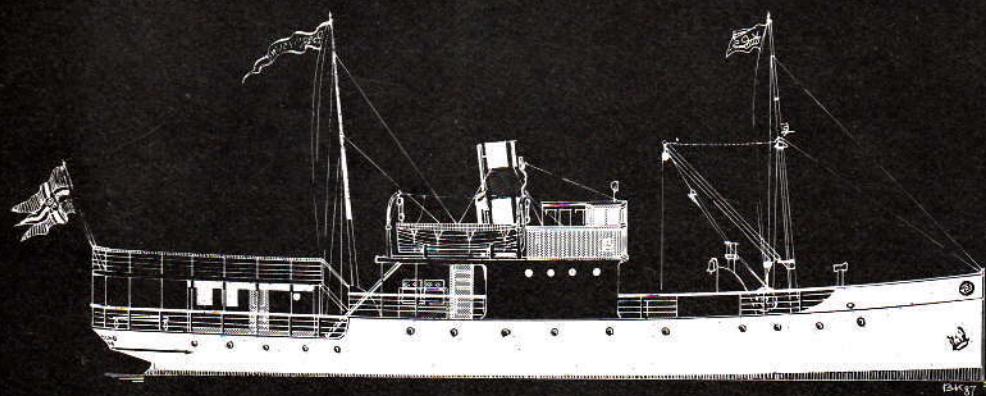
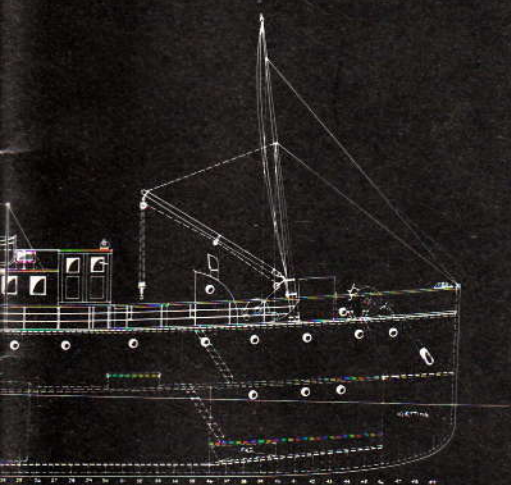


DAMPSKIBS

P O S T E N



Norsk Veteranskibsklub

Dampskibsposten utgis av Norsk Veteranskibsklub, som er et ideelt selskap til bevarelse av maritim kulturhistorie. Ved å bevare helt intakte dampskip for ettertiden, utfyller foreningen Sjøfartsmuseene på dette området.

«Vår ære og vår makt har hvite seil oss bragt», men det var dampskipet som åpnet muligheten for regelmessig sjøverts kommunikasjon. Dampskipet er det bindeledd til fortiden som viser kontinuitet i vår kultur- og sjøfartshistorie.

Norsk Veteranskibsklub er medlem av Norsk Kunst- og Kulturhistoriske Museer.

Dampskibsposten er et bindeledd mellom klubbens medlemmer og miljøer som arbeider med fartøybevaring.

ISSN 0333-0281

Medlemsblad for
Norsk Veteranskibsklub
Opplag 700

I redaksjonen:
Arne Drage, pr. tlf. (09) 95 09 10
Tlf. arb. (042) 24 490

Styremedlemmer 1988

Formann:
Magne Hansen pr. tlf. 18 33 14

Viseformann:
Rolf Nordby pr. tlf. 37 27 82

Sekretær:
Kjell Døhlie pr. tlf. 44 40 32

Kasserer:
Arne Nik Rød pr. tlf. 56 94 66

Styremedlem:
Elisabeth Carlberg pr. tlf. 60 34 53

Styremedlem:
Tore Fossnes

Styremedlem:
Arnold Linder

Varamedlem:
Bjarne Rostad

Varamedlem:
Georg Jensen

Medlemskontingent kr. 150,- pr. år.

Foreningens adresse:
P. O. Box 1287 Vika, 0111 Oslo 1
Tlf. (02) 41 70 41

Adresse i Trondheim:
Norsk Veteranskibsklub
avdeling Trondheim
P. O. Box 98
7001 Trondheim

Forside: D/S ODIN 1908
D/S SKJERGAR 1922
D/S BØRØYSUND 1988

Formannen har ordet

I skrivende stund er vinterens og vårens kontinuerlige arbeid med «Børøysund»s kjele og omkringliggende skott etc. lykkelig avsluttet. Teknisk prøvetur er overstått og sertifikatet er igjen påtegnet av Skipskontrollen for ett år til.

Arbeidene med grovpaneling og isolasjon i 1. kl. salong er nesten fullført og nå avsluttet for seilingssesongen. De ordinære klargjøringsarbeidene har denne våren lidd litt under disse viktige spesialoppgavene, men etter siste «skippertak» av ca. 20 medlemmer på arbeids-pinsetur til det tidligere Marinens Hovedverft i Horten, fremsto båten igjen i presentabel stand til turene i Drammen i siste uke av mai. Disse ble en hyggelig erfaring i delvis svært bra vær og medlemsturen tilbake til Oslo søndag 29. mai lot også til å falle i deltagerens smak.

Kjelearbeidene foregikk over mer enn 4 mnd., tirsdag og lørdag, på dugnad. På slutten arbeidet en innleiet kjelesmed i et par uker med utskifting av en stagbolt og to røkrør i kjelen samt isolering og mantling etter trykkprøving og kontroll over alt. Prøver av kjeleskallet ble sendt til Veritas laboratorium og resultatene var beroligende. Ansvarlig for arbeidene var fra begynnelsen til slutt Gunnar Hjort med Torstein Torsteinsen som utførende leder. Takk for et meget fint gjennomført prosjekt! For oss som overvar det hele på nært hold vil det stå som eksempel på hva en kan oppnå i korte fritidstimer på frivillig basis.

En hjertelig takk skal alle ha som etter evne og anledning bidro til at arbeidene kom vel i havn. På ett tidspunkt i vår ble det klart at vi lå mye etter tidsplanen og at vi kunne bli forsinket til seilingssesongen. Men nå viste det seg igjen at «når nøden er størst, er hjelpen nærmest». Nye dukket opp og flere møtte frem, arbeidstiden ble

drøyet og etter hvert kunne en påtreffe medlemmer i arbeid ombord, nesten på alle ukedager og til enhver tid på døgnet. Noen utførte arbeider borte fra båten, andre tok med seg privat spesialverktøy, noen skaffet ballast eller annet materiale, noen bil for transport osv. osv. I det hele tatt hersket det en fantastisk iver og klubbånd i dette klondyke av et maskinrom – slik det etter hvert utviklet seg. Ikke rart at det var nervøsitet å spore da f.eks. bunkringen nærmet seg uten at kullbasene var oppsatte og vannpåfyllingen sto for tur uten at nedre mannlokk i kjelen var tett osv. Det hele kulminerte med pinseinnsatsen som bare levner detaljer som restarbeider før jubileumsturen.

Det var hyggelig å kunne tilby mannskap og medlemmer et pusterom i en fullbooket juni måned, nemlig «Børøysund»s 80-års jubileum lørdag og søndag 18. og 19. juni med amfibietur til Son i samarbeid med Norsk Veteranvognklubb lørdagen og åpne turer i kombinasjon med representasjonsturer i Oslo søndagen. Sonturen ble bortimot kopi av den våre veteraner vil huske fra 70-års jubileet, men denne gang med stor lokal medvirkning i Vestby kommune. En bredt sammensatt komite i klubben har stått for planleggingen og feiringen ga en del blest om båten og klubben i massemedia.

En så aktiv seilingsmåned stiller store krav til mannskapene og deres fritid. Vi får virkelig håpe at de aktives tur med «Børøysund» til Nordisk veteran skips møte i København i begynnelsen av august vil føles som en påskjønnelse, og at flere charterturer venter etter hjemkomsten.

Ha en god sommer.

Magne

Syng med, syng med

Norge har sin nasjonalsang, Bergen og andre byer har sin bysang, men det er ikke sikkert at alle klubbens medlemmer er klar over at D/S «Børøysund» har sin egen sang. Denne sangen synges ofte på våre sommerturer.

Det er en ærverdig dame som i år fyller sine 80 år og redaksjonen foreslår en liten endring i tredje vers til å lyde:

«I åtti år har hun nå gjort sin dyst»

For at alle skal få lære seg sangen gjengir vi den i sin helhet i bladet. Tonen kjenner de aller fleste: «Sjølivet det det er en . . .» og gir en god assosiasjon med sjølivet.

Børøysund-sangen

Ved Rådhusets havn se der ligger så flott,
tyralleri – tyrallera,
en båt som blir trimmet fra bunn og til topp
tyralleri – hurra.
Snart lakker og lir det til sommer og sol,
og båten vår drar langs strender og fjord.
tyralleri – tyrallera – tyralleri – hurra.

Ja, Børøysund er nå vårt hjertebarn
blitt,
tyralleri . . .
for den å beholde vi ofte har slitt,
tyralleri . . .
Titusener av timer på dugnadsarbeid,
hver vinter igjennom, vi aldri ble lei.
tyralleri . . .

Veteranklubben strever det beste de kan,
tyralleri . . .
for å holde vår gamle veteranbåt i stand,
tyralleri . . .
I åtti år har den nå gjort sin dyst,
i stormer og sjå langs vår værharde klyst.
tyralleri . . .

Den er nesten åtti og fortsatt den går,
tyralleri . . .
durabelig puss den har fått nå i år,
tyralleri . . .
Med nytt mellomdekk, ja nymalt og fin,
vi føler nok alle, den båten er min.
tyralleri . . .

Hva dette har kostet, det vet vi best sjøl,
tyralleri . . .
vi satset har mye på Børøysund's kjøl,
tyralleri . . .
Men jobben er utført med liv og med lyst,
og nå skal vi ut langs vår sørlandske kyst.
tyralleri . . .

Turistene strømmer så gjerne ombord,
tyralleri . . .
og pengene flommer i kassen vi tror,
syrraleri . . .
Så Børøysund takker det beste den kan,
vi takker som samarbeid kvinne og mann
tyralleri . . .

Tanker ved et jubileum

D/S «Borøysund» fyller 80 år i år og er for lengst blitt et fast trekk i byens havnebilde. Både navnet og skorstensmerket tyder på at vi har med en fremmed fugl å gjøre, likevel er det i dag de færreste som tenker seg den i andre omgivelser enn i indre Oslofjord.

Men slik har det ikke alltid vært.

Da det i dag er svært få som kjenner historien om hvordan vår veteran ble reddet fra spikerskjeften, har Dampskibsposten anmodet foreningens formann gjennom de 9 første år, C. W. Bordsenius, om å fortelle historien.

Og slik gikk det altså til:

Det var egentlig Arne Lannerstedt som først nevnte D/S «Hyma» på et styremøte i mars 1965, og som fikk oss i kontakt med eieren, Hadsel Yrkesskole i Melbu.

Foreningen var den gang knapt året gammel og hadde mindre enn 30 medlemmer. Disse betalte hver kr. 25,- i kontingent, altså et svært spinkelt økonomisk grunnlag å kjøpe en stor dampbåt for.

Da yrkesskolens rektor Harald Jenssen var på Oslobesøk i 1966, fortalte han at båten nå nærmest hadde utspilt sin rolle for skolen, og at den derfor ville bli utbudt for salg. Foreningens kontingentinntekter var dette året kr. 1.175,-, og båtens skrapverdi ble antatt å være kr. 20.000,-. Selv om vi ble bedt om å legge inn bud, fant vi dette altfor urealistisk, hensett til våre beskjedne midler, og saken ble derfor stilt i bero.

I januar 1968 ble D/S «Hyma» atter aktuell. Nå skulle båten selges uansett, og vi ble atter oppfordret til å gi bud. Men foreningens økonomi var stadig like bekym-

ringsfull. Den samlede kontingentinn- gang i 1967 utgjorde kr. 580,- og vi var derfor heller ikke denne gang i stand til å gi skolen et anstendig tilbud.

Et annet forhold som også spilte inn, var avstanden. Skulle vi likevel bestemme oss for å kjøpe en større dampbåt, så måtte det da vel gå an å finne en som befant seg nærmere Oslo, trodde vi. Men undersøkelser såvel i Veritas' register som i Statistisk Sentralbyrå bekreftet to ting; at Sentralbyråets oppgaver var ukorrekte, og at den eneste dampbåt under 200 tonn var D/S «Hyma».

Åpenbart hadde ikke rektor Jenssen særlig lyst til uten videre å la båten bli til spiker. Han henvendte seg atter til meg og foreslo at vi skulle legge inn et bud, gjerne under skrapverdien, men med en forklaring på hva som var hensikten med kjøpet. I midten av august besluttet derfor styret å legge inn et bud på kr. 10.000,- for nærmest for syns skyld å delta i budene.

Man kan tenke seg den overraskelse som oppsto da det i midten av oktober dukket opp en kjøpekontrakt i min postkasse. Nordland Fylkesskolestyre hadde litt uventet vedtatt at vi skulle få kjøpe båten for kr. 10.000,- under forutsetning av at den skulle bevares som kulturminne. Verre var det at betalingsfristen utløp allerede 1. november.

Nå ble det hektisk aktivitet for å fremskaffe kjøpesummen. Midlene hadde vi





D/S «Børøysund» på vei over Røstfjord.

altså ikke, ergo måtte der lånes. Vår kasserer Åvik var bankmann, som med god hjelp av sin sjef oppnådde å skaffe oss et personlig lån, som ble opptatt i fellesskap av Åvik, nestformann Tore Haugen og undertegnede. Vi fikk Norsk Sjøfartsmuseum til å kausjonere, og dermed var vi i stand til å oversende kjøpesummen innen fristens utløp.

Da vi tross alt syntes det ville ha vært mest naturlig om det offentlige selv, på en eller annen måte, påtok seg å bevare en så stor og uhåndterlig «gjenstand», forfattet vi i slutten av oktober en søknad til Norsk Kulturråd på kjøpesummen, vel vitende om at et svar neppe ville innløpe før hennemot månedsskiftet mai/juni 1969.

Efter at vi hadde lagt inn bud begynte en hektisk innsamlingskampanje for å skaffe tilveie de kr. 35.000,- som vi hadde kalkulert med båten ville koste oss innen den lå fortøyd i Oslo. (kr. 1 i 1968 tilsvarer kr. 4 i 1987). Vi skrev derfor en rekke brev til ledende personer innenfor industri og skipsfart, og det første bidraget på kr. 1.000,- kom spontant fra min arbeidsgi-

ver, Bryn-Halden & Nitedals Tændstikfabrik A/S. Omtrent samtidig fikk jeg løfte om de siste kr. 2.500,- fra tidligere klassekamerat Ditlev-Simonsen. Store Norske Spitsbergen Kulkompani lovet oss å fylle kullbaksene før avgang fra Harstad, og Brenselimport i Bergen lovet oss kull til selvkost.

Da kjøpet var et faktum, måtte vi intensivere våre anstrengelser for å skaffe nok midler, og da vi hørte om ekteparet Stone's planer om å lage filmen «Song of Norway» forsøkte jeg å markedsføre vår båt, men forgjeves.

På et tidspunkt var vi kommet så langt i innsamlingen at det «bare» gjensto kr. 24.000,-. Direktør Molaug, informasjonssjefen i Veritas og jeg hadde tidligere vært hos skipsreder N.N. og presentert foreningens planer, foreløpig uten påviselig resultat. Men så en dag oppunder jul lå det et nytt brev i min postkasse, inneholdende en generøs sjekk stor kr. 24.000,- fra den samme skipsreder. Og dermed var vi økonomisk i stand til å gjennomføre redningsoperasjonen.



D/S «Hyma» til ankers i Melbu.

Nå eide vi altså D/S «Hyma». Men den lå stadig sertifikatløs på havnen i Melbu, og det var svarte vinteren. I årsberetningen for 1968 efterlyste vi medlemmer som kunne tenke seg å bli med som mannskap på turen til Oslo, men henvendelsen resulterte ikke i at flere meldte seg på enn dem vi kjente til på forhånd. Det var tydelig behov for mer oppfinnsomhet om vi skulle få det til.

Så vi måtte la jungeltelegrafene gå, og smått om senn begynte mannskapslista å ta form. Den viktigste kvalifikasjon var at det vordende mannskaper hadde en ukers ferie til gode. Innehaverne av de nødvendige sertifikater var det verre med; men også disse kvalifikasjoner inklusive en dyktig stuert, klarte vi å få oppsporet i løpet av vinteren.

Da hadde vi også ordnet med alle formaliteter såsom navneskifte, forsikringer, avtale om slippsetting, gebyrfritagelser, samt fått tilsagn om lån av radiosender fra Forsvarets Fellessamband. Alle tenkelige havner ble forespurt om fritagelse for

havneavgifter, og overalt ble vi møtt med lutter velvilje, ennskjønt det iblandt var nok av dem som syntes hele foretaket var temmelig sprøtt.

Ingen av oss hadde noensinne sett båten annet enn på bilder. En ekspedisjon bestående av herrerne Harald Lørentzen og Torgeir Svendsen ble derfor sendt nordover for å ta herligheten i øyensyn, og de vendte tilbake fulle av inntrykk, ikke minst av en umåtelig tungstartende lysmaskin.

Våren nærmet seg, og vi begynte for alvor å forberede seilasen. Denne skulle finne sted helt på tampen av ferieåret, dvs. i tiden 1. til 10. mai, og vi skulle organisere og sende mannskapet nordover til Harstad, holde dem med kosten underveis, samt sørge for at såvel fartøy som mannskap hadde de nødvendige forsyninger og sertifikater for seilasen sydover. Skipets forsyninger tok vi oss av, provianteringen overlot vi til stuert Hagelund.

Forpartiet besto av styrmann Harald, matros Hofsoe og undertegnede som gikk

ombord i Melbu sammen med alle de skoleelever som skulle på ekskursjon til Harstad. Det første møtet med «dampen» ble litt annerledes, fordi fyren var gått ut i løpet av natten. Av den grunn ble ikke bare avgangen fra Melbu forsinket, vi måtte også gå med redusert fart pga. dårlig damptrykk. Derfor ankom vi ikke Kaarbøes Verksted før langt utpå natten, og ble følgelig ikke slippssatt før ved neste dags høyvann. Bunken viste seg å være usedvanlig begrodd, store tangvaser hadde revet seg løs underveis nordover gjennom Sortlandsrenna, likevel var det nok å ta av da vi endelig sto tørt.

Men det skjedde ikke før ved 14.30-tiden den 28. april, og da verkstedfolkene gikk allerede 15.30, ble det ikke gjort noe mer den dagen.

Den 29. ankom Sjøkyndig besiktigelsesmann, og han ga livbåtene en hard medfart. Nytt utstyr måtte kjøpes inn for ialt kr. 2.100,- innen han var fornøyd, i tillegg forlangte han akseltrekk og propellen av. Dette tok ufattelig tid, og hele neste dag gikk med til dette. Det ble derfor klart for meg at vi ikke kunne følge den oppsatte plan, men var nødt til å omdirigere mannskapene, som på dette tidspunkt var underveis nordover.

1. mai opplevde vi i Harstad mens «gamle dampen» sto ubehjelpelig fast på tørt land, og jeg gikk rundt med stadig større sommerfugler i maven.

2. mai kom arbeidene såpass langt at vi øynet sjansen til å bli satt ut ved høyvann ved midnattstider. Imidlertid ble ikke vannet tilstrekkelig høyt for avløp, så da lørdagen opprant sto vi fortsatt på slippen, mens vi utålmodig ventet på flo sjø. På dette tidspunktet var også våre mannskaper ankommet, og forholdene ombord ble, for å si det mildt, lett kaotiske. Tross alt var vi 21 stykker i tillegg til skolens mannskap og elever, og alle vi måtte overnatte og spise ombord samtidig.

Lørdag 3. mai ved 12-tiden gled vi endelig av slippen og fikk korrigert kompasset. Deretter gikk vi over til Store Norske's kullager, som viste seg å være fullstendig mennesketomt. Ny venting på den tilkalte kranfører, som etter en tid innfant seg på moped, hvorefter bunkringen kunne begynne. Foruten å fylle begge kullbak-sene, fikk vi med oss en solig haug kull som ble lagt i en tilrigget bunge som strakte seg fra styrehustrappen helt frem til utgangsdøren i overbygget.

Efter bunkringen var hele båten neddyngget av kullstøv, og alt måtte spyles og shines opp på nytt. Men det spilte egentlig ingen rolle, for nå var vi underveis, selv om det i første omgang «bare» var til Melbu, hvor vi fortøyde i ly av nattemørke.

Neste dag, 4. mai, opprant med strålende sol og skyfri himmel. Fra samtlige flaggstenger valet flaggene, bryggene var svart av folk, musikkorps og drillpiker. Samt politi som skulle holde styr på menneskemengdene. Presse og kringkasting var tilstede og dekket begivenheten, og alle var fornøyd og glade; yrkesskolen som nå ble kvitt et problem, og vi som hadde sikret oss det.

Og det beste av det hele: Vi fikk beskjed om at Norsk Kulturråd hadde bevilget oss kr. 10.000,- til kjøp av D/S «Hyma». Det høytidelige navnebyttet ble foretatt ved at presenningen med «Hyma» på ble fjernet fra brofronten som hadde fått igjen sine gamle bokstaver, som vi i mellomtiden hadde funnet i en skuff i billettlettkontoret. Og med alle som ville være med på «siste tur» ombord, sto vi ut mellom molohodene og ut på fjorden, mens signallflaggene smalt friskt i nordavinden. Ikke før var vi kommet utpå, så dukket en meget varm førstemaskinist Norendal opp på broen og forkynte at vannet fosset ut i babord fyrgang, og at vi måtte snu og gå tilbake med det samme. Og dermed lå vi atter ved kaien i Melbu



D/S «Børøysund» til ankers i Oslofjorden.

og ventet på at kjelen skulle bli så kald at yrkesskolens forbindelse kunne få gjort noe med den forslagne stagbolten.

Søndag aften var skaden reparert, og vi begynte å fyre opp. Mandag ettermiddag var vi endelig klare til å gå, og med et langtrukket støt i fløyten og bestikkulgaren full av Sjøfartsmuseets kart over kysten frem til Oslo, forlot vi Melbu som D/S «Børøysund».

Raftsundet var en opplevelse, likeledes Vestfjorden, som lå oljeblank badende i aftensolen, med Lofotveggen i silhuett mot himmelen. Alle båter vi møtte hilste med flagg og fløyte, det var tydelig at vi var ventet. Det var vi også i høy grad i Bodø, hvor vi fikk ombord stuert Hage-lund og all provianten, innen det raskt bar videre sydover langs Helgelandskysten i strålende vær og blikkstilte. I Sandnessjøen lå alle lokalbåtene flaggprydet, og en større tråler kom ut og eskorterte oss forbi. Rett nord for Rørvik kom vi

inn i et tåkebelte, og her ble vi liggende en stund og vente på bedre sikt. Vi hørte nordgående Hurtigrute passere på kloss hold, men så den gjorde vi ikke.

Men tåken lettet igjen, og vi ankom Rørvik og fikk fylt vanntankene, innen det igjen bar sydover gjennom natten, og til den første morgentåken meldte seg. Atter ble det venting, og selv om både Norendal og chief Seville hadde års erfaring fra maskindørken, opplevdes det nokså slit-somt for fyrbøteren å skulle passe på fyr og trekk, vannstand og trykk mellom hver gang det ble slått «Forover» og «Stopp» i telegrafien.

Da morgentåken lettet, anløp vi Bessaker og tømte den stedlige handelsmann for mineralvann, og derefter var det full fart over Folla videre sydover mot Trondheimsleia. Her innhentet vi for første og eneste gang en annen båt, «Torsig» av Haugesund, før vi ga oss Hustadvika i vold. Og Hustadvika ville ikke ha vært

hva den er, om den ikke hadde gitt også oss en smakebit på hva den kan varte opp med. Så vi klarte oss lenge med en liten kuling akterut på låringen, som gjorde at dekkfolkene styrte vannblemmer på seg. Samtidig bekymret maskinbesetningen seg over en stadig stigende vannstand i maskinrommet.

Dette siste fant sin forklaring i form av et lite hull i skutesiden i chiefens lugar, kombinert med et tvistdott som effektivt satte lenserørts sil under maskindørken ut av spillet.

Og i Ålesund satt journalistene og ventet på «Dampen» som stevnet sydover med stø kurs for Runde. Og stadig med godværet smilende til oss, slingret vi oss rundt Stadt, og tok oss inn til Måløy, for kanskje å få tak i litt kull.

Noen tønner senere bar det atter iveri rundt Hornelen og over Sognesjøen og inn til Bergen, hvor vi i maimildt dusk-

regn fortøyde ved Brenselimports kullager kl. 02.00.

Vi «gjorde» ikke byen denne gang, fikk bare forsyningene ombord og fortsatte mot Haugesund. Og i Karmsundet noe senere på dagen ble det disig, og innen vi var kommet ordentlig utpå fjorden, ble det temmelig usiktbart, ja så usiktbart at vi med nød og neppe unngikk noen høyst malplasserte holmer som plutselig dukket ut av disen. Hadde det ikke vært for kaptein Stensens sans for betydningsfulle detaljer, ville nok ferden ha endt der.

Men nå var kursen satt for Jærens Rev, og sjøen var bare duvende. Lørdagen opprant med tåke tykk som grøt. Vi hadde gått med «sakte» og «halv» hele natten, noe som vi fortsatte med hele dagen også. Vi hørte Lindesnes fyr raute i tåken, og vi så stranden ved Sognvår fyr, men så noe ellers, gjorde vi ikke.

For maskinbesetningen var denne seilasen en påkjønning, fordi det begynte å bli lite ferskvann ombord, og fordi vi ikke fikk tatt oss inn til Arendal i tåken. Ved hjelp av medbragt peileutstyr satte kaptein Stensen kursen midt opp gjennom Skagerak, mot Færder, der losbåten ble sendt ut for å geleide oss innover fjorden. Men losen hadde ikke tid til å komme ombord, så vi fikk beskjed om å følge på så godt vi kunne. Hu hei hvor vi fyrte. Losbåten hadde sin fulle hyre med å holde av for oss, der vi med en sammenhengende hale av svart kullrøyk efter oss stadig halte inn på forspranget.

Og til Drøbak kom vi i god behold kl. 13.00 søndag 11. mai.

Derfra var det rene paradeturen inn til Dyna Fyr, hvor både politibåten «Vektoren» og brannvesenets «Sjøsprøyt» lå og ventet. Med fløyende sirener og frådende vannkanoner ble vi ekskortert det siste stykket inn til Pipervika og utstikker C, hvor vi fortøyde kl. 21.15. Her hadde medlemmer av Norsk Veteranvogn Klubb møtt frem med sine kjøretøyer,



Tegning: Bård Kolltveit.



D/S «Børøysund» på gamle trakter i forbindelse med 100 års jubileet til VDS.

som med sprukne horn ga sitt bifall til-kjenne for at «Dampen» nå hadde full-ført ferden inn i pensjonisttilværelsen, og at den fra nå av skulle bli et fast trekk på fjorden og i byens havnebilde. Og dermed var D/S «Børøysund»s ho-vedstadstilværelse begynt.

«Børøysund» – historikk

Skipet gikk av stabelen den 19. juni 1908 som byggenummer 133 ved Trondhjems mek. Værksted og fikk navnet «Odin». Skipet ble bygget som kombinert slepe- og passasjerskip og ble benyttet delvis til sleping av lektere og til å assistere de andre passasjerbåtene på Trondheimsf-jorden, når disse av en eller annen grunn var ute av drift.

Under 1. verdenskrig ble skipet rekvirert

av de norske myndighetene og ble bestyk-ket. Forut ble det montert en 76 mm ka-non og på babord side akter en 25 mm ka-non. Det ble også lagt en skinnegang ak-ter på styrbord side for utlegging av miner. I tjenesten som bevoktningsskip under første verdenskrig var hun under-lagt Agdenes Festning.

Etter krigen fortsatte hun sin tjeneste langs Trondelagskysten for Trondhjem Lægterkompani helt frem til 1923 da hun ble solgt til Hjelme og Herdlø (nåværen-de Sotra og Øygarden Rutelag) og fikk navnet «Skjergar».

Imidlertid skulle oppholdet på Vestlan-det bli av relativt kort varighet. Under en manøvrering i et av de trange og strøm-fylte sund gikk hun på grunn og rederiet fant at hun egnet seg lite til manøvrering i disse farvann. Dessuten, fant man, var maskinen litt for tungvint å manøvrere.

Allerede i 1925 ble hun solgt og atter bar det nordover, denne gangen helt opp til Nord-Norge. Vesteraalens Dampskibsselskab A/S kjøpte henne. Hun ble sendt rett til Tromsø for ombygging slik at hun bedre skulle være i stand til å trafikkere det området som var tiltenkt. I denne forbindelse ble brønnen lukket og broen flyttet et dekk opp. Samtidig satte man på et dekkshus på akterdekket med to lugarer og en røkesalong. Samtidig ble det installert elektrisk lys.

Med Vesteraalens blå-hvite ringer om skorsteinen, og oppkalt etter sundet mellom Stokmarknes og Børøya, kom hun som D/S «Børøysund» til sitt registreringssted for første gang.

I denne ruten gikk hun som en daglig sliter helt frem til 1960. Da hadde utviklingen løpt fra henne, og hun ble overtatt av Hadsel Yrkesskole i Melbu, hvor hun under navnet «Hyma» ble benyttet som opplæringsfartøy for maskinaspiranter. Men atter en gang ble hun akterutseilt av

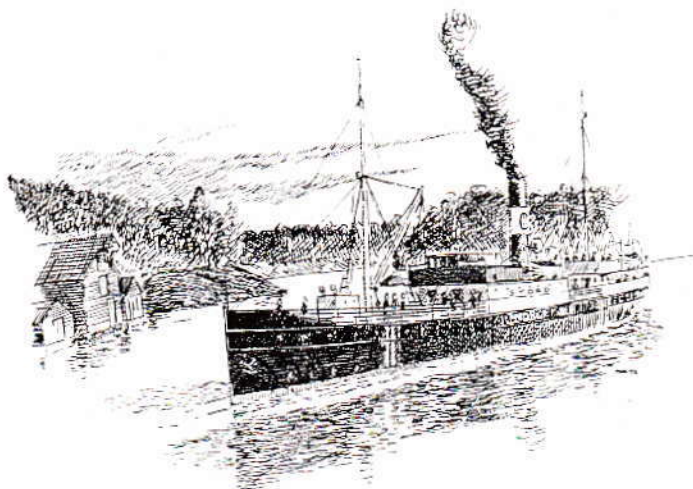
utviklingen. Hvem hadde behov for opplæring i dampmaskiner når hele handelsflåten var utstyrt med dieselmotorer og hadde hydraulisk dekksmaskineri?

D/S «Hyma» ble derfor liggende mer eller mindre død på havnen i Melbu og ventet på acetylenbrennere, brennere som så mange av hennes forgjengere hadde fått kjenne så smertefullt.

Men slik skulle det ikke gå. Norsk Veteranskibssklubb «fant» henne og etter flere års anstrengelser lyktes det å få sikret henne for ettertiden.

11. mai 1969 dampet D/S «Børøysund» for første gang inn på Oslo havn og 15. juni 1971 hadde hun atter sertifikat til å føre 100 passasjerer innenfor Drøbak.

I år, 1988, er det en kuriositet at hun fortsatt bærer skorsteinsmerket til Vesteraalens Dampskibsselskab. Dette merket finnes ikke lenger på noen av rederiets skip etter sammenslåingen med Ofoten Dampskibsselskab.



Tegning: Bård Kolltveit.

Fra svenskegrensen til grensejakobselv

Styrbjørn

Endelig har vi mottatt den gledelige melding som alle har ventet på: Kjelskallet er godkjent. Veritec har foretatt kontrollen og vi ser alle mer optimistisk på det videre arbeid. Dampskibsposten gratulerer alle som iherdig har arbeidet ombord i alle disse årene og vi ser frem til at «Styrbjørn» kan seile på fjorden sammen med «Børøysund».

Bergen

I perioden 15. til 17. juli vil Vågen i Bergen stå i veteranbåtenes tegn. Da arrangerer Bergen Kystlag, som ble stiftet i 1983 og som er et lokallag under Forbundet KYSTEN, Veteranbåtfestival 1988. Her vil det bli en rekke arrangementer både for båtfolk og publikum.

København

Sommerens store begivenhet, North Steam arrangeres i København i tiden 3. til 6. august. «Børøysund» og «Kysten I» har fått invitasjon sammen med 33 skip fra 10 land. Stevnet faller sammen med Tall Ship's Race, slik at det vil bli en stor samling både av seil- og motordrevne veteranskip.

Gøteborg

Et av verdens eldste helsveiste skip og sikkert det eldste i aktiv tjeneste, ankom nylig Gøteborg. Skipet, «Esab IV» har ved hjelp av ESAB AB blitt tatt vare på og ligger nå sammen med andre historiske skip i Lilla Bommen.

«Esab IV» var en unik konstruksjon da hun ble sjøsatt og var et bevis på at helsveiste skrog hadde livets rett. Det er utført minimale endringer og fremstår helt identisk slik hun forlot beddingen fra Kockum.

Hun ble i en rekke år benyttet som arbeids- og transportbåt av ESAB AB. ESAB AB er et av verdens ledende firmaer for produksjon av sveiseutstyr. Båten ble på mange måter en viktig faktor for firmaets utvikling og markedsføring. Skipet var også en viktig «brikke» i arbeidet for å få internasjonal godkjenning for helsveiste skipsskrog i begynnelsen av 20-årene.

«Esab IV» ble senere solgt til Kockum's skipsverft i Malmø. Da verftet ble nedlagt i 1987 ble hun arbeidsledig og hun har fått en god pensjonstilværelse og slapp smertefulle acetylenbrennere.

Kuttaren, den siste generasjon trebåtar

Kystkulturen er ein vesentleg del av vår soge, kanskje viktigare enn for mange andre kystnasjonar. Det er mange sider ved denne kulturen som er verd å ta vare på. I høve til andre sider av samfunnslivet kom me seint i gong med å ta vare på historia til kystkulturen vår. Etter kvart har me kome godt i gang.

Ser me på den flytande delen, så har me representantar heilt tilbake til funnet på Tofte gard på Halsnøy, det eldste sporet av klinkbygde båtar. Vidare via vikingskip, jekt, jakt, fullriggar og dampskip.

Då eksplosjonsmotoren kring århundreskiftet jorde sitt inntog som drivkraft til båtar, stilte dette heilt nye krav til skrogkonstruksjon. Klinkbygde båtar synte seg mindre høveleg for motordrift.

Denne nye situasjonen førde til nokre tiår med mykje eksperimentering med nye båttypar og skrogformer. Det same gjaldt utviklinga av båtmotoren. Den gav næring til spennande utformingar for mange smedkyndige tusenkunstnarar kringom i landet. Mange spennande resultat såg dagens ljøs som motormuseet i Skånevik no freistar fange opp.

Denne vekselverknaden i utvikling av båt og motor førde til ei sterk oppbløming og utvikling både på skipsbyggingsida og innan fiske og sjøtransport.

I året 1900 løyve derfor staten pengar

til ein vandrelærarstilling i kravellbygging. Johannes L. Selsvik frå Sollesnes i Hardanger reiste kringom i landet i 10 år og lærde båtbyggjarar dei nye metodane.

I ein del distrikt, særleg frå Hardanger til Bodø, oppstod det ein heilt ny giv som fylgje av dette, hovudsakleg fann den nye utviklinga stad innan bruksbåtområdet. Nye båttypar såg dagens ljøs, så som lektarar, førings-skuter, sjarkar, kuttarar og heilt nye skøyteypar.

Denne epoken er no stort sett forbi, kanskje den siste utviklingslekken for trebåtar sidan det starta med uthola trestokkar. No har stål, aluminium og plast teke over og det kan soleis henda at den kravellbygde kuttaren vart sva-nesongen for trebåten.

Professor Magne Skodvin har sagt at «tek me ikkje vare på historia før ho er 40 år, så er det meste tapt.»

Det ebbar med tida, men enno flyt det mange gode representantar – i god stand – frå denne epoken, særleg innan kystfiskeflåten, men også innan kysttransporten om enn i mindre grad.

Einskildpersonar på meir eller mindre idealistiske grunnlag har no teke til å kjøpa opp båtar frå denne epoken og ser gryande tendensar til bevaringsmiljø m.a. kring fartøyvernseret «Stiftelsen Hardangerjakt». Poenget er at det er viktig, fortast råd, å samordna på eit eller



«Challenger», ei typisk kravellbygd frakteskute.

anne vis arbeidet og interessene som finns i landet på dette området. Kan ein koma snart i gong, på ein samordna og fornuftig måte, kan ein sikra seg eit godt og representativt utval av båtar frå denne epoken utan å venta til ein må gå vegen om resurskrevjande restaureringsarbeid. Dersom ein ikkje samlar etter ein nokolunde opplagd plan, kan ein risikera å bli sitjande med eit skjeivt utval av båttypar. Viktigast likevel er at det enno lever mange heimsmenn som er fyrstehandskjelder frå denne epoken. Dei sit inne med vitale kunnskapar som

ikkje er så lett å rekonstruera, som ein båt etter at kjeldene er borte.

Kor vidt «Dampskibsposten» og Norsk Veteranskibsklub er det rette forum å ta opp dette i, får være opp til andre å vurdere. Men dette forum er i alle høve eit nær slekta tiltak som er oppteken av det same, om enn til dambåtar, og vonleg stiller seg villig til å delta slik at ting kan skje. Så får ein ta problema i tur og orden etter som dei dukkar opp. Alt har si optimale tid for løysing.

Håkon Drage

Granvin

Fredag 18. mars 1988 la M/S «Granvin» til HSD-kaien i Bergen. Båten skulle overleveres til nye eiere. Men denne gangen skulle ikke fjordabåten forsvinne ut av landet eller bygges om til frakteskute. Kjøper var Veteranskipslaget Fjordabåten. M/S «Granvin» skulle bevares for Vestlandet i sitt opprinnelige miljø. M/S «Granvin» ble bygget ved A/S Mjelle og Karlsen i Bergen i 1931 for Hardanger Sunnhordlandske Dampskipsselskap. Båten, et kombinert laste- og passasjerfartøy, var på 115 BRT, 89,9 fot lang og 18,6 fot bred. Maskinen var en to-sylindret dieselmotor fra Bolinder's motorfabrikk i Sverige.

Båten hadde en liten 1. plass salong akter med plass til ca. 20 personer. Videre var det en 2. plass salong under

dekk framme. På dekk var det plass til 2 til 3 personbiler.

M/S «Granvin» ble satt inn i lokalturistruter i Hardanger hvor den skulle komme til å gå mesteparten av de 56 årene den gikk i ordinær rutefart. Båten har vært spart for dramatiske hendelser, bortsett fra vinteren 1933 da den gikk på en holme utenfor Øystese og forliste. Heldigvis ble forskipet liggende over vann slik at båten uten alt for store vansker lot seg berge. Det var heller ikke store personskader.

I 1968 ble M/S «Granvin» solgt til Olav Linga i Folkedal. Båten ble noe ombygget, bl.a. ble det satt inn en 300 BHK 3 sylindret Wichmann, 2. plass salongen måtte vike for et større lasterom og som prikken over i'en fikk båten en skorstein som var minst tre



«Granvin» på Tjuvøya ved Kvamsøy i 1933.



M/S «Granvin» på vei over Hardangerfjorden.

nummer for stor. Men fortsatt var det gamle interiøret intakt og båten beholdt de fine linjene.

HSD leiet så båten tilbake og «Granvin» fortsatte i sitt gamle ruteområde. Etter hvert som veiutbyggingen skred frem minket antall anløpssteder og rutene ble innskrenket. Våren 1987 ble ruten lagt ned. Kommuner i distriktet, HSD og eierne forsøkte å få i gang en turistrute, men forsøket strandet av forskjellige årsaker.

Høsten 1987 innledet Veteranskipslaget Fjordabåten forhandlinger med eierne og vinteren samme år kunne kontrakten undertegnes. Sommeren 1988 vil laget bruke båten i forbindelse med forskjellige kulturarrangement som arrangeres i Hordaland, samt turer med turister og ellers etter behov.

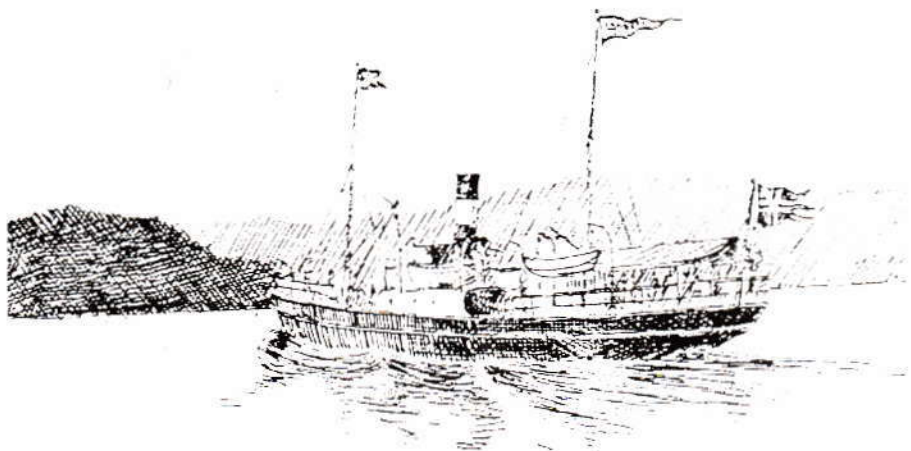
Inntektene fra driften vil gå til vedlikehold samt en gradvis tilbakeføring av båten slik den var i 1931, bl.a. vil 2. plass salong bli bygget opp igjen. Eventuelt overskudd vil bli tilført gjenoppbyggingen av D/S «Stord I» som ble totalskadet under brann i mai 1987.

Båten vil få et mannskap på fire, skipsfører, motorpasser og to på dekk. Passasjerantallet er satt til 60 personer.

Harald Sætre

Dampskibsposten vil ønske Veteranskipslaget Fjordabåten til lykke med anskaffelsen av M/S «Granvin» og håper at båten vil være et aktivum for klubben i den tiden det tar å gjenoppbygge «Stord I».

Why is a Ship a She?



«We always call a ship a she
And not without a reason.
For she displays a well-shaped knee
Regardless of the season.
She scorns the man whose heart is
faint
And doesn't show him pity,
And like a girl she needs the paint
To keep her looking pretty.

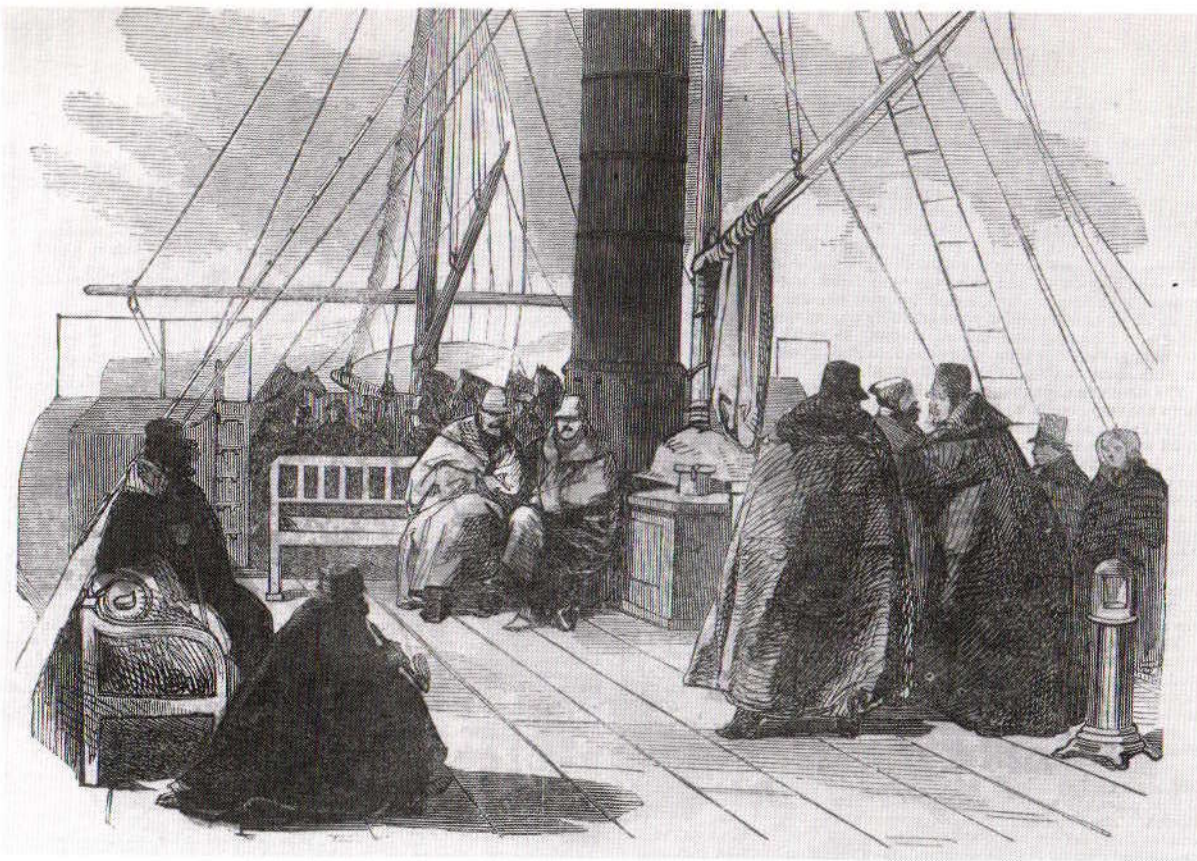
For love she'll brace the ocean vast
Be she a gig or cruiser,
But if you fail to tie her fast
You're almost sure to lose her.
On ships and dames we pin our
hopes,
We fondle them and dandle them;
And every man must know his
ropes
Or else he cannot handle them.

Be firm with her and she'll behave
When skies are dark above you,
And let her take a water wave

Praise her, and she'll love you.
That's why a ship must have a
mate,
She needs a good provider.
A good strong arm to keep her
straight
To comfort her, and guide her.

For such she'll brace the roughest
gales
And angry seas that crowd her,
And in a brand new suit of sails
No dame looks any prouder.
The ship is like a dame at that
She's feminine and swanky,
You'll find the one that's broad and
fat,
Is never mean and cranky.

Yes, ships are ladylike indeed
For take them altogether,
The ones that show a lot of speed
Can't stand the roughest weather».



Fra dampskipenes barndom. Dekkstemning ombord på en hjulbåt.

«Tinn»

- dampskipet som forsvant under sjøsettingen

Den 24. august 1910 var det samlet en mengde mennesker på Sigurdsrud opp mellom Telemarks høye fjell. Alle så fram til at Tinnsjøen nå skulle få et nytt og tidsmessig skip, som skulle holde unna for den stadig økende trafikken. Turistene, og ikke minst den store utbyggingen til Norsk Hydro på Rjukan, gjorde at gamlebåten «Gausta» var blitt sørgelig for liten.

Tinn Dampskipsselskap hadde inngått kontrakt med Kristiansand Mek. Verksted om å bygge et topp 1. klasses skip, som skulle koste 88 000 kroner. Båten skulle ha en tonnasje på 170 br.t. og en lengde på 98 fot. Maskinen skulle være på hele 250 hestekrefter og dette kunne gi skipet en fart på 10-11 mil. Dessuten skulle skipet utstyrt med 1. og 2. klasses salonger, postlugar, kapteinslugar m.m. og på promenadedekket skulle det være røkelugar med elektrisk lys.

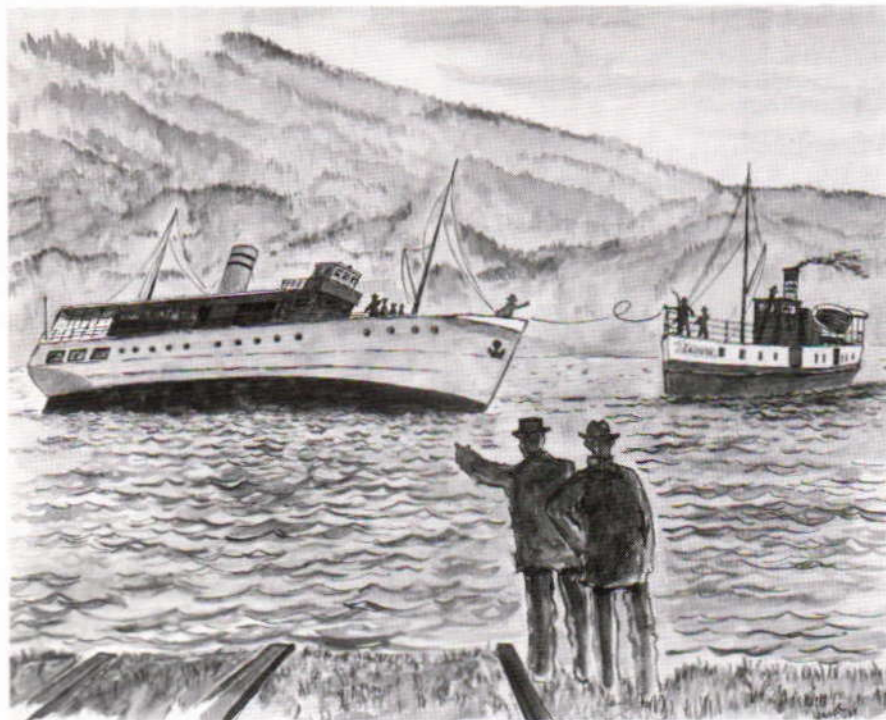
I det hele tatt skulle dette skipet bli et usedvanlig pent og velutstyrt fartøy som også ble gjort spesielt sterkbygget for å klare påkjennningene i isen.

Delene til skipet var blitt fraktet over sjø og land og hele sommeren hadde gått med til oppbyggingen og sammensettingen på Sigurdsrud.

Alle naglehull, ventiler og skott var inspisert og godkjent av formannen og det Norske Veritas hadde besiktiget og godkjent det til klasse 1. «Tinn» ville nok utvilsomt bli et smakfullt og populært fartøy med høy standard, for de mange reisende som nå så fram til det store øyeblikket at de skulle ta i bruk den nye lokalbåten.

Den dramatiske sjøsettingen

Under hurrarop og salutt gled det stolte skipet som planlagt på vannet. Det hele så ut til å gå som normalt, men straks det var



Tegning: Kenneth Johansen

helt klar av slippet krenket det kraftig over til babord side og begynte å drive hjelpeløst utover. Ombord var det folk fra verkstedet, men også enkelte andre var kommet med for fornøyselsens skyld. De ombord tok først slag-siden med stor ro, for de hadde nok vanskeligheter med å forstå at «Tinn» virkelig var i ferd med å gå under.

Etterhvert ble faren mer åpenbar og folk på land ropte ut at båten sank!

D/S «Gausta» lå med dampen oppe og kom straks til hjelp. En sleper fikk de ombord og kursen ble satt rett mot land i et despe-

rat forsøk på å redde den synkende damperen.

«Tinn» sank dypere og dypere og man innså at det ikke var mulig å nå land i tide. «Gausta» stoppet slepingen og la seg inntil havaristen for å få folkene over. Det var på høy tid, for sistemann som forlot «Tinn» sto på kjølen, i det han tok sats for å komme seg i sikkerhet.

I det samme sank det stolte skipet og man kunne se det rusjet nedover skråningen mot dypet, — et stille sted ned til sin gravplass. En del bobler steg opp og snart var vannet igjen helt stille.

På land sto folk som forstenet

av skrekk. Sorgen, motløsheten og fortvilelsen senket seg over forsamlingen.

Hva gikk så galt?

Folkene fra verkstedet mente det ikke kunne være noe galt med selve konstruksjonen. Dette var jo deres byggenummer 136, og de hadde aldri tidligere hatt noen problemer av en slik art.

Men så kunne en mekaniker fortelle: Da båten la seg over løp han nedenunder for å undersøke. I maskinen var alt i skjønneste orden, men da han kom inn på toalettet strømmet det vann opp av et klosett. Han hadde fått tak i et håndkle som han stappet ned i, men til ingen nytte. – Så vrentte han av seg jakka, men også det var helt forgjeves. Vannet steg og han måtte til slutt løpe i sikkerhet, da de store vindusrutene i salongen ble knust og vannet fosset inn.

I sjøforklaringen senere kom det fram at en defekt klosettventil var årsaken til tragedien. Heldigvis var verkstedet forsikret mot eventuelle uheli og året etter kunne verkstedet levere et nytt søsterskip som også fikk navnet «Tinn». Dette skipet fikk en vellykket stabelavløpning og senere et langt liv.

Vil vi få se D/S «Tinn» gli over Tinnsjøen igjen?

Folk som elsker skip og sjø har lenge hatt vraket av «Tinn» i tankene. Det er klart, – hadde skipet ligget på grunnere vann ville det nok forlengst ha vært tatt opp. Da kan man nok anta at det nå hadde vært hugget opp og gått til spiker eller bygget om til det ukjennelige, slik som de aller

fleste andre fartøyer fra denne tidsepoken. Vanligvis er de fleste vrak delvis istykkerslått, men ved sjeldnere anledninger har det hendt at de praktisk talt har vært intakte. Det mest kjente eksemplet på dette er svenskenes «Wasa», som også sank på sin jomfrutur i 1628.

Verktøy og ny teknikk sprenger nå alle grenser for å undersøke havet og innsjøenes skattekamrer.

Ut fra de ferske bildene å dømme kunne man nesten tro at «Tinn» hadde vært oppbevart i en møllpose. Det var vel kanskje som ventet, fordi skipet jo var helt nytt da det gikk til bunns i ferskvann som er så dypt at ingen bølger kan nå vraket.

I dette dypet vil alle forandringer skje svært langsomt. Dessuten finnes det ikke pæleorm, som i saltvann har så stor og grådig appetitt på alt trevirke.

Helt til nå har skipet vært gjemt, men ikke glemt, i det totale mørke og vi må være klar over at det er helt unikt, dette undersjøiske arvegodset et historisk dokument fra en viktig epoke i norsk lokaltrafikk. Stabbur har vi mange av i Telemark, men dessverre knapt et eneste vel bevart fartøy fra tidligere tider.

Drømmen er selvsagt å få opp «Tinn», men etter min mening skal vi bare ta opp slike vrak, hvis vi har alle muligheter til å gjøre tingene godt og grundig.

Kanskje det kan være vel så lurt at slike kulturhistoriske skatter som D/S «Tinn» er intakt for senere, og kanskje klokere generasjoner, hvis de får være i fred?

Thor Hansen

Ny bok:

Lokalbåtene på Telemarkskysten

Også i år gir Genius Forlag, Skien ut en bok som tar for seg rutebåttrafikken i Telemark.

Tidligere har dette forlaget utgitt blant annet bøkene «Rutebåtene på Telemarkskanalene» (1985) og «Innlandsbåtene på 10 Telemarksvann» (1987). Begge disse bøkene beskriver rutebåtene i det indre av Telemark.

Men i år har turen kommet til rutebåtene og rutene deres på kysten av Telemark. Boken som er kalt «Lokalbåtene på Telemarkskysten» omhandler bare de lokalrutebåter som var eid og drevet av telemarkinger og som gikk mellom steder på telemarkskysten (med unntak av Helgeroa i Vestfold).

Rutebåter som gikk på lengre distanser, til steder utenfor fylket, er ikke tatt med på grunn av det store stofftilfanget.

Boken har to hovedsiktemål. Dels tar den for seg de enkelte båtens historie. Men den omtaler også de ulike båttruter på telemarkskysten etter hvert som disse ble opprettet.

Perioden som omhandles, strekker seg fra 1852 da den første lokalrutebåten ble satt i drift mellom Skien og Langesund og fram til den første tiden etter annen verdenskrig da den privateide rutebåttrafikken enten ble nedlagt eller overtatt av det offentlige.

I disse nær innpå 100 årene kan en sjeldne mellom ulike faser eller utviklingsretninger.

De første 20 årene utgjør utbyggingsfasen, så kom storhetstiden fram til den første mellomkrigstiden da rutebiler og jernbane erobrer trafikken.

Mellomkrigstiden blir så nedtrappingsfasen og i etterkrigstiden blir driften overtatt av offentlige rutebåtselskaper. Selve båttypene danner en broket flora fra skip



på 50 brutto registertonn til kogger, som en sier i Telemark, på omlag 25 fot.

Hovedforfatteren, Kai Arvid Køhler, har også tidligere skrevet om deler av Telemarks maritime historie i artikler om et lokalt ferjeselskap, om jakter, om maritim folkekunst og mye annet vedrørende kystkulturen.

Bidragstyrene Per Svein Bratsberg, Thor Hansen og Harald Lorentzen har etter hvert opparbeidet seg en stor kunnskap om rutebåtene og rutetrafikken i Telemark gjennom sitt tidligere forfatterskap. Jahn Jahnsen kjenner rutebåtmiljøet i yrkessammenheng.

Det er gledelig at interessen for den tidligere så lite påaktede delen av vår sjøfartshistorie, nemlig kystbåtenes og rutebåttrafikkens historie, synes å være for oppadgående. Med denne boken er en god del viten om disse forhold blitt tilgjengelig for alle.

Lokalbåtene på Telemarkskysten

GENIUS FORLAG 1988

ISBN 82-991292-5-7

KAI ARVID KØHLER

i samarbeid med: Per Svein Bratsberg, Thor Hansen, Harald Lorentzen og Jahn Jahnsen.

Pris: Kr. 150,-

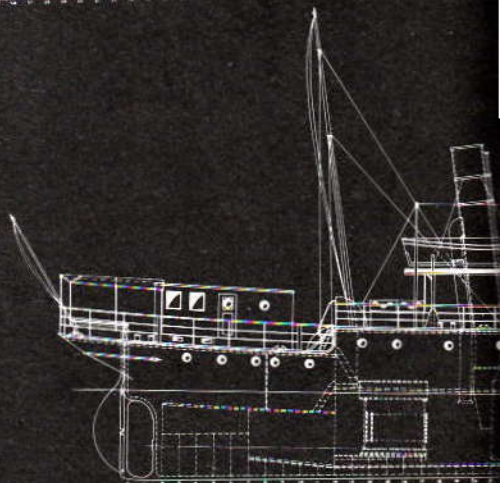
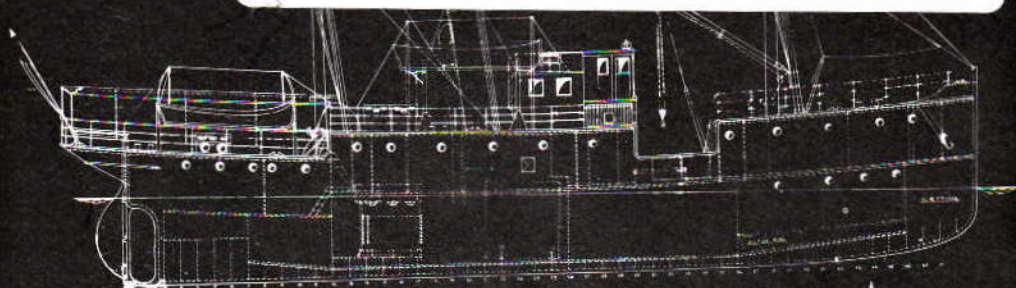
Foreningens adresse:
P.O.Box 1287 Vika, 0111 Oslo 1
Tlf. (02) 41 70 41

Magne J. Hansen
Arendalsgaten 22

4 C

0463 Oslo 4

87



D/S ODIN 1908
D/S SKJERGAR 1922
D/S BØRØYSUND