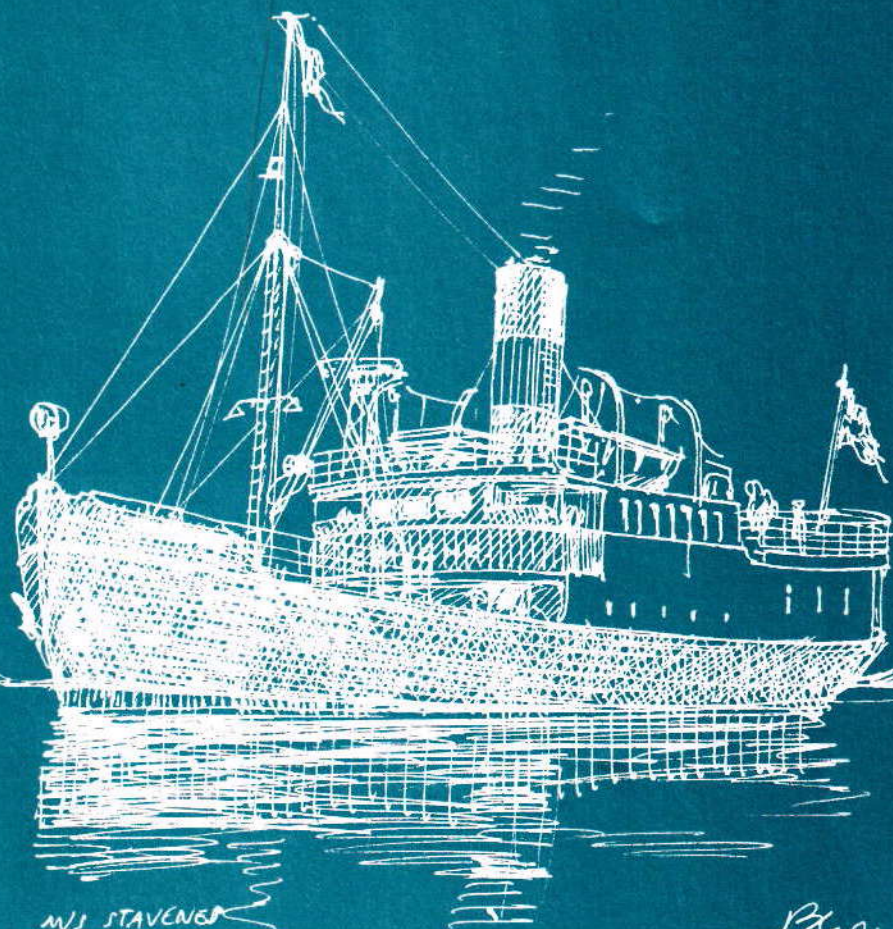


DAMPSKIBS

P O S T E N



M/S STAVENGER
1 1960

13491

Dampskibsposten

Dampskibsposten er medlemsblad for Norsk Veteranskibsklub, Oslo og Veteransklipslaget Fjordabåten, Bergen.

Foreningene er ideelle selskaper til bevarelse av maritim kulturhistorie. Ved å bevare helt intakte damp og motorfartøyer for ettertiden, utfyller foreningene Sjøfartsmuseene på dette området.

Dampskibsposten er et bindeledd mellom foreningenes medlemmer og miljøer som arbeider med kyst- og fartøybevaring. Opplag 850.

Styremedlemmer 1991

Norsk Veteranskibsklub

Formann:	Pr. telefon
Magne J. Hansen	(02) 18 33 14

Viseformann:	
Rolf Nordby	(02) 71 23 28

Sekretær:	
Torkel Sjoner	(02) 37 37 53

Kasserer:	
Trine J. Ervik	(02) 23 47 97

Styremedlemmer:	
Arnold Lindner	(02) 24 34 77
Asmund Toften	(02) 95 92 36
Elsa Ellila	(02) 68 52 52

Varamedlemmer:	
Hans Coll	(02) 44 28 20
Bjarne Rostad	(02) 84 80 72

Foreningens adresse:
Norsk Veteranskibsklub
Postboks 1287 Vika,
0111 OSLO 1

Veteransklipslaget Fjordabåten

Formann:	Pr. telefon
Roar Endresen	(05) 18 19 38

Viseformann:	
Kåre Taule	(05) 12 10 11

Sekretær:	
Geir Røssland	(05) 91 76 46

Kasserer:	
Magne Kjeilen	(05) 58 76 80

Styremedlemmer:	
Ole A. Toresen	(054) 94 420
Erik Småland	(05) 32 87 79
Atle Vie	(05) 24 27 27

Varamedlemmer:	
Kristian O. Bringedal	(054) 86 434
Harald Sætre	(05) 24 33 57
Jan Strand	(054) 10 972
Jostein Eldøy	(054) 13 448

Foreningens adresse:
Veteransklipslaget Fjordabåten
Boks 1740
5024 Nordnes, Bergen

ISSN 0333-0281

I redaksjonen: Arne Drage, Korsvikhaven 37, 4638 Kristiansand. Tlf. (042) 43 153

Formannens stemme

Forberedelser og vårsesong

I skrivende stund er «Børøysund» halvferdig med vårens seilingssesong etter at verkstedsopphold og senere vårpuss er vel unnagjort. Pågangen etter turer i mai/juni har vært god i år også, men vi er litt bekymret for høstsesongen.

Personer som har fulgt båten fra år til år, påstår at eksteriøret aldri har sett bedre ut. Vi gleder oss over det og takker de aktive som har arbeidet iherdig for å få det til. Målet er å komme like langt under dekk.

I løpet av de siste årene har vi fått tilpasset og klargjort et kraftig høytaleranlegg for tale over dekk. Dette er nå komplett og praktisk tilrettelagt for bruk uten for komplisert rigging og betjening. Det vil nok få stor betydning for turarrangørene og for oss selv når det gjelder å orientere passasjerene. For å bedre sikkerheten ombord, ble det arrangert et brannkurs for mannskapet over to kvelder. Først en teoretisk del i forbindelse med mannskapsmøtet før sesongens begynnelse og deretter en praktisk del på Husbergøya i Oslo havn, hvor «Børøysund» gikk til kai. Alle 22 deltagerne slukket selv både olje- og trebrann, og man kunne velge mellom de tre ombordværende typene av slukningsapparater i tillegg til skipets vannslanger. Vi takker tidligere brannmester ved Oslo havnesteasjon, Hans Lie, for verdifull og god instruksjon. Det praktiske opplegget ga mulighet for å utføre **sluk-**

king i praksis. Slik bakgrunn er av den største betydning dersom en skulle stå overfor en brannsituasjon ombord. Planen er å gå videre på andre felter av det sikkerhetsmessige for å kunne stå bedre rustet i en krise-situasjon.

Sommerturens oppgaver og opplevelser

Årets sommertur med «Børøysund» går i hovedsak til Kristiansand S, Bergen og Sognefjorden med avgang fra Oslo fredag 5/7 og retur 23/7.

I Kristiansand besøkes i helgen 6.-7. juli Forbundet Kystens landsstevne på Bragdøya. «Børøysund»s fløyte har også tidligere latt seg høre ved slike anledninger, og for oss er det en stor inspirasjon og glede å treffe så mange likesinnede som brenner for våre tradisjonsrike fartøyer og vår kystkultur i videste forstand. Dette er også en god anledning til å se nærmere på fartøyer en gjerne hittil bare har hørt og lest om, utveksle erfaringer og knytte nye kontakter. Alt dette er viktige elementer i et vellykket fartøyvern.

Deretter går reisen videre til Bergen, hvor vi sammen med M/S «Granvin» og Veteransklaget Fjordabåten deltar i Kystkulturdagene 12.-14. juli, arrangert på Vågen av Bergen Kystlag. Vi ser frem til å besøke denne store og årvisse begivenheten for første gang av lignende grunner som for stevnet i Kristiansand.



D/S «Børøysund».

Imidlertid er tiden inne for å skape en «folkereisning» for en ny dampbåt i landsdelen. Lesere av dette bladet og andre vil huske navn på restaureringsobjekter som hadde/opprinnelig hadde dampmaskin: «Alversund», «Fana-raaken», «Oster», «Rogaland» og ikke minst «Stord I» som etter 7 års slit kom i fart som dampskip, men etter få uker kom i brann og ble tilbakeført til et nesten uoverkommelig prosjekt, med tanke på gjenoppbygging. Men skrog og maskineri taes vare på og la oss håpe at det gamle ordspråket: «Kommer tid, kommer råd» kan få sin gylldighet, igjen.

Det mest aktuelle fartøyet er likevel

«Stavenes», en tidligere lokaldampbåt fra Sogn og Fjordane, i størrelse, alder og funksjon en parallell til «Børøysund». (Se omtale annensteds i bladet.) Sett fra sidelinjen er det tydelig at Veteranskipslaget Stavenes er handlekraftig og ikke lar tiden løpe fra seg. Det fortjener støtte, og vi drar derfor til Sognefjorden og Balestrand tidlig søndag morgen 14. juli med

«Børøysund» sammen med M/S «Granvin» for å innsisere de aktive og vekke befolkningen til innsats for bevaringen av «Stavenes». D/S «Børøysund» og M/S «Granvin» burde være enestående blikkfang og en utmerket dokumentasjon for hva en kan klare

selv om en starter med to tomme hender og et fartøy i dårlig forfatning. Vår erfaring er at allsidig personlig dugnadsinnsats i et inspirerende sosialt miljø er det største aktivum en kan ha i bevaringsarbeidet. I det lange løp kan det ikke erstattes av offentlig støtte og gaver på annen måte, selv om disse kan gi mulighet for betalt istandsetting, restaurering og vedlikehold. Heller ikke offentlig betalt sysselsettingsarbeid eller lignende kan veie opp betydningen av en personlig innsatsvilje når det gjelder å verne et fartøy og gi det en meningsfylt anvendelse over tid.

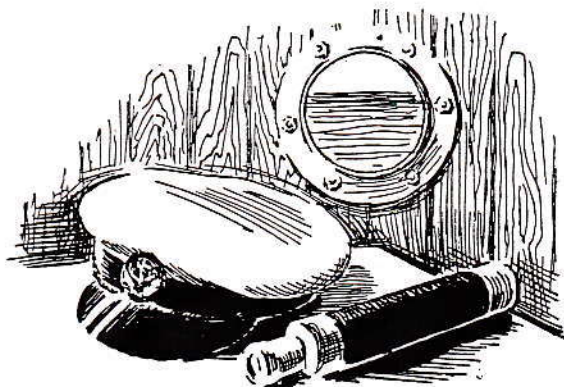
Mandag 17. juli stiller vi båt og mannskap til disposisjon for Veteransklaget Stavenes. Under disse turene burde mulighetene være gode for å knytte kontakt med personer som kan inngå i et fremtidig miljø som er villig til å ta de nødvendige tak for «Stavenes» i tiden som kommer, men også få gleden av å ha gitt dette fylket, hvor dampbåten var så utbredt og hadde så stor be-

tydning, et stykke levende historie tilbake. Vi som steller med «Børøysund» var aldri i tvil om at det var bryet verdt. Lykke til!

Etter videre feriering i Sognefjorden med delvis mannskapsskifte i Flåm, går reisen videre derfra torsdag morgen 18. juli til Eivindvik, hvor vi om kvelden avslutter samseilingen med «Granvin» med en sosial samling, tilrettelagt av Veteransklaget Fjordabåten. Etter bunkring i Bergen dagen etter, går reisen i transportetapper tilbake til Østlandet med forventet ankomst Oslo tirsdag kveld 23. juli.

God sommer!

Magne J. Hansen
formann NVSK



Kystens 10. landsstevne i Kristiansand 3 - 7 juli 1991

Forbundet Kystens Landsstevne er i år lagt til Kristiansand og Bragdøya Kystlag står som arrangør. Arrangementet faller sammen med det store 350 års jubileet for Kristiansand by. Bragdøya Kystlag ble stiftet i 1986 og har i dag ca. 250 medlemmer og markeringen i 1991 vil også omfatte innvielsen av Bragdøya Kystkultursenter som foreningen har arbeidet aktivt med i 4 år for å få til. Stevnet vil bli arrangert i tidsrommet 3 juli til 7 juli.

Bragdøya ligger på vestsiden av Krstiansandsfjorden. Hele øya med om-

kringliggende holmer er friareal på i alt ca. 900 mål.

I tillegg til anlegget på Bragdøya har foreningen ansvaret for Grønningen Fyr, som benyttes til møter, seminar og som overnattingssted for medlemmer av Forbundet Kysten.



Selve høydepunktet i stevnet vil falle sammen med turen til Vestlandet for «Børøysund» som ventes å ankomme Kristiansand på lørdag og derved bli tilstedet på selve høydepunktet for stevnet. Programmet for lørdag 6 juli og søndag 7 juli ser slik ut:

Lørdag 6 juli

- Kulturfestival: Musikk, teater, litteratur, billedkunst
- Offisiell åpning av Bragdøya Kystkultursenter
- Jollefestival
- Byfjorden rundt: Vi besøker Grønningen Fyr, Oksøy Fyr, Bredalsholmen og indre Flekkerøy havn
- Landsstevnefest
- Kystkafe

Søndag 7 juli

- Kulturfestival: Musikk, teater, litteratur, billedkunst
- Bragdøya Rundt: Ro og seileregatta for ro og seilbåter
- Kystkafe



«STAVENES», med kurs for framtida

Etter sleping i 5 døgn var dampen heime. Ein kan sei at «Stavenes» på mange måtar bryt ein tradisjon. Fjordabåtane seglar ikkje lenger ut av landet, nei dei seglar heim og vert møtt av gamle kjenningar som «Granvin»! Det starta med «Stord» og no kjem dei heim, ein etter ein.

Den siste dagen i april kunne Mr. Cooper senka det engelske og Sigurd Lomelde heisa det norske flagget på gamle «Stavenes». Turen frå North Wales tok som sakt 5 døgn og vart slept av den engelske slepebåten «Arzneil» og vart møtt av «Granvin» som helsa den gamle kjenningen velkommen heim.

Den tilligare eigaren, Mr. Cooper, har gitt båten vederlagsfritt til det nystarta Veteranskipslaget Stavenes. «Stavnes» som vart bygd i 1904, skal no restaurerast. Etter det ein veit so er tilstanden på skroget og båten forøvrig i tål-

leg bra stand. Båten skal no gjennom eit førebels vedlikehaldsprogram som vonleg er ferdig i juni. Ingeniør Svein Arne Henjesand er heiltids-engasjert i ein periode med tilrettelegging av det vidare resatureringsarbeid.

Å gjennomføra restaureringa vil ta eit par års tid. Kva oppgåver som vil møte «Stavenes» etter at han er ferdig restaurert er ikkje heilt klarlagt enno, men han kjem til å verta eit kjent og kjær syn på Sognefjorden.-

Arne Drage



«Stavenes»
Tegning: Bård Koltveit

Soga om «Oster»

Då styret i Indre Nordhordland dampbåtlag våren 1964 vart klår over at «Oster» ikkje lenger kunne gjera teneste i ruteområdet deira, var det mange både i by og bygd som tykte at ein epoke i samferdslesektoren var over.

Skulle ein freista å finna ut kva som var sermerke ved denne epoken, måtte det vera at ein kvar laurdag i 15-tida kunne sjå at det livna ved alle kaiar, og at Vågen og Puddefjorden straks etter var fulle av rykande, koselege dampbåtar på veg frå byen til bygdene. Ein kan ogso seia at det var tida då folk møttes og heldt vedlike kontakt med kvarandre på desse turane. I dag trur ein at folk er heime, for ein har sett bilen stå parkert ved huset eller hytta. Reiseromantikken er slutt. Den slutta med «Oster». Ja, slik kjende mange det.

Årsmøta i I.N.D.L. har i etterkrigsåra mange gonger gitt styret sitt fullmakt til å selgja utenlege båtar. Det var forretning og modernisering det, men berre ikkje med «Oster». Det var som Ragnvald Hammer seier i «Gamle-dampen»: «Men dette var syrgjeleg ilt».

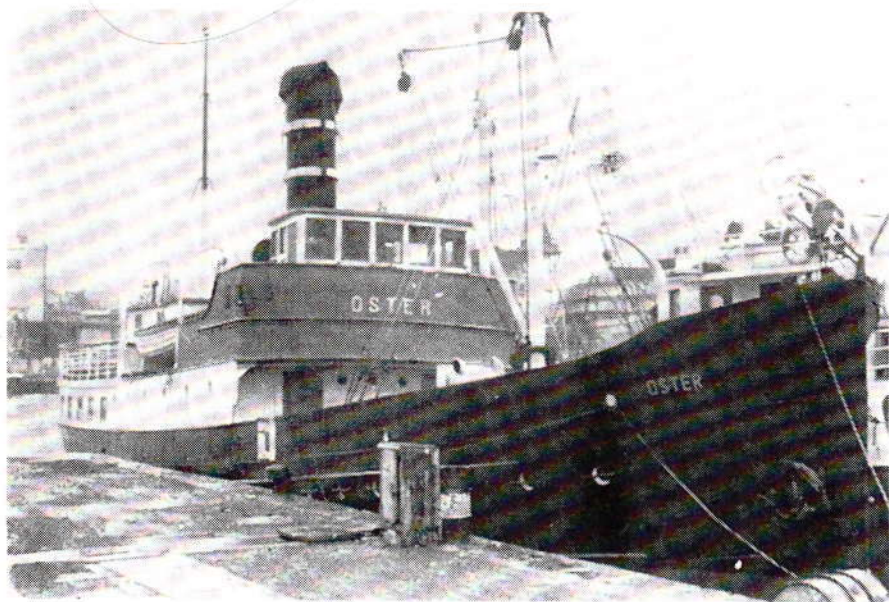
Der vart gjort ein alvorleg feistnad på å berga «Oster» som eit minne om denne tida, men det måtte ein diverre gi opp. Kjøpesummen var stilt til rådvelde av to velviljuge bergensbankar, og det var me takksame for. Men tilsyn og vedlikehald i framtida greidde ein ikkje å løysa. Nord- og Midhordland Sogelag var ogso intressert i denne saka.

Då dette mislukkast, bad redaktøren meg om å skriva «Oster» sitt ettermæle.

Lat meg fyrst få plassera «Oster» inn i samferdslebilene. Ruteferdslo på Sør- og Osterfjorden tok til alt i 1866. Det var vesle «Fridtjof» som var fyrst frampå. Det var ein båt på 41 fot, 36 tonn, med ei åtte hestar dampmaskin og ein fart på 5-6 knop. Eigarane var eit rutelag i Bergen som kalla seg Dampbaadlaget. Båten var bygd ved Bergens Mekaniske Verksted i 1866. Denne rutefarten var kanskje serleg mynta på Evanger og Vossebygdene. Seinare vart der ogso bygd ein 41 fots dampbåt ved B.M.V. Den vart sett i fart på Evangervatnet og bar navnet



Kaptein Andreas Mostraum



«Oster»

«Evanger». Seinare kom so «Voss» og «Arne». Det var litt større båtar. «Arne» var såleis 84,8 fot lang og på 66 tonn. Reiarane til desse båtane var ogso bergensarar. Dei såg på ruteferds- la som ein forretning. Som ein kuriositet kan eg nemna at dei var no ikkje so heilt fri for statsstønad den gongen heller. Soleis finn ein i tilvisningsproto- kollen for Søndre Bergenshus amt frå oktober 1866 at «Arne» fekk eit stats- tilskot på 500 spd. årleg for å driva ru- teferds la på Bergen, Lindås og Mang- er, og at «postbefordringen mellom Bergen og Bolstad overdrages til R. Jebsen & Co.»

I 1880 og 1883 kom so «Osterø» og «Ole Bull». Det var dei to fyrste sel- skapa ein kan kalla distriksselskap, og firmaregisteret syner at heile distriktet var med på dette tiltaket. «Osterø» vart

bygd i Bergen i 1880. Den var 74,8 fot lang og 59 tonn. «Ole Bull» vart bygd i Göteborg i 1883 og var 96,2 fot lang og 94,3 tonn. I 1891 vart so Damp- skipsselskapet Osterø og Dampskipsselskapet Ole Bull slege saman til In- dre Nordhordland dampskipsselskap. Dette nye laget kjøpte so «Johan Jeb- sen» i 1894. Det var ein romsleg og god båt, men maskinkrafta var berre 160 hestekrefter. Når eg no har presen- tert dei båtane som dreiv ruteferds la i dette området før «Oster» si tid, vil ein sjå at tilgangen på båtar var god, men dei makta berre ikkje å bryta den vin- terisolasjon som store lutar av ruteom- rådet leid av.

Dette var nok ei av årsakene til at I.N.D.L. fann det naudsynt å byggja ein ny båt, og då ein sterk båt med kraf- tig maskin med tanke på isbryting.

Både Mo og Eidsland og jamvel vågane lenger ute i fjorden hadde lenge nok lege innefrosne store deler av vintren, og no skulle det verta ei oppgåve for den nye båten å hjelpa dei av med dette. Båten vart tinga ved Christiansand Mekaniske Verksted, og skulle vera ferdig i 1908. Han fekk namnet «Oster».

Sundag 29. november 1908 la «Oster» til kai i Bergen etter ein stormfull tur rundt Jæren. Dagen etter skreiv Bergens Tidende: «Da «Arne» i 1877 begynte farten på Indre Nordhordlands fjorder, syntes man det var et ordentlig løft for at knytte Bergen og Nordhordlandsdistriktene nærmere hindanen. «Arne» ble anset som et prektig og tidsmessig skip for lokalfarten på fjordene.



Los Johannes Mostrum

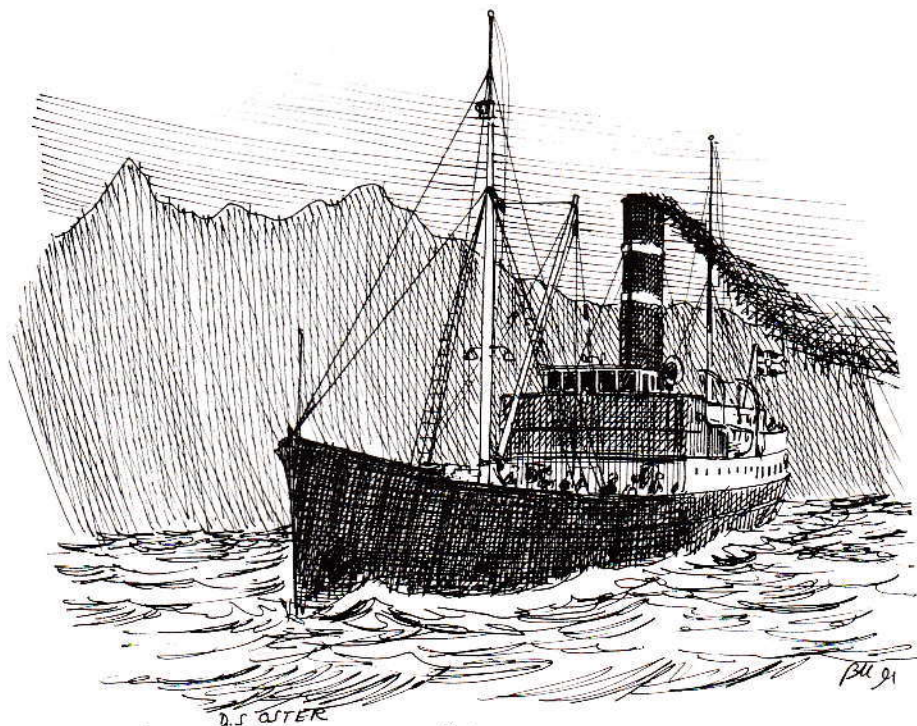
Senere kom «Osterø» i 1880 og «Ole Bull» i 1883. Begge skib betegnes som et skridt fremover, det ene bedre enn det andre, hvert skib bygget efter de erfaringer man havde høstet under farten fra 1877.

Da «John Jebsen» kom i 1894, syntes man at der fandt et usenvanlig fremskritt sted.

Nu har man atter gaaet et stort skridt frem. I gaar kom hertil dampskibet «Oster», bygget ved Kristiansand Mekaniske Verksted. Det er et tidsmessig skib som skal anvendes i lokalfart paa Osterfjorden.

«Oster» er 112 fod lang og gjorde 10,5 mil paa prøveturen. Paa reisen hertil viste den sig å være et udmerket sjøskib. Man havde god anledning til at prøve det rundt Jæderen i høi sjø. Sertifikat for 265 passagerer. Fra komandobroen løb der promenade-dekk helt til skibets agtende. Paa hoveddekket er der agterud nedgang til salonen, samt damesalon og røgesalon. Hovedsalonen nedenunder er rommelig og tiltalende. Forud er en meget stor andenpladssalon, det mest tiltalende ved hele skibet. Mandskapslugarene er rummelige. Skibet som koster 112.000 kroner er gennemgående tiltalende. Det er en god tilvekst til vår lokalflaate Oster giver. Skibet har i gaar og i dag vært gjenstand for stor interesse, især fra dem hvis distrikt det skal trafikere. Det begynner farten straks. Maskinisten er meget vel tilfreds med maskinen.»

Ein merkar seg i B.T. si skildring av «Oster» at båten hadde promenade-dekk frå styrehuset og heilt akter. Dette var noko nytt. Dei andre båtane hadde ikkje promenadedekk. «Johan Jebsen»



«Oster»

Tegning: Bård Koltveit

hadde rett nok tak over hoveddekket. Det vart snart klart at båten utan skade kunne vore lenger, og i 1915 gjekk ein i gong med dette. Tillegget vart 12 fot, og det auka tonnasjen frå 168 til 188 tonn og passasjertalet frå 265 til 312. Samstundes fekk båten sin fyrste salong på promenadedekket. Den var bygd av tre og hadde berre eit rom. Seinare vart denne skifta ut med eit dekkshus av jarn og vart delt i to salongar. Oppgangen frå hoveddekket vart flytt bak dekkshuset.

I fyrste verdskrigen gjekk «Oster» si rute. Men legste tida måtte det fyrast med bjørkeved. Ei maskin på 350 hestar var det strevsamt å halda i gang,

ikkje minst når båten sleit i isen. I mellomkrigsåra gjekk «Oster» sin stille gang ut og inn fjorden, fekk si årlege vøla, og alt såg berre vakkert ut. Men ved krigsutbrotet vart «Oster» som so mange andre lokalbåtar, rekvirert av marinen, og i april 1940 tok tyskarane båten som prise. Gråmåla og ukjenneleg levde han sitt liv i dei 5 krigsåra. Berre kvar gong han opna mæle sitt, vart ein klår over at her var den trufaste slitaren å finna. «Oster» hadde ei so sermerkt fløyta, og han hadde fått slikt rom i ostringane sitt medvit at stemmebruket til dei nye båtane aldri vart skikkeleg godkjent.

Etter krigen vart båten levert attende til

I.N.D.L., og dei valde å setja han i stand att. Rett nok fekk båten bygd styrehuset høgare, og hoveddekket bak vart innebygd. «Oster» gjorde framleis ein vonlaus freistnad på å trassa år og alde, men vart aldri meir det han hadde vore. Dei fleste av dampbåtane i området vart ombygd til oljefyring, for kol-fyringa vart for dyr. Men «Oster» heldt fram på gamlemåten, åt kol og la gode gamaldagse røykskyer bak seg. Slik det utvikla seg, måtte drifta av «Oster» verta til lita glede for dei som stelte med dampbåtlaget sin økonomi. Men kvar gong det vart snakk om å skifta han ut, vakna ostringane til liv. Dei tykte faktisk at dei måtte ha råd å unna seg sjølv den gleda å høyra «Oster» si fløyta innerter fjorden.

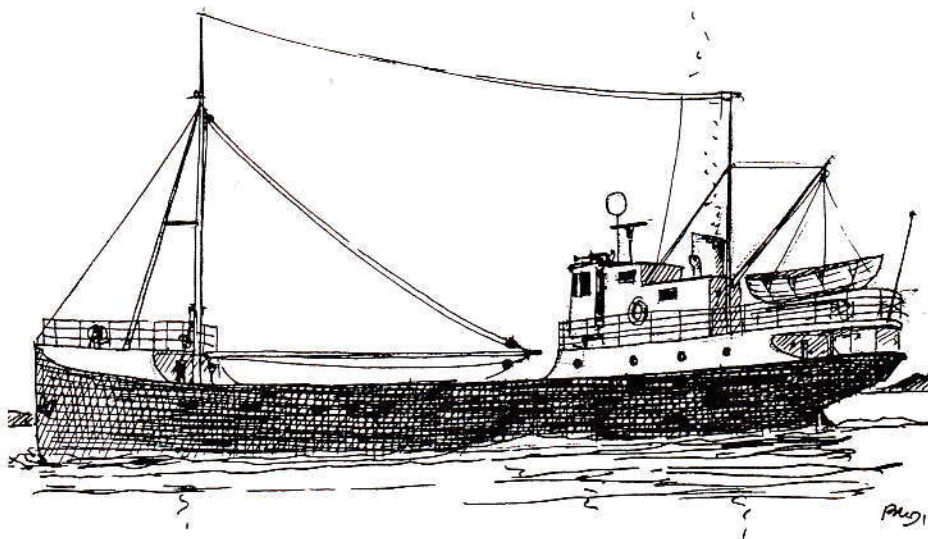
Men jolehelga 1963 gjorde han sine siste turar på Osterfjorden. Då han kom til verkstad etter jol, viste det seg at kjelen ikkje stod til å redda., og styret i I.N.D.L. såg ikkje syn på å ta noko storvøla. På årsmøte i 1964 fekk so styret fullmakt til å selgja han. Kjøparane var Berge sag - og trelastforretning i Ølensvåg. Båten er seinare ombygd til fraktebåt.

Det er nok ikkje so godt for folk utanom ruteområdet å skyna kva som gjorde «Oster» til «kjæledegga» mellom rutebåtane. Men for det fyrste var det han som gjorde slutt på vinterisolasjonen for store luter av trafikkområdet. Folka i dei indre bygdene kunne alltid lita på at dersom ikkje «Oster» rakk heilt inn til dei, ville han i alle fall nå fram til kjøyrande is. Isen måtte vera ekstra tjukk dersom ikkje «Oster» skulle stanga seg i gjennom. Ofte måtte han ogso ta ekstraturar for å bryta veg for dei andre båtane. Dertil var det ein ser-



Kaptein Tobias Hordvik

leg praktisk båt og etter tida var han komfortabel. Folk i fjorden hadde bruk for ein båt som kunne frakta krøter, og «Oster» var ein gild båt i so måte. God og lun var «flore» ombord. Og dersom det ikkje var budskap med, ver det framifrå plass for ferdafolk. Når saueflokkane skulle til eller frå fjellbeita, var det berre «Oster» som høvde til det. Om der måtte omleggjing av rutene til, ja so fekk det våga seg. I sanketida om hausten kunne «Oster» gå dagevis fullpakka med sauer både på hoveddekket og promenaden. På dette feltet har ingen av dei nyare båtane greidd å ta opp arven etter «Oster». I tillegg til alle dei praktiske føremunene båten hadde, kom ogso at han i ein mannsalder hadde «det blå band» mellom byen og Salhus, og ostringane var byrge av dette. Konkurrentane brende opp tonnevis med kol til fányttes for å nå Salhus før



M/S «Vaka» ex D/S «Oster»

«Oster». Det lever enno tusenvis av os-tingar og bergensarar som har fylgt denne kampen med spaning og gleda. Me tykte med ein viss rett at «Oster» var lokalskipsflåten sitt flaggskip. Men «Oster» kunne ikkje ha fylt oppgåva si som han gjorde utan fyrsteklas-ses folk på bru, dekk og i maskin. Det var eit godt val styret gjorde då dei til-sette den 44 årige kaptein Tobias Hordvik til førar av «Oster». Han had-de tidlegare ført «Ole Bull», so han var vel kjend i fartsområdet. Han var ein staut sjømann, uredt og dugande. Det var ikkje so enkelt å ferdast i ruteom-rådet vinters dag i skodde og myrker med is kvar ein snudde seg. Heller ikkje kunne ein gå etter oppstukne kur-sar, avdi at farten aldri kunne vera eins og normal i isen. I tillegg til dei andre vanskane, var der sparsomt med ljøs i

leida. Dertil kom at båtane skulle gjen-om Bolstadstraumen og Mostraumen. Frå hausten 1913 vart Bolstadstrau-men sløyfa, men Mostraumen var den gongen ikkje oppmudra, og det var ikkje godt å koma gjennom der. Men kap-tein Hordvik kom fram. Han førde «Oster» i heile 23 år, til han gjekk av for aldersgrensa i 1931. Etter han kom kaptein Andreas Mostraum. Han had-de tidlegare vore styrmann på «John Jepsen». Han var ogso ein traust kar, velkjend og vågal. Han kunne rett nok vera barsk mot uvetuge passasjerar, men når «Oster» gjekk i «beistaruta», var han mild og god mot «passasjere» sine. Bortsett frå krigsåra førde han «Oster» fra 1931 til 1951. Frå 1951 til 1953 førde so kaptein Johan Fyl-tingsnes båten. So kom Johannes Haugland ombord som førar, til kap-



«Oster» braut seg fram gjennom meinis i fjorden

tein Magne Haaland overtok frå 1957 til han gjekk frå borde då «Oster» vart seld.

Det var ikkje alltid so enkelt å halda orden ombord. Særleg i anleggstida då Herlandsfossen kraftstasjon vart bygd, kunne det vera stormfult ombord, men kaptein Hordvik og mannskapet hans fekk skikk på bråkmakarane.

I tillegg til det faste mannskapet ombord, kom so losane i Mostraumen og Bolstadstraumen. Bolstadstarumen hadde los heilt til rutebåten gjekk sin siste tur, og Mostraumen hadde los til han vart oppmudra. Siste losen var Johannes Mostarum, bror til kaptein Mostarum. Dei hadde ei vanskeleg oppgåve. Det kunne gå på livet laus. Der skulle takast omsyn til både myrker og starum, og staumen hadde inga

fast døgnrytme slik som ljoset. Ein kunne heller ikkje ta omsyn til den ved ruteopplegget.

Ofte måtte ein venta på rimeleg starum antan utanfor eller innanfor. Men ruta skulle haldast best mogleg, so los og mannskap let det ofte stå til før det var skapleg.

Folka i ruteområdet har all grunn til å vera takksam for det «Oster» med losar, førarar og mannskap har gjort for distriktet i dei 56 år han var livsnerven for ostringane.

Magnus Eikeland.

Artikkelen er henta frå «Fjord til Fusa» 1965.

Dar kjem dampen

I 1908 hadde folket inst i Osterfjorden fått ein von. Ein ny båt skulle koma. Ein båt som kunne greia isen, var det sagt. Dei venta med skepsis og von - og medan dei venta laga A. Langedal i Mostraum denne visa som vart kalla «Isbrjontaren».

Jau no vert det vel ein annan låt - san.
Indre Nordhordland skal få seg båt - san,
som kan isen knasa med si kvasse nasa
og seg brjota veg med brål og brot - san.
Hei og hopp - san. Utan stopp - san
kjem han fjorden inn i galopp - san.

Eg i andi tykkjest honom sjå - san.
Stillsleg sig han bryggja til og frå - san,
men i fulle farten, kan vel sjøve «Dvarten»
honom knappast øygna eller sjå - san.
Som ei brur -san, han seg snur - san
innom neset på sin fyrstse tur - san.

«Johan Jebsen» vart vel då som null - san.
Tarv no aldri nemna «Ole Bull» - san.
Stakkars gamle «Arne» vert no reint stykbarne,
lyt vel seljast for ein neve gull - san.
«Osterøy» - san, veslemøy - san,
her eg ynskjer ho i fred fær døy - san.

Men fyr han i ruta byrjar go - san
lyt han fulla døypenavnet få - san.
«Gula Tidend» gissa, men kan ingen vissa
endå gjeva oss det eg kan sjå - san.
«Ostingen» - san, og i fleng - san,
namn av straum og is og «Dælingen» - san.

Enn om båten inkje fær slikt lag - san
som eg ovanfor i stutte drag - san
heve freista skildra, enn om me vert hildra
i ein draum som kverv i ljose dag - san.
Starum og is - san, på gamal vis - san
enn kan stengja for vårt paradis - san.

Vert no båten «Isbrjotar» nemd - san
og kan henda fast i isen klemd - san
vil nemnet gjera honom liti æra.
Vert vel berre helt til lått og skjemt - san.
«Straumagut» - san, vert ei sut - san
kvar gong sjøen fall og fjera ut - san.

I julehalga i 1963 gjorde «Oster» si siste ferd i Osterfjorden. Han hadde då vore i teneste i 54 år. Då han kom på verkstad viste det seg at kjelen måtte skiftast. Dette var ikkje regnings-svarande og styret fekk fullmakt til å selgja båten. Det reiste seg ein folkeopinion for å hindra dette, men lukkast ikkje.

«Oster» fekk som nevnt sin fyrste song alt før han var døypt. Den andre laga Ragnvald Hammer då tenesta som fjordabåt var slutt. Denne songen som var eit hymne til «Oster» er blitt ein heiderssong til alle våre rutebåtar.

“Dar kjem dampen”

Ve bryggjå i Bergen dar ligg da eidn båt
so blånpust å fin at han lyse
med sjikkelæ mast å pipa me låt
å mange slags vare han hyse.

Dar kjem dampen, gamle dampen,
tak på deg triskona å spring.
Dar kjem dampen, gamle dampen,
dinge - dinge - dinge - dinge - ling.

I rumbe ligg mjølsekkjena i høge lag
å kassa me abelsine
på dekkje e da fullt utå adle slag:
mjelkespadn å røyre å tine.

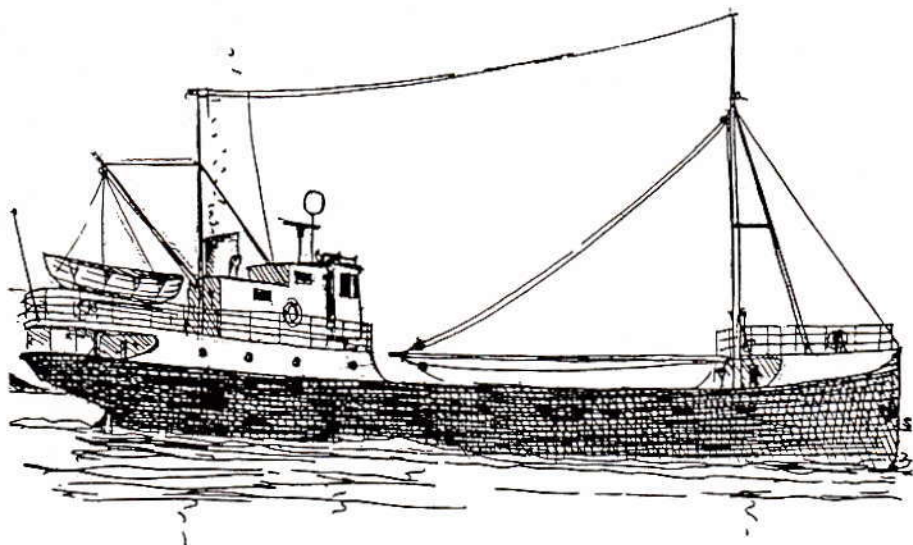
So rinje kapteidn, å skutå legg ifrå
no vinka dei adle dei kjende,
Å allti kjem Oster i ruta utpå,
å allti han kjem seg attende.

Han fær idnijønå med damp å me køl
nett snøgt ikkje fram hen fere.
Men leia den veit han å fidn kvart eit høl
dit gøtt ifrå bydn han vil bære.

Å no har han sigla i femtifem år
bidna by å lann saman han kunne,
Å når ho eidngång ikkje lenger han går,
græt både bymann og bonne.

Dar jekk dampen, gamle dampen
far or triskorna, far stilt.
Dar jekk dampen, gamle dampen!
Å dette var surjelæ illt.

M/S «Vaka»



D/S «Oster» vart bygd ved Kistian-sand Mekaniske Verksted som bygge-nummer 131 og overlevert til Indre Nordhordland Dampbaatlag i oktober 1908.

I 1915 vart han lengd med 15 fot og fekk salong på promenadedekket. Denne var bygd i tre. I 1945 gjennom-gjekk han ei omfattande vøla og den gamle salongen på promenadedekket var skifta ut med ein ny. Slik gjekk han trufast heilt til julehelga 1963.

Under vekstadopphaldet viste det seg at kjelen måtte skiftast og båten vart seldt til Berge Sag og Trøelastforret-ning. Gamle «dampen» fekk sett inn ny motor og ombygd til fraktesbåt.

I 1975 vart han seld vidare til Odd-mund Tjøflot i Vikebygd som selde bå-ten vidare til Kristoffersen & Gunder-sen Partsrederi på Flekkerøy utanfor Kristiansand i 1980. Båten går i dag i lastefart langs kysten hovudsakleg med sement frå Dalen og Portland i Brevik. Nordhordland Veteranbåtlag har oppretta kontakt med eigarane og dei har lova at båten ikkje skal verta seld utan at laget fyrst vert kontakta. Ei kan med andre ord sei at at sjølve symbolet for fjordabåten på Vestlandet, «Oster», er sikra sjølv om han framleis har sin kvardag som fraktesfartøy langs kysten.

Arne Drage

Legenden «Lønningdal»

For dei av lesarane som har høyrte namnet «Lønningdal» før, vil ordet få så mange slags bjøller til å ryngja. For mange er ordet knytta, eller synonymt med ukueleg pågangsmot, eventyr, innsats- og livsvilje. Namnet er knytta til ei grend, ein familie og ein båt og deira kamp for tilværet. Det er historien om ein fraktebåt og eit mannskap som visste kva det vil seia å vera tenesteytande. Eit sant føredøme for notidas veksande servisenæringar

No har denne grenda, folket og båtane fått historien si nedskreven i boka «Lønningdal - folket og båtane» førd i pennen av Samson Bjørke. Boka er ein viktig del av ei distriktshistorie sprunge ut frå Lønningdalsfolket sine daglege gjeremål i nær 400 år. Det er historien om eit folk frå ei lita grend som krigarar og jordkjøparar, i arbeid som gardsfolk, husmenn og sjøfolk. Det er historien om eit folk rike på initiativ og som aktivt tok del i utviklinga og som ved hjelp av teknologien bygde opp eit lokalsamfunn med arbeidsplassar av ulike slag i kamp for det daglege brød så som sildesalting, tønneproduksjon og snikkarverksted.

Som sjøfolk gjekk dei vidare. Frå å dri-va jekkefart, kasta dei seg inn i ruteferdsla på Hardanger -og Sognefjorden i hard tevling med Vestlandet sine to største ruteselskap HSD og Sognebåtane. Det er nøydd å gro opp mytar og legender om folk som vågar å ta opp Davids kamp mot Goliat.

Gjennom Hardangerruta blir Lønningdals båtane eit omgrep som kyst -og

fjordfolket seint vil gløyma. Lønningdalskarane fekk bygd seg båtar som var skreddarsydd for fjordtrafikk. - «Lønningdal II» kunne snu på ein femøring og leggja under land der ein mann kunne vassa, vert det sagt. Sjølv om det er ein mannsalder sidan tafikken tok slutt lever legenden om Lønningdalsbåtane. For dei som vaks opp med anløp av Lønningdal kring fjørsteinane sine har det blitt til ei oppleving berre å ha sett desse karane livs levande.

Distriktshistorie

Boka om Lønningdalsfolket er ikkje lokalhistorie, det er stoff som vedgår historia til folket i eit større område, det er distriktshistorie. Denne boka går soleis inn i ein ny tradisjon som me ser konturane av i bokverda. Syner berre til ein artikkel tidlegare i «Dampskibsposten» om bøkene til Njål Tjeldtveit frå Ryfylke. Denne type bøker er viktige for å forstå vår eiga nære historie

«Rokta»

Røynslene Samson Bjørke hausta ved å gje ut Lønningdalsboka var så mange og eintydig positive at han fann snart ut at det var mange andre emne og område som trong til å festast på papiret.

Roktaforliset - betre kjend som «Redningsdåden på Hustadvika» var eit slikt emne som trong ein systemantisk gjennomgang enno medan primærkjeldene var tilgjengelege. Denne boka har blitt eit kronvitne på kor viktige slike bøker kan vera. Utan denne boka ville historia ikkje blitt sann.

Boka ber til torgs ei anna historie enn den massemedia skapte om kva som hende den gongen på Hustadvika. Det kjem tydeleg fram at dei som overlevde forliset, har heilt andre hjelpesmenn å takka for livet enn det som har blitt ståande som sanning fram til no.

Eige forlag

Det har synt seg at distriktsfemnade bøkene til Samson Bjørke frå Os med emne frå vår nære historie er verdfulle både som historisk dokumentasjon i meir fagleg samanheng, men også som lesnad for det vanleg interesserte publikum. Dette har ført til at Samson Bjørke har funne det best tenleg å skipa sitt eige forlag «Fjorden Forlag». I tillegg til dei to nemde bøkene har det dertil kome ut tre bøker til frå Samson Bjørke si hand på Fjorden Forlag. Det er «Fjord -og fjellfolket» om handel og vandel i gamal til. Vidare «Folket og fjellet» om stølsheimane i Hardanger.

Den førebels siste boka handlar om krigen i Hardanger. Fleire bøker er under arbeid.

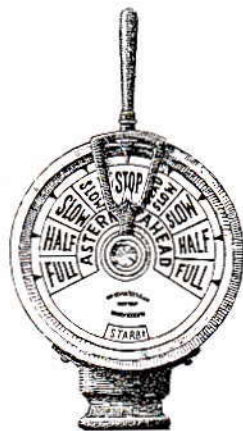
Bokhandel på låven

Den tidlegare læraren, bonden og leiar i bondelaget på fylkesplan, har no pensjonert seg sjølv og driv med gards- turisme, heile den gamle løebygningen er gjort om til trivelege feriebusstader. det er ikkje utruleg dersom du ein gong kjem til Os ved Bergen og søker overnatting at du møter ein vert som sel bøker på låven.

Håkon Drage

For interesserte kan bøkene bestilles fra:

Fjorden Forlag
v/Samson Bjørke Haugen
5200 OS



Med «Granvin» til Hardanger - 60 år etter

Forsommeren 1931 ble «Granvin» overlevert fra Mjellem & Karlsen i Bergen til Hardanger Sunnhordlandske Dampskipsselskap.

Nå er ikke 60 år en alder man slår på stortrommen for. Og slett ikke når det gjelder en båt. Men Veteranskipslaget Fjordabåten går ikke av veien for litt PR - så hvorfor ikke markere seg selv og båten i pinsehelgen tenkte vi. Og hva var ikke da mer naturlig enn å legge turen til båten sitt gamle rutedistrikt; Hardager.

Lørdag 18. mai kl. 1000 lå «Granvin» flaggsmykket ved kai i Norheimsund klar for avgang. Pressemeldinger og annonser i lokalavisene hadde skapt en viss interesse for turen.

Dog må det vel tilståes at hovedtyngden av passasjerene første dagen kom fra Stord og Bergen. Etter at den nødvendige proviant fra Handelslaget var kommet ombord, kunne vi kaste loss. Turen gikk innover den vakre Hardangerfjorden til Ulvik med stopp ved de gamle båtanløpene.

-Her stod eg for 60 år sidan og tok i mot båten då han var ny - men då virka ikkje lysmaskina så båten var stummande mørk.»- Med disse ordene ble vi hilst velkommen til Granvin av en pensjonist.

Og vi fikk høre mange historier fra tidligere tider om båten videre på turen. Hvem skulle tro at båten i sin tid har



fraktet 87 kyr samlet på en tur! Historien ble fortalt av en som var med som matros den gangen.

Passasjerene som kom ombord på Djonno satte en ekstra spiss på turen inn Ulvikafjorden. Til toradermusikk og strålende sol kunne vi innta middagen på lukekarmen. Ja, den stemningen skulle vi gjerne ha delt med flere.

Etter å ha forsikret oss om at passasjerene som overnattet i land var kommet ombord, gikk turen 1. pinsedag videre til Eidfjord og Odda med flere stopp underveis.

Stor stas var det for de 7-8 åringene som fikk reise alene fra Ringøy til Kinsarvik. Og like stor stas var det å få komme opp i styrehuset. Kanskje den første turen med en fjordabåt - og ganske sikkert ikke den siste.

At besøket vårt ble satt pris på, fikk vi bekreftet da vi kom til Lofthus. Hilsen med flagget fra hotellet og de mange fotograferende gjester medførte ekstra støy i fløyta og en fotorunde på fjorden. Og ikke uventet fikk vi forespørsel fra turisthold om vi ikke kunne påta oss å gå i fast turistrute på fjorden neste år.

Etter overnatting i Odda ble kursen satt utover hardagerfjorden 2.pinsedag, men kuling og regn. Etter to vellykkede og solfylte dager i Hardanger tok vi regnet med godt humør. Vel tilbake i Norheimsund fikk vi besøk av NRK's P2 som laget et fint innslag til et program søndagen etter.

Og før vi kastet loss fikk vi følgende spørsmål fra noen på kaien:

-«Kor lang tid brukar de tilbake til Stord?»

- «4 1/2 time!»

- «Eg brukar lengre tid når eg tek buss og ferje,» var kommentaren.

Akk ja, det er ikke alltid det går så fort med dagens kommunikasjonsmidler ...

Og Hardangertur, ja den frister til gjen- tagelse neste år.

Harald Sætre



Fra svenskegrensen til grensejakobselv

Stockholm

Gustav Vasas flaggskip «Lybsak Svan» som var med på å beseire den danske flåten i 1523, er funnet på 50 meters dypr i Næmdøfjorden i Stockholms skjærgård. Fartøyet, som sank to år etter slaget mot danskene, er godt bevart, og funnet blir betegnet som en arkeologisk sensasjon.

Kong Gustav Vasa kjøpte «Lybska Svan» og flere andre orlogsfartøyer i Lubeck i 1522 for å kunne beseire danskene, og det var i kahytten på dette fartøyet at kapitulasjonsdokumentene ble undertegnet av svenske og danske representanter i 1523. Sverige ble dermed en forenet og uavhengig stat, og i et av dokumentene blir det bekreftet at Stockholm skal være rikets hovedstad.

Det var dykkerselskapet Octipus AB som fant vraket etter å ha søkt etter det gamle skipet i tre år.

Alversund

Etter at Dampskibsposten nr. 1 1991 gikk i trykken har det heldigvist vist seg at skroget ikke er i så dårlig stand som det kanskje ble gitt uttrykk for.

Undervannsskroget er stort sett bra og det blir antagelig bare nødvendig å skifte plater i akterskroget. Arbeidet med å klarlegge arbeidsomfang og kostnader er i gang. Resultatet vil bli lagt frem på ekstarordinært årsmøte. Det har vist seg at interessen for båten er stor i Nordhordland noe som er en styrke for lokallaget som arbeider med båten.

Setesdalsbanen

Lørdag 21 juli er det nøyaktig 100 år siden kong Oscar la ned grunnsteinen til det som

skulle bli Setesdalsbanen. Da besøkte han også Vigeland hovedgård. Den 20 og 21 juli i sommer vil dette bli markert med et stort fellesarrangement. Det vil bli utfart med museumsbanen, folkefest i Vennesla's nye storstue, Vigeland hovedgård og laksefiske i Otra.

Børøysund

En hyggelig og velkommen overraskelse kom i posten fra : Sigvald Bergesen d.y og hustru Nanki's Almennyttige Stifelse. Et hyggelig brev med en sjekk på 25.000,- uten at klubben har søkt. Klubben har tidligere mottatt 250.000 til restaurering av aktersalongen.

Dette rederiet har gjennom en rekke år vist interesse for «Børøysund» og vi takker hjertligst for denne oppmuntrende gaven.

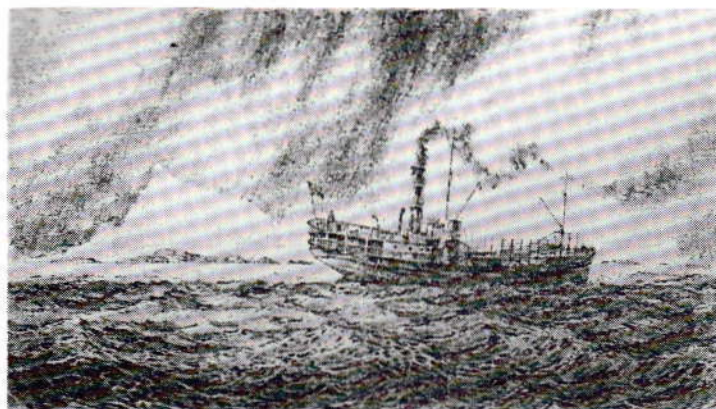
Skipsfunn på Selør

Dypt nedgravt i mudder ligger restene av tre middelalderskip ved uthavna Selør i Lyngdal kommune. Disse tre skipene utgjør halvparten av påviste skip her til lands fra denne tidsepoken.

De tre skipene ligger på bunnen av havnebasenget på Selør innenfor en radius på 1 kilometer. Skipenes last består mellom annet av kobberbarrer, kjeramiske fliser, tønne-staver og kalk.

At tre skip er funnet innenfor et så lite område forteller at Selør må ha vært en viktig havn i gamle dager. Det er sikkert mange som har søkt nødhavn der gjennom tidene for å vente på bedre forhold før de rundet Lindesnes.

Norsk Veteranskibsklub's Kunstmappe



Fondet ble stiftet i 1986 og basert på bidrag fra 5 anerkjente grafikere som har bidratt med hvert sitt litografi til en kunstmappe. Hvert litografi er trykket i 200 eksemplarer, signert og nummerert.

Kunstnerne og litografiene er:

Hans Gerhard Sørensen	Skarver på skjær
Bjørn Willy Motensen	Verandautsikt, Åsgårdsstrand
Karl Erik Harr	D/S "Hestmanden"
Geir Kleppen	Gammelt bindverkshus med motorbåt i opplag
Dag Rødsand	Åpen Robåt - nordlandsbåt.

Kunstmappen koster kr. 7.000,-. For spesielt interesserte kan en få spesielt utvalgte litografinummer mellom 1 og 10. Disse koster kr. 12.000,-

For nærmere informasjon ta kontakt med:

Norsk Veteranskibsklub's Fond til Bevaring av Eldre Fartøyer

P.O.Box 1287 Vika
0111 OSLO 1

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

