arne Drage

Reidar Stavseth: *Nordover med hurtigruten*, Tanum-Norli, Oslo 1983, 304 s.

Det er i år 90 år siden hurtigruten ble opprettet, og milepælen vil bli markert på forskjellig vis både av de rederier som har drevet ruten og på de mangfoldige steder langs leia hvor den er blitt en uunnværlig del av hverdagen. Forlaget Tanum-Norli har også funnet at det er på sin plass å bidra til jubileumsfeiringen. Der skjer med en ny, forøket utgave av Reidar Stavseths *Nordover med hurtigruten*. Boken er tidligere trykt i et samlet opplag på 30.000, men den har nå lenge vært utsolgt.

Forfatteren gjennomgår utviklingen fra Richard Withs pionerinnsats ved forberedelsen og starten med ukentlig hurtigrute Trondheim — Hammerfest, suksessive utvidelser frem til 1936 da vi fikk daglig hurtigrute fra Bergen til Kirkenes, og den risikable fart under krigen med de tap den medførte. Fornyelsen av tonnasjen etter krigen som er gjennomført i flere etapper, er utførlig beskrevet. I tekst og bilder presenteres samtlige skip som har seilt i hurtigruten.

I et nytt sluttkapittel har de tre siste nybygninger fått en fremtredende plass, og her skildrer forfatteren også kampen for å bevare hurtigruten hvor han selv har vært sterkt engasjert.

I jubileumsutgaven er billedstoffet betydelig utvidet og aktualisert, og en del bilder er i farger.

Fra forlagets presentasjon

Assuranseforeningen SKULDs årsberetning

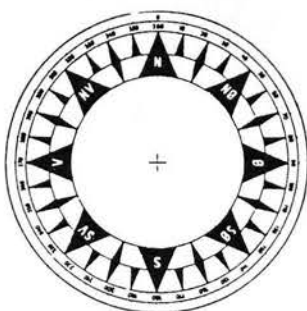
NVSK's fartøyer er som kjent assurert i SKULD. Fra selskapets årsberetning for 1982 sakser vi følgende:

For den internasjonale shippingindustri har også 1982 vært et vanskelig år preget av den økonomiske depresjon. Vanskelighetene redernæringen har hatt å kjempe med reflekteres blant annet i at Foreningen ikke har hatt noen nevneverdig økning i tonnasjevolum i løpet av 1982. Pr. 31. desember 1982 var det totale innmeldte tonnasjevolum vel 39 mill. br.t. Det har dog vært en merkbart strukturendring idet inntegnet befrakter-tonnasje har vist en klar nedgang med en forholdsvist tilsvarende økning av rederinntegnet tonnasje.

Heller ikke i 1982 er Foreningen blitt belastet med virkelig betydelige beløp for noen av de oppgjorte erstatningstilfeller, men de 1982-saker som har vært, eller er, under behandling gjenspeiler klart den tendens som ble nevnt i Styrets beretning for 1981 — nemlig høyere beløp pr. enkeltsak enn tidligere og dette ikke bare som en refleks av inflasjonstakten.

Premieinntekten i 1982 har vært tilfredsstillende og noe premiebeløp av betydning har Foreningen ikke høvet å avskrive.

Red.



Georg Parmann (red.): *Friluftsliv ved Oslofjorden*. Schibsted, Oslo 1983. 112 s.

Denne boken er skrevet til Oslofjordens pris. Den viser resultatene av Oslofjordens Friluftsråds arbeide gjennom 50 år. Boken gir levende skildringer av fjordens historie, Oslofjordens særegne og spennende geologi, og hvor og hvordan de første mennesker bosatte seg og levde ved fjorden.

Vi møter fjordens blomsterprakt i et eget kapittel, og dyrelivet er viet spesiell oppmerksomhet i flere kapitler, både om fugl, fisk og om andre skapninger vi finner nær fjæresonen.

Oslofjorden er frilufts- og ferieparadis for hundretusener av nordmenn. Boken gir noen korte glimt av hvordan fjorden og friluftslivet oppfattes idag, og hvilke verdier vi forvalter for vår egen og fremtidige generasjoner.

Et omfattende kapittel forteller om de mange friluftsområder ved Oslofjorden som disponeres av Staten, kommunene og Oslofjordens Friluftsråd. Et kart over alle friluftsområdene følger med som eget vedlegg til boken.

Oslofjordens Friluftsråds historie er med i korte trekk. Den viser hvilket engasjement fra enkeltpersoner og Rådet som sådan, og hvilket omfattende og møysommelig arbeide som ligger til grunn for sikringen av de mange friluftsområder som idag står til almenhetens disposisjon.

Velkommen til Oslofjorden!

Fra forlagets presentasjon

Georg Kåhre: *Gustaf Erikson og Ålands handelsflåte 1872—1947*, Schibsted, Oslo 1983. 190 s.

I 1872, året da Gustaf Erikson ble født, var verdens seilskipstonnasje større enn den noengang i historien hadde vært. Da han døde i 1947 var seilskutene så å si helt forsvunnet fra verdenshavene. Innenfor tidsrommet av et menneskeliv inntraff altså høydepunktet, nedgangen og sluttstreken for seilskipets rolle i den kommersielle sjøtransport. Erikson kom selv, gjennom sin bemerkelsesverdige reder-virksomhet, til å forlenge seilskipets virksomme liv: I 1920- og 30-årene bygget han opp — på tvers av utviklingen og mot alle odds, verdens siste seilskipsflåte og drev den med glimrende økonomisk resultat.

Mange av de store skværriggerne fra årene før og etter århundreskiftet var senket under første verdenskrig, og i årene etter krigen ble de «overlevende» usentimentalt kassert eller avhendet av redere som ikke så noen fremtid i seilskipsdrift. Det fantes imidlertid enkelte som var av en annen oppfatning — de finske skipsrederne på Ålandsøyene, fremst blant dem Gustaf Erikson.

Slik gikk det til at berømte skutenavn fra de europeiske og amerikanske seilskipsflåter ett for ett ble registrert i den lille byen Mariehamn, hovedstaden i det avsidesliggende finske øyriket ved innløpet til Bottenhavet.

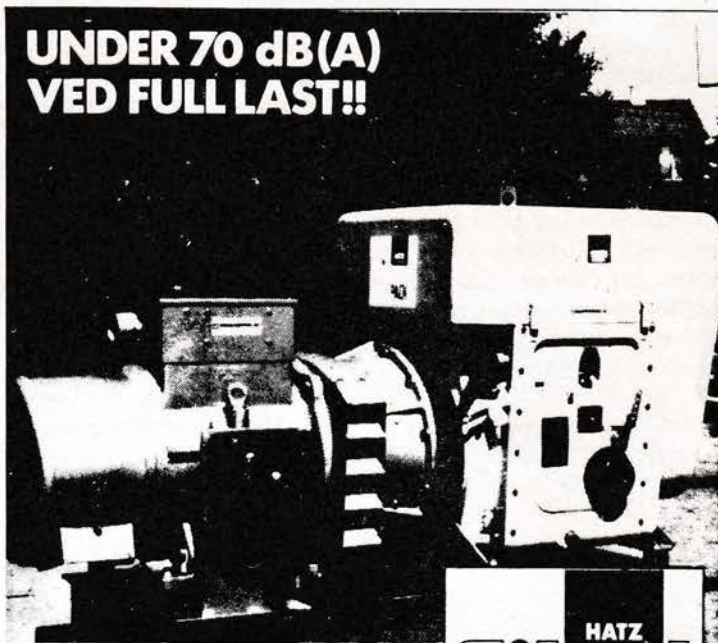
Men selv om den tids Åland var et provinsielt jordbruks- og fiskersamfunn, fjernt fra verdens store handelsruter, var dette hendelsesforløpet ikke så eksentrisk som det kan synes. I denne boken skildrer Georg Kåhre, selv fra Åland, de spesielle økonomiske og sosiale forutsetninger som resulterte i en slik uventet «Indian summer» for de hvite seil. Hans bok er historien om verdens siste seilskip i handelsfart. Boken har over 200 sjeldne fotografier av skutene og deres mannskap, og utgjør en enestående dokumentasjon av det spennende sluttkapitlet for «det viktigste fremkomstmiddel i menneskets historie».

Fra forlagets presentasjon

Super stillegående diesellaggregat inntil 20 kVA



**UNDER 70 dB(A)
VED FULL LAST!!**



**Industri-og
marineutførelse.**



id INDUSTRI DIESEL AS

Kjelsåsvn. 174 — Tlf. (02) 23 61 80
Postboks 31 — Korsvoll, Oslo 8

STENER WOLD & CO A/S

MNIS — MRIF RÅDGIVENDE INGENIØRER I VVS OG ENERGITEKNIKK
JOHN COLLETTS ALLE 75 — OSLO 8 — TLF. 46 59 60



Det er styrets og redaktørens håp at Dampskibsposten skal utkomme med flere nummer pr. år og slik fungere som et bindeledd mellom Veteranskibsklubbens medlemmer. For å nå dette målet trenger vi bl.a. inntekter som i noen grad kan dekke trykningsutgiftene. Medlemmer eller andre lesere som ser en mulighet til å annonsere i Dampskibsposten kan ringe til Anne Thorbjørnsen, tlf. 02-20 36 50 for nærmere opplysninger.



Red.

Medlemsblad for
NORSK VETERANSKIBSKLUB
 Redaktør:
Trond Ålvik
 Redaktørens adresse:
 Boks 1004, Skurva,
 2601 LILLEHAMMER.
 Klubbens adr.: Boks 1287, Vika, Oslo 1
 Kai plass: Nordre Akershus kai
 Telefon «Børøysund»: 41 70 41
 Postgirokonto: 2 01 30 01
 Bankkonto: 6001.05.20080

NORSK VETERANSKIBSKLUB ble stiftet i 1964, og er en ideell forening med formål å arbeide for bevaring av maritim kulturhistorie med særlig vekt på å bevare, samle opplysninger om, samt utbre interesse for eldre dampskip og andre sjøverts transportmidler.

Siden 1969 har klubben forestått restaurering og drift av passasjerskipet D/S «Børøysund» (bygget 1908, 179 brt.). I 1977 overtok klubben bruksretten til tre bygninger på Rådhusbrygge 1. Husene er under restaurering og vil brukes som senter for klubbens virksomhet.

I 1979 ble fraktfartøyet «D/S «Hestmanden» (1911, 755 brt.) og slepebåten D/S «Styrbjørn» (1910, 166 brt.) reddet fra opphogging og innkjøpt av klubben.

Alt arbeid i klubben foregår på frivillig basis som ubetalt dugnadsarbeid. Årlig nedlegges over 10.000 dugnadstimer.

Hovedinntektskilden for klubbens virksomhet er seilingsinntekter fra D/S «Børøysund». Men det mottas også betydelige beløp i støtte fra det offentlige, samt bidrag fra private, og medlemskontingent.

Medlemsskap i Norsk Veteranskibsklub er åpen for alle som støtter klubbens formål. Kontingenten for 1983 er på minimum kr. 100,—.

STYRET 1983:

Kaare Svendsen, formann	tlf. 41 67 75
Arne Nik. Rød, viseformann	tlf. 66 60 50
Heddy Lindseth, kasserer	tlf. 41 50 70
Arne Drage, sekretær	tlf. 41 70 60
Per Bølstad, styremedlem	tlf. 17 80 80
Olaf T. Engvig, styremedlem	tlf. 55 89 00
Morten Stamnes, styremedlem	tlf. 44 60 21
Tore Bilet, varamedlem	tlf. 45 89 30
Georg Jensen, varamedlem	tlf. 03-83 19 00

Båttutvalget tar seg av de formelle sider ved driften av D/S «Børøysund». Medlemmer:

<i>Sertifikater, mønstring:</i>	
Magne Hansen,	tlf. 23 61 80
Laila Andresen,	tlf. 29 50 00

<i>Maskinteknikk:</i>	
Per Bølstad,	tlf. 17 80 80

<i>Booking:</i>	
Kaare Svendsen,	tlf. 41 64 75
<i>Hovedkontakt</i> vedr. D/S «Hestmanden» eller D/S «Styrbjørn»:	
Olaf T. Engvig,	tlf. 55 89 00

Klubbkomiteen skal sørge for at virksomheten i forhold til medlemmene blir ivaretatt. Den vil planlegge og gjennomføre medlemsmøter, medlemsturer og andre aktiviteter for å engasjere medlemmene sterkere i klubbens arbeid.

<i>I utvalget er disse med:</i>	
Tore Bilet,	tlf. 45 89 30
Bente Halvorsen,	tlf. 41 50 70
Rolf Nordby,	tlf. 44 45 70

Nordsteam — kontakt- og samarbeidsorgan for veteranskip i Norge, Danmark og Sverige. Klubbens representanter er:

Tore Bilet,	tlf. 45 89 30
Arne Nik. Rød	tlf. 66 60 50