

DAMPSKIBS

P O S T E N



Dampskibsposten

Dampskibsposten er medlemsblad for Norsk Veteranskibsklub, Veteranskipslaget Fjordabåten, Bergen, Veteranskipslaget «Stavenes», Nordhordland Veteranskipslag.

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

Opplag 1.455

Styremedlemmer 1999

Norsk Veteranskibsklub

Postboks 1287 Vika, N-0111 OSLO

Tlf.: 22 41 70 41- Båtene 22 41 63 12

Bankkto. 8998.07.36580

Formann: Pr. telefon

Magne J. Hansen 90 57 07 62

Kontor: 22 16 76 90 Fax: 22 16 76 91

Kasserer:

Svein Bakke 22 37 77 05

Sekretær:

Ellen Bendiksen 22 43 63 61

96 82 70 67

Veteranskipslaget Fjordabåten

Postboks 1740 Nordnes

N-5024 BERGEN

Styreleiar:

Kåre Taule

Pr. telefon

p: 55 12 10 11

a: 55 54 22 00

Kasserer:

Arne Lyngtun

55 28 07 31

Sekretær:

Harald Kvinge

53 41 52 14

Veteranskipslaget «Stavenes»

P. O. Box 36

6851 SOGNDAL

Formann: Pr. telefon

Halstein Esc 57 67 13 49

Kasserer:

Øystein Høyheim 57 68 64 84

Styremedlem

Christen Knagenhjelm 57 67 82 97

Nordhordland Veteranbåtlag

N-5993 ØSTEREIDET

Leder:

Tor Bjørgeaas

Pr. telefon

56 35 41 82

Kasserer:

Jostein Sørensen

56 32 21 22

Nestleder

Viggo Nonås

55 19 19 91

Innholdsfortegnelse:

Side

3 Dampfløyten

6 Nordsteam 2000

8 Rundtur med hurtigruten

9 «Børøysund»'s sommertur

11 Gamle «Oster»

13 Fjordabåten «Bruvik»

Side

18 Da «Galtesund» ble kapret

20 Tinnsjøens svane har våknet

22 «Granvin» god interessant sesong

24 Kort om «Styrbjørn»

25 Når kjem dampen, herr Riksantikvar

28 Kollisjon i Horøysundet

Forside: Klar for Nordsteam 2000 Bergen. Foto: E. Djupdrat

Baksiden: «Børøysund» ved Ballasthavna i Flensburg. Foto: K. Hveding.

Stoffrist neste nr.: 15. januar 2000

ISSN 0333-0281

I redaksjonen: Arne Drage, Korsvikhaven 37, N-4638 Kristiansand. Tlf.: 38 04 31 53

Thor Hansen, Teknikergt. 5 - N-3912 Porsgrunn - Tlf.: 35 55 52 01

Dampfløyten

Ordet dampskip vekker både følelser og assosiasjoner hos oss som har opplevet disse – for sin tid – tekniske vidundere. Ingen som noen gang har reist med et dampskip kan glemme den opplevelsen. Spesielt vi som barn fikk oppleve det å reise med «dampen» like før dens æra var omme, har minner som ikke så lett lar seg viske ut. Et barnesinn er jo noe av det mest mottagelige som fins. Og alle har vi vel våre egne umiddelbare tankebilder og sanseinntrykk når vi hører tale om dampskip. For noen er det stillhet, for andre den umiskjennelige lukten av kull og varm smørølje, for mange er det lyden av dampfløyten. Denne såre enkle messingkonstruksjonen som med sin helt særegne lyd får det til å gå gjennom marg og bein når den «glefser» i. Ja, i dagens moderne sprogdrakt kan vi gjerne beskrive det som en audiovisuell nytelse å oppleve en dampfløyte i aksjon. Ikke bare den markerte lyden, men også den karakteristiske hvite skyen av damp ut fra fløyten. Uforglemmelig!

I motsetning til dagens moderne, luftdrevne fløyter (tyfoner), hadde dampfløyten sin unike og individuelle lyd. Hvilken dampbåt som fløytet kunne høres på lang lei – ennå før selve båten kom til syne. Utallige er de beretninger om ungene som stod på kaia og kappedes om å være førstemann til å finne ut hvilken båt som kom, ut fra fløytelyden. En av de dampfløyter som er blitt legendarisk i så måte (i hvert fall på Vestlandet), er fløyten til D/S «Oster» fra 1908. Den har en så karakteristisk låt og var blitt så synonym med «gamle dampen», at den ble tatt vare på av rederiet (Indre Nordhordland Dampbåtlag, INDL) da «Oster» ble solgt i 1964. I alle år siden har den stått blankpusset og fin på pidestall på rederiets kontor. Noe tilsvarende har vel aldri forekommet med andre dampfløyter! (Det har vel helst vært skipsklokkene som i noen tilfeller er blitt tatt vare på). Takket være at fløyten ble tatt vare på, og med stor velvilje fra Bergen Nordhordland Rutelag (hvor INDL ble innfusjonert i 1973), kunne denne helt spesielle dampfløyten atter lyde i fjor – for anledningen montert på D/S «Børøysund». Da var det 35 år siden sist (omtalt tidligere i Dampskibsposten).

Årsaken til at D/S «Oster» og dens fløyte er blitt så kjent over det ganske land, er nok i stor grad takket være visen «Dar kjem dampen» fra 1963. Til tekst av døveprest Ragnvald Hammer, gjorde Iver Medaas sangen til litt av en «landeplage». Årsaken til populariteten var enkel: Tekstens «miljøskildring» sammenmed den lett vemodige melodien, rørte mange. Om teksten var tilegnet «Oster», så kunne innholdet likevel passe på mange båter flere steder i landet. Tidsbildet var universelt, og på 1960 – tallet var ennå minnene om «dampen» spill levende hos folk flest.

Som vi husker, innledes «Dar kjem dampen» (fra 1963) med at det ringes for avgang, etterfulgt av lyden av en dampfløyte. Kjennerne kunne straks konstatere at dette i hvert fall ikke var fløyten til D/S «Oster». Men hvilken fløyte var det så? Se det har vært et åpent spørsmål til denne dag. Noen har ment at det er fløyten til D/S



Da det ble klart at D/S «Oster» ville bli solgt i 1964, demonterte INDL den sagnomsuste dampfløyten og satte den på pidestall på selskapets kontor. Der har den siden stått, blankpusset og fin. Da INDL fikk bygget bilfergen «Oster» i 1971, var det meningen at denne fløyten skulle monteres om bord der slik at folk skulle høre at «Oster» på en måte nå var kommet tilbake. Dette ble det imidlertid ingen ting av, for ved utprøving med trykkluft ble låten en helt annen, og aldeles forferdelig ifølge kaptein Alfred Dyrkolbotn. Men da fløyten i fjor sommer ble montert på D/S «Børøysund», kunne alle konstatere at med skikkelig damp var lyden slik den skulle være. Fløyten er like gammel som «Oster» selv, fra 1908, og laget hos Sidney Smith & Co Ltd, Nottingham i England. Dette står innstempelt på hendelen.

«Aalvik» til Hardanger Sunnhordlandske Dampskipsselskap (HSD), så alternativene er ikke overvettete. Kanskje kan noen av Dampskipspostens lesere oppklare dette lille mysterium? Hvilken fløyte er det altså vi hører innledningsvis i melodien «Dar kjem dampen» fra 1963?



På «Børøysund» ble «Oster»s fløyte montert ved siden av «Børøysund»s med en provisorisk dampslange fra kjeletoppen. «Oster»s fløyte til venstre.

» Alversund» til Bergen Nordhordland Trafikklag (BNT) vi hører, mens andre bestemt hevder der er Fylkesbaatanes D/S «Fanaraaken». Ikke vet jeg, og det visste heller ikke Ivar Medaas, for opptaket av fløyten var noe plateselskapet kom med. I et innslag i NRK's «Maritimen» våren -99, antydte imidlertid Medaas at det muligens kunne være fløyten til Fylkesbaatanes D/S «Nordfjord 1», men sikker var han ikke. Så svært mange dampbåter var det ikke igjen på Vestlandet i begynnelsen av 1960 - tallet. I tillegg til de foran nevnte, hadde vi D/S «Manger» (BNT) og D/S



For første gang på nær 35 år lyder fløyten fra gamle dampen! På turen innover Osterfjorden ble det ikke på steamen, og alle de gamle stoppestedene i ruta ble hilst med lange støt – etter kyndig anvisning av snart 90-årige kaptein Alfred Dyrkolbotn.

På begynnelsen av 1990 – tallet foretok Ivar Medaas en nyinnspilling av «Dar kjem dampen». Siden visen opprinnelig er skrevet som en ode til D/S «Oster», ville Medaas denne gang gjerne ha med et opptak av den virkelige Oster – fløyten om det lot seg gjøre. Nærmest som et skudd i blinde ble en liten annonse satt inn i en av lokalavisene i Nordhordland med spørsmål om noen tilfeldigvis satt på et slikt historisk lydopptak. Og jammensanten kom ikke en av avisens lesere med et gammelt lydbånd, hvor ikke bare Oster – fløyten klart og tydelig lyder, men hvor en også kan høre takten og slagene fra dampmaskinen til «Oster». Snakk om blinkskudd! Da denne nyinnspillingen for første gang ble spilt på radio, var det ikke fritt for at mange kvapp til og fikk aldeles hakeslepp. Hva var dette for noe? Var det ikke selveste «Oster» som fløytet? Ingen hadde vel i sin villeste fantasi forestilt seg den lyden kringkastet til de tusen hjem.

I ettertid kan vi kanskje si at nettopp denne nye versjonen av «Dar kjem dampen» – med Oster – fløyten – vekket til live halvt slumrende minner om «gamle dampen» hos mange. Disse minnene har etter hvert vokst til en enorm entusiasme som har medført «hjemkjøp» av «Oster» i 1996 og deretter full kraft i restaureringsarbeidet. Straks over århundreskiftet vil båten atter fremstå slik vi husker den, med stimen oppe og lyden fra dampfløyten rungende mellom fjellene!

Jostein Sørensen

Nordsteam 2000 Bergen

Som kjent er Bergen Europeisk Kulturby til neste år, og et av de store arrangementene i Kulturbyåret blir NORDSTEAM, veteranskip og samferdselsfestival, som går av stabelen dagene torsdag 3. til søndag 6. August. Arrangøren er Veteranskiplaget Fjordabåten, Nordhordland Veteranskiplag og Norsk Veteranskibsklub Oslo, i samarbeid med Kulturby Bergen 2000.

Foruten deltagelse av veteranskip og dampskip vil festivalen fokusere på siste hundreårs utvikling av samferdselen både til lands og til vanns. Under NORDSTEAM-dagene vil vi søke å gjenskape det yrende livet på havnen fra 50-tallet, med dampbåter, veteranbusser, gamle lastebiler og brannbiler og jernbanetog på kaien. De forskjellige dagene vil ha forskjellige tema.

Torsdag blir det Åpningsparade inn på Vågen med «GRANVIN» og «BØRØYSUND» i spissen. Som siste båt ankommer «OSTER» for egen dampmaskin for første gang på 36 år. «OSTER» vil hilse med sin kjente hese dampfløyte og Ivar Medaas' «Dar kjem dampen» vil lyde fra store høytalere. For alle vestlendinger blir dette en gripende stund. Fredagen blir Hurtigrutedagen. Sydgående hurtigrute vil bli møtt på fjorden og eskortet inn på Vågen. Mannskapene fra veteranskipene blir invitert om bord og får kåseri om Hurtigrutens historie. Ved avgang om kvelden får hurtigruten følge ut Byfjorden. Om kvelden blir det bryggedans.

Lørdagen blir temaet lokal samferdsel. Båtene settes opp i morgenrute fra gamle anløpssteder med passasjerer inn til Bergen. Det blir åpne skip, parader, musikk og mange attraksjoner. Den nyskrevne musikalen «Dampen» vil bli framført med et dampskip som scene.

Klokken 14.15 gjentas «kvart over toen», da alle båtene bakket ut fra kaiene, stimet ut Vågen og spredte seg i forskjellige retninger til det omliggende distrikt full av last og passasjerer. Når båtene har returnert til Vågen er det tid for bankett for gjester, arrangører, representanter for myndighetene og Kulturbyen.

Søndag er det felles frokost, gudstjeneste i Mariakirken og avslutningsseremoni. I tillegg til det som her er nevnt, blir det utstillinger, foredrag, demonstrasjoner og mye, mye mer.

Vi som jobber med arrangementet merker en veldig begeistring for det vi planlegger. Både folk og båter har tenkt seg til Bergen disse dagene, og allerede nå ser det veldig bra ut for påmeldingen av damp og veteranskip. Vi har i samarbeid med Havnevesenet fått disponere store deler av havnen, og det ser det ut som vi vil måtte trenge. Bergen med sin havn, som går helt inn i byens hjerte er som skapt for store maritime arrangement. tidligere arrangement som Cutty Sark og Hansadagene har samlet store hærskarer med folk. Det samme vil skje under NORDSTEAM 2000. Så det er bare å krysse av 3.– 6. August 2000 på kalenderen. Øyvind Konglevoll

Rundtur med hurtigruteskipet «Lofoten» våren 2000 Bergen – Kirkenes – Bergen

I 1991, 1992 og 1996 ble det arrangert spesialrundturer med det gamle hurtigruteskipet «Lofoten» for medlemmer av Norsk Veteranskibsklub. Det er nå på tide å gjenta suksessen. Rundturen starter i Bergen 30. Mars og tar 11 døgn.

«Lofoten» er et vakkert skip, bygd i 1964 på Akers Mek. Verksted i Oslo. Skipet tilhørte opprinnelig Vesteraalens Dampskipsselskap (VDS), men fra 1988 til 1996 var Finnmark Fylkesrederi og Ruteselskap (FFR) skipets eier. I dag tilhører «Lofoten» Ofotens og Vesteraalens Dampskipsselskab (OVDS). Rederiet gir medlemmer av Norsk Veteranskibsklub 12 % grupperabatt på rundreisepreisen. Dette tilbudet gjelder selvsagt også for medlemmer av våre søsterforeninger på Vestlandet – Veteranskiplaget Fjordabåten, Veteranskiplaget «Stavenes» og Nordhordland Veteranbåtlag. Rundreisepreisen varierer avhengig av lugarkategori (utvendig/innvendig, med eller uten dusj og toalett), men de fleste dobbeltlugarene koster mellom NOK 6400 og 8400 pr person for hele rundturen Bergen – Kirkenes – Bergen inkludert helpensjon. Personer under 12 år eller over 67 år får ytterligere avslag på prisen.

Hurtigruteflåten består av 11 skip. Seks av disse er bygget på 1990-tallet, tre på 1980-tallet og to på 1960-tallet -«Harald Jarl» og «Lofoten». Hvor lenge disse to klassiske hurtigruteskipene vil gå i ordinær rute mellom Bergen og Kirkenes er ikke avklart, men det blir neppe særlig lenge. Rederiene ønsker nye skip med større kapasitet, og mange politikere har i den senere tid signalisert støtte til rederienes moderniseringsprogram.

Det som gjør en rundreise med «Lofoten» til en uforglemmelig opplevelse er først og fremst den stadig skiftende naturen. Lyset er tilbake, og kontrastene er store – fra vår i Bergen til full vinter i Finnmark. I tillegg er maten og atmosfæren om bord med på å gjøre det hele fullkomment. På denne spesielle rundturen vil det bli arrangert en rekke utflukter til fots eller med buss til interessante museer, kulturminner og andre severdigheter. Nordgående og sydgående seilas oppleves som to vidt forskjellige reiser. Det som passerer på dagtid nordover, passerer på natta sørover. Det anbefales derfor å delta på hele rundturen, men det er selvfølgelig mulig å starte/avslutte reisen der man selv måtte ønske det.

For mer informasjon eller booking kontakt:

Eivind Lande, Åsav. 5.

0362 OSLO

Telefon: 22 60 43 35 (helst etter kl. 2200)

D/S «Børøysund»'s sommertur 1999

Fredag 2. Juli la D/S «Børøysund» ut på sin sommertur med aktive medlemmer av Norsk Veteransklubb som mannskap. I år var det Flensburg som var målet, nærmere bestemt, 4. Flensburger Rundum, 9 – 11 juli.

Vi hadde en fin reise via Horten og Sandefjord til Skagen, hvor vi ankom tirsdag 6. Juli om morgenen. I Skagen lå en stor haug med kull og ventet på oss. Etter å ha tatt om bord ca. halvparten fortsatte reisen sydover i en frisk vestavind. Den neste morgen ved frokosttiden passerte vi Fredericia og Lille Bælt. En vakker dag brakte oss gjennom trange sund til Sønderborg hvor vi tok fast for kvelden.

Nå var vi på historisk grunn i dansk historie. Rett over kanalen ligger Dybbøl Skanse. Det var der den Dansk-Tyske krigen i 1864 ble avgjort og Danmark mistet Schlesvig-Holstein etter harde kamper og store mannefall. Området er nå dansk nasjonalhelligdom og minnesmerke over de mange som falt i striden. Der er også et gripende museum.

Neste dag bar det så videre inn til Flensburg med ankomst kl. 1500. Alle veteranskipene kom nå sigende inn og fortøyde ved Ballastkaaien.

Fredag 9. juli begynte så selve stevnet. Alle veteranskipene gikk hver dag 3 korte turer utover fjorden og tilbake med passasjerer. På land var det over et stort område fullt opp av salgsboder av ymse slag, der var salgsboder, basseng for radiostyrte båter osv. og et hav av mennesker. Noen kjøpte, noen så på, noen spiste pølser og drakk øl. Et sydende folkehav. Det var utsolgt på passasjerturene, og for å få plass til alle måtte en god del av mannskapene være på land. Men været var godt og byen lå der, så ingen led noen nød.

Det var imponerende å se hvor disiplinerte og hensynsfulle alle seil- og lystbåtførerne var. Ingen forsøkte på liv og død å gå foran baugen. Det fikk en gammel navigator til å tenke sitt.

Stevnet ble avsluttet søndag 11 juli og det ble holdt samling med god mat og drikke om bord på «Børøysund». Som hele stevnet ble også dette meget vellykket. Det var folkene om bord Salongskipet «Alexandra» som stod for stevnet og de kom fra det med heder og ære. Representanter fra Bergen, gamle kjente fra «Granvin» og «Midthordland» var tilstede for å høste erfaringer. Bergen skal være vertskap for «Nordsteam 2000» neste sommer. Det kan bli noe for Dampskibspostens lesere.

Mandag 12. juli tok vi fridag. Etter bunkring fikk vi kaiplass inne i byen. Vi fikk dusje på Flensburg Hafenmuseum, korteste vei dit gikk gjennom byens «gledesgate» hvor det fremdeles satt «flickor i fönstret och vinkat åt en kar». I havnen lå to tidligere norske fartøyer som nå er hjemmehørende i Flensburg. Seilkutter «Nordlys», bygget i Tresfjord på Nord-Møre ca. 1880 for laksefiske på Mørekysten og Svalbard, seiler nå med turister. De skulle bl.a til Trebåtfestivalen i Risør. Hun



«Børøysund»
i Flensburg
13. juli-99.
Foto:
K. Hveding.

hadde motor men manglet propell. Seilskipet «Ryvar» ble bygd som seil - drivgarsfisker i Holland i 1916, men fikk senere motor. Hun ble i 1955 innkjøpt til Vedavågen på Karmøy og ombygget til sildesnurper og fraktesfartøy. Hun fikk da navnet «Svegrunn». Senere ble hun solgt til Haugesund og ble omdøpt til «Ryvar». Nå er hun altså brakt tilbake til seilskip, men med motor. Hun seiler med turister og skulle en tur til Vestlandet i sommer.

Tirsdag 13. Juli startet hjemturen fra Tyskland. Første etappe gikk til Middelfart i Lille-Bælt. En fin gammel by. En stor kirke, påbegynt i 1180, senere påbygget mange ganger, en utrolig blanding av romersk og gotisk stil. Med tiden er den blitt stor. Byen har tatt godt vare på store deler av meget gamle bebyggelser. Navnet på byen skriver seg fra en tid langt tilbake da det var 3 fergesteder over Lille-Bælt. Stedet hvor Middelfart ligger var det midtre fergeleiet.

Onsdag middag (vi måtte vente til havnekontoret åpnet for å få betalt havnepengene) bar det videre nordover i frisk vestlig vind. Torsdag morgen var vi tilbake i vårt kjære Skagen hvor vi hadde et meget hyggelig opphold. Lørdag morgen tok vi inn resten av kullene og satte kurs for Koster. Vi ankret opp i kveldingen og hadde vår sedvanlige grillaften som avslutning på en meget vellykket sommertur.

Årets sommertur gikk under kommando av Børøyhansen den 2.(også kalt Magne Hansen), frem til Flensburg og under stevnet der. Hjemturen under kaptein Jan. I maskinen hersket maskinsjef Arnold over sine dyktige maskinister og fyrbøtere som sørget for at det tekniske fungerte til fullkommenhet. I byssa braset Kåre kokk, godt hjulpet av Hjørdis og hennes stab. Man blir ikke akkurat mager så lenge Kåre er om bord. Britt holdt suverent rede på innkjøp og finanser. På dekk hadde vi en meget kompetent gjeng. Jeg tror hele besetningen har stort faglig utbytte av å komme utenfor Oslofjorden av og til så man ikke stivner til i gamle rutiner. Og la meg ikke forglemme å rette en varm takk til vår skipslege, Sigurd. Det er meget betryggende å ha en lege om bord. At han også er navigatør og kan ta en sjøvakt, gjør ham desto mer verdifull for oss alle.

Takk til dere alle som var med oss for kortere eller lengre tid. Et godt kameratskap og samarbeid gav oss en fin sommertur i 1999 uten uhell av noe slag. Kurt Hveding

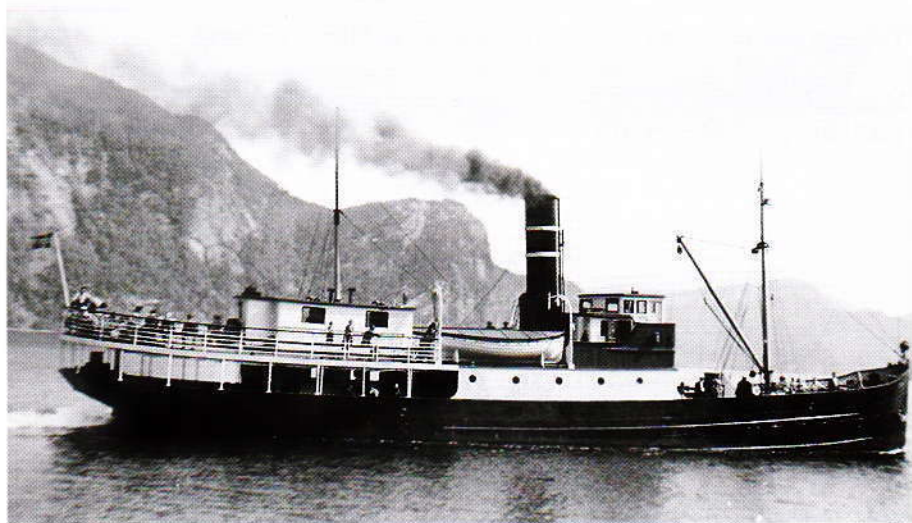
«GAMLE OSTER»

Skal ha «dampen på topp» neste sommer!

Neste år skal det arrangerast dampbåtfestival i Bergen, Nordsteam 2000, og det er lagt inn i programmet at «Gamle Oster» skal koma inn på Vågen teknisk og eksteriørmessig restaurert. Dette er ei stor utfordring for NHVL og laget set alle krefter til for at dette skal lukkast.

Arbeidet med å sikra finansieringa har gått på høg -gear den siste tida og pengane kjem, både i små og store summar. Ombord har dugnadsarbeidet gjeve resultat og i år er det blitt pussa opp innanbords frå for – til akterstevnen. Det er gjort avtale med verkstad om å utføra arbeidet som trengst for å få «Gamle Oster» teknisk og eksteriørmessig klar. Eit kjelefirma har gjort reparasjon på dampkjelen og førebuiingar til trykkprøvinga er på gang. Fleire firma har påteke seg oppgåver til ein rimeleg pris, som vil vera eit godt bidrag for at målet kan verta nådd. Medlemstallet har vore stigande og har nyleg passert 300.

Kva er det med «Gamle Oster», som får fram så mykje positivt i alle slag byfolk og strilar? Dette er det ikkje lett å gje eit enkelt og korrekt svar på, men ei av årsakene



D/S «OSTER» ved Romarheim ca. 1950. Fotograf: Sverre Hellan.

til dette må vera gode minner om denne og dei andre båtane som var bindeleddet mellom land og by til langt ut på sekstialet. Dette er den næraste kulturhistorien vår! Dampen batt dei mange veglause bygdene på Vestlandet saman. Når Dampen var ventande i ruta, samlast folk på kaien i god tid og ein kunne møte både naboar og kjentsfolk som var på reise.

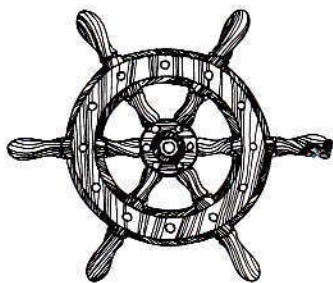
Det har også noko å gjera med levemåten og identiteten til oss som opplevde desse tidene. Dei som kan hugsa attende 30 år og lenger, vil hugsa alle fjordabåtane som hadde kaiplass på båe sidene av Vågen i Bergen og om rutene deira kunne vera forskjellige, så hadde dei det felles, at laurdag ettermiddag mellom klokka ti-over-to og halv-tre, så gjekk turen ut i distriktet med vekependlarar, hyttefolk og andre reisande. Dampen var reisemåten mellom by og land. Båtane tråkla seg utover og «fann kvart einaste høyl», som det står i Hammer/Medaas sin song, Dar Kjem Dampen.

Rutene til HSD og Fylkebåtane var langruter, mens rutene til Øygardsbåtane, Askøy D/S, Bergen Nordhordland Trafikklag og Indre Nordhordland Dampbåtlag var kortare med ei reisetid på «berre» 7-8 timar til f.eks Modalen og Eidslandet. Folket måtte ha god tid når dei skulle på byreise, men slik var det i dei dagar og det var dei fleste nøgde med!

I dag er det berre «Gamle Oster» som er igjen, av desse dampdrivne fjordabåtane, som gjekk i dei kortare rutene på Nordhordland. «Gamle Oster» er difor einaste sjansen me har til å taka vare på ein ekte fjordabåt og til å gjenska den atmosfæren og stemninga som var om bord i desse. Med den store interessa og oppslutninga som er om prosjektet, så herskar det inga tvil om at prosjektet skal lukkast!

Vel møtt ved Bryggen i Bergen, i dagane 3.- 6. August år 2000!

Med venleg hilsen
Tor J. Bjørngaas, leiar i NHVL

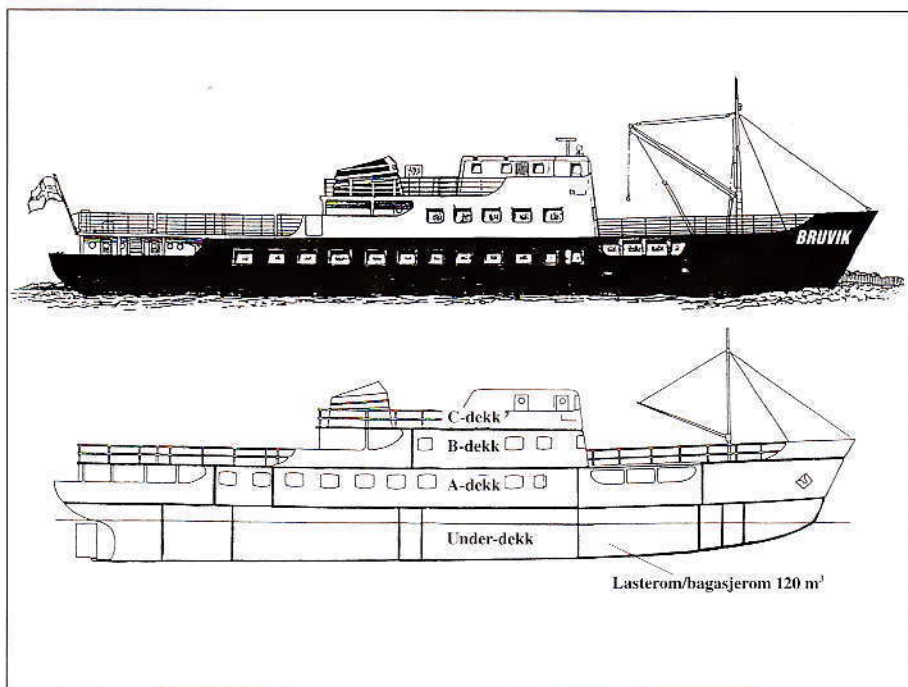


Fjordabåten «Bruvik»

Av alle båtane som har frakta i rutetrafikk i Sør-og Osterfjorden, er Bruvik den mest kjende. Namnet vekkjer minner om ei tid der fjordabåtane var sjølvne livsnerva for folk i Nordhordland. Bruvik-epoka strekkjer seg over tredve år, og går heilt fram til 1979, då snøggbåten tok over «dampen» sin funksjon.

Indre Nordhordland Dampbåtlag gjekk til innkjøp av «Bruvik» i 1949 for ein pris nær 1,5 millioner kroner, ein svimlande sum den gongen. Tidlegare var det dampbåtar som Oster, Haus og Hamre, bygd hovedsakleg for last som trafikkerte Sør- og Osterfjorden. Samanlikna med desse var Bruvik ei teknisk nyvinning. Båten hadde dieselmotor med vribar propell, og gjorde 14 knop, dette var langt meir enn dei gamle dampmaskinene kunne klara. Turen frå Bergen til siste stoppestaden Mo tok 7 timar. Bruvik vart bygd som isbrytar og han har klart over 60 cm tjukk is.

Bruvik hadde og ein stilrein utforming, og var nesten for turistbåt å rekna. Hovedsalongen var nede, men ved å gå trappa opp til øvre dekk, kom ein til det som



Tegning av «Bruvik»



«Granvin» og «Bruvik» i Modalen.

på folkemunne vart kalla «Eikong-stova». Namnet kjem av at Eikangervågen tidlegare var eit trafikknutepunkt, og ein av dei viktigaste stoppestadane. Difor vart det ofte slik at Eikanger-folket samla seg i denne salongen. I byssa hadde ein både stuert og «pie», og mange var det som nytta den lange reisetida til å få seg eit godt måltid mat.

For folket lengst inne i Osterfjorden, var rutebåten einaste kontakt med omverda. Vegnettet var dårleg utbygd, og både vare- og persontrafikk måtte gå sjøvegen. Dermed vert og rutebåten sentral som miljøskapar. Når den kom til kai, var det eit høgdepunkt i seg sjølv. Hadde det skjedd noko nytt? Kom det framandfolk? Mange var det som tok turen ned på kaien berre for å slå av ein prat. Turistar reiste og med Bruvik. I påskehelgane var det særleg trengt om plassane, og ofte hadde rutebåten 500 passasjerar med seg inn til Romarheim. Frå jonsok til september vert det arrangert egne sundagsturer innover i Osterfjorden, og rundt Osterøy. På Eidslandet kunne båten liggja ved kai opp til to timar, og det gav turistane høve til å ta avstikkarar opp i Eksingedalen.

Men etterkvart kom og tida til å gå frå dei tradisjonsrike fjordabåtane. Utbedring av vegane gjorde at trafikken på land kunne gå raskare enn tidlegare. I 1976 vart Bruvik overflytta til å trafikera Bergen – Frekhaug – Knarvik for Bergen Nordhordland Rutelag. Framleis hadde båten enkelte sundagsturar rundt Osterøy i sumarhalvåret. Men då vegen mellom Eksingedalen og Modalen vart opna i 1976,

vart det slutt på 85 års drift i Sør- og Osterfjorden. I Takt med utviklinga kom og krava om meir moderne farkostar. Mange meinte at fjordabåtane høyrde til ei epoke som var forbi, og 15. juli 1979 gjekk Bruvik frå kai i Bergen for siste gong. På avskilsturen rundt Osterøy, var båten stappfull av passasjerar som ville ha ein siste tur med «dampen». I ei visa skreven av Josef G. Larsen og framført av Ivar Medaas i Søndagsposten, tok trubaduren ein vemodig avskjed med fjordabåten Bruvik; «La det ringja for siste gong og la skipsklokka syngja sin song. La ho syngja sin avskilssong for deg og det som var ein gong.» Men sjølv om Bruvik no berre vart eit godt og kjærte minne for fjordafolket, fekk han no eit nytt liv som turistbåt på dei finske innsjøane.

Bruvik vart seld til Finland i 1979. Frå 1979 til 1983 trafikkerte han innsjøen Pielinen, nær russergrensa. Frå 1983 til 1988 var Bruvik eigd av hotel Karelia i Joensuu og trafikkerte innsjøen Saimaa. Vinteren 1988/89 fekk båten ei større innvendig renovering, før den vart seld og overflytta til restaurant-trafikk i skjærgården ved Helsinki. Driftselskapet gjekk konkurs i 1991 og Bruvik vart lagt i opplag i Helsinki.

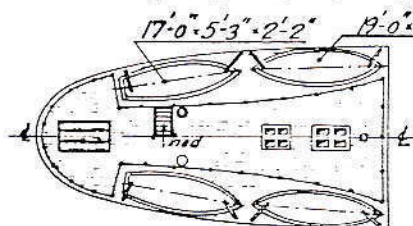
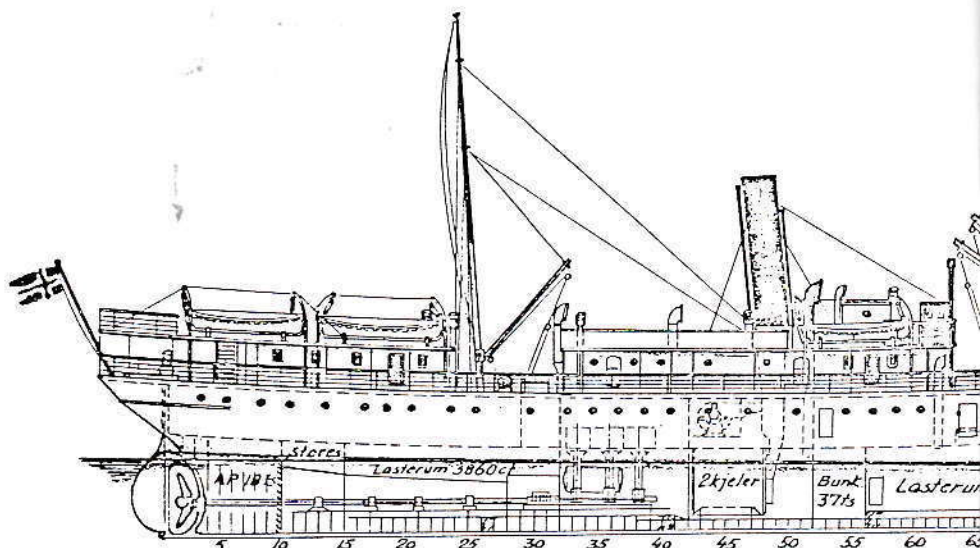
Båten vart kjøpt tilbake til Norge og Hordaland i 1994. Høst/vinter 1994/95 vart det gjennomført ein omfattande oppgradering av båten. Bl.a. vart alt maskineri, teknisk utstyr, elektrisk anlegg og redningsutstyr skifta ut med nytt.

Bruvik vert i dag drive som eit familierederi. I sumarhalvåret går båten i turistrute i sitt gamle ruteområde; Rundt Osterøy. Resten av året vert Bruvik utleigd til lag og foreningar, bryllup, slektstevner, firmaturer, kongresser, jubileum, private selskaper, kurs/seminar, transportoppdrag osv. Bruvik vert også brukt i kulturelle samanhenger som til eksempel «Handletur til Bergen» dvs ruteturar frå alle dei gamle stoppestadane til fjordabåtane frå Modalen til Bergen.

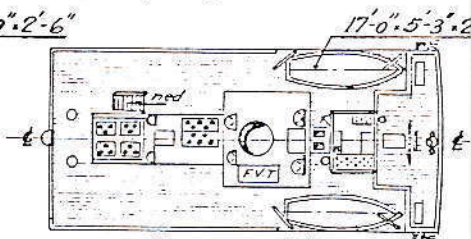
Eit hovedmål for Indre Nordhordland Dampbåtlag as er gjennom forretningsmessig drift kunna ta vare på kulturskatten M/S «Bruvik».

Bruvik er i dag i god stand og 50 år 15 juli 1999.

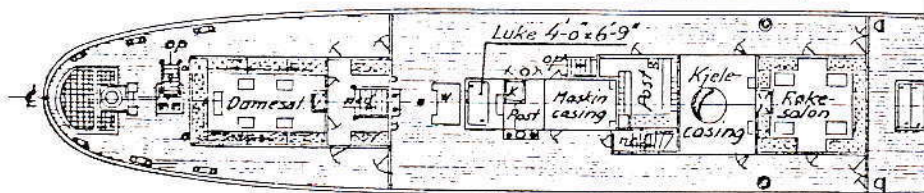




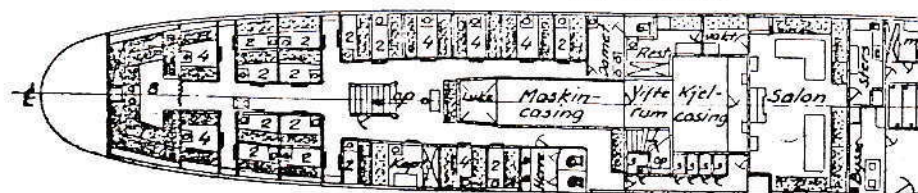
Båtdekk



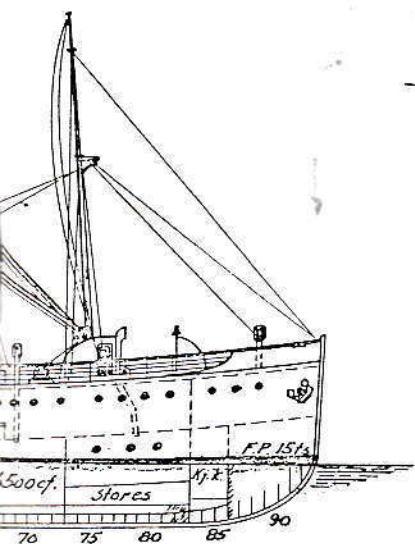
Kommandobro



Stormdekk



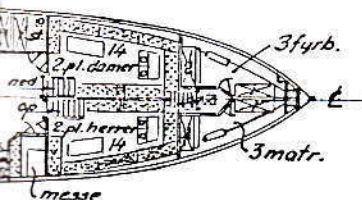
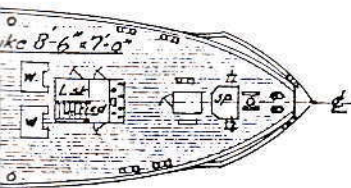
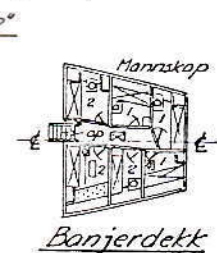
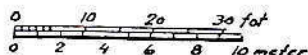
Hoveddekk



1/2 GALTESUND

Arendals Dampskibsselskab

Skala 1:300



Dimensjoner etc:

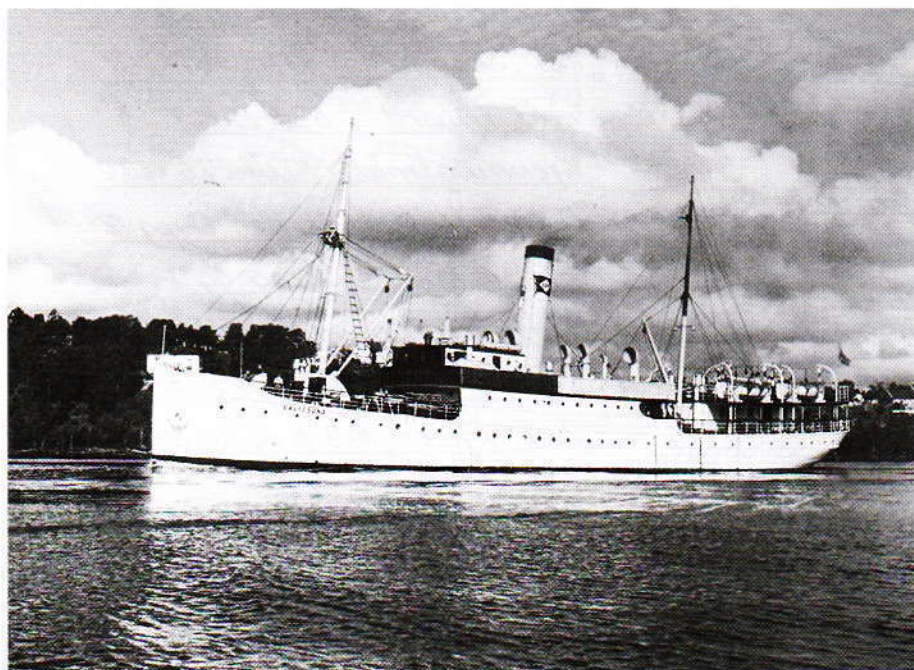
1/2 Galtesund" eks, Skandia 2"
eks, Skandia". D.N.V. 1A1-K
med fribord. 623 B.R.T.
Kjenningsmål 170,1' x 27,6' x 18,2'
Dybde i risset 19'-1 1/2". Dypg. 12'
Fart 13 knop. Skrog og
maskineri bygget ved B. & W.
i 1905. Triple maskin 14,9' x 24' x 40'
2stk. kjeler 10,3' x 9,8' lengde

Da D/S «Galtesund» ble kapret

Året var 1942 Og hjemme i Norge hadde man for alvor fått merke de harde tidene. På Sørlandet hadde okkupantene forlangt meget store troppestyrker. Tyskerne regnet nok med at hvis britene forsøkte invasjon i Norge, var det naturlig at de ville gå i land på Sørlandet. Befestninger, flyplasser og sperringer av mange slag ble bygget i hurtig tempo. Men motstanden mot okkupantene vokste selv mot en mektig overmakt.

Styrmannen og løytnant i kompani Linge, Odd Kjell Starheim fra Farsund var Martin Linge's høyre hånd og han hadde fått en grundig utdanning i etterretnings virksomhet i England. Han hadde ansvaret for å bygge opp et stort apparat med kontakt fra Stavanger til Arendal.

I mars 1942 lå Starheim i skjul i Norge å ventet på en skøyte fra England som ikke kom. Tiden gikk og han ble mer og mer utolmodig, - men så dukket det opp en ide: Var det mulig å kapre et skip og ta det over til England? Han mente at et skip ville ha stor verdi for de allierte nettopp nå. De tyske ubåtene senket flere skip en noensinne før og et skip stort eller lite ville være velkommen i England.



Hurtigruteskipet «Galtesund» som Starheim med fem mann kapret og brakte til Aberdeen.

Kapringen

D/S «Galtesund» fant han ut var et passende fartøy. Skipet tilhørte Arendal Dampskipsselskap og var på 620 tonn. Skipet var bygget i 1905 og gikk i kystruten Oslo – Stavanger. Besetningen var på 17 mann, dessuten to stewardesser og to kystloser. Den 15 mars 1942 ble «Galtesund» kapret av den 6 mann store styrken med Starheim i spissen. Skipet gikk for vestgående og befant seg utenfor Jøssingfjorden. Han forlangte kursen satt rett til havs. Losen gjorde rolig oppmerksom på at dette ville være uklokt i det skipet kunne følges av de tyske vakter i land. Han foreslo å vente til skipet var utenom sikten av de tyske vaktpostene og Starheim var straks enig i dette.



Odd Kjell Starheim.

Ca 3 nautiske mil vest av Rekefjorden stakk skipet til havs med kurs for Aberdeen. En lykkestjerne syntes å følge Starheim og hans norske commandos, for straks etter satte det inn med tykk tåke og enkelte snøbyger. Det var svært heldig for Starheim regnet med at «Galtesund» nå var savnet og at tyskerne ville sette inn fly og krigsskip etter det forsvunne skipet. Om natta var den største faren alle de drivende miner som de ikke kunne gjøre noe for å beskytte seg mot.

Alt klaffet og «Galtesund» kom vel fram til Aberdeen den 17.mars. Så varte det ikke lenge før det ble alminnelig kjent på Sørlandet at «Galtesund» hadde seilt trygt til England. Kapringen av «Galtesund» var en bedrift som det sto glans av og det skjedde i en tid da det så svart ut både hjemme og ute. Folk koset seg og smilte anerkjennende. Da tyskerne endelig fikk snusen i at «Galtesund» var i England ble de rasende, men de fikk aldri greie på hva som virkelig hadde foregått. Det ble ikke tatt noen represalier av noen art.

Thor Hansen

Kilder: Mannen som stjal Galtesund av Eiliv Odde Hauge.

Tinnsjøens svane har våknet

Nylig blåste det igjen damp fra «Ammonias» piper. Åtte år etter at den gamle damen ble tatt ut av sitt daglige virke som jernbaneferge, er hun på vei tilbake til et aktivt liv på Tinnsjøen.

Mange har sett henne der hun de siste åtte årene har ligget til kai ved den gamle jernbanestasjonen på Mæl. Ikke mange vet at hun faktisk er den siste dampdrevne innlands jernbaneferge som overhode finnes og i så måte er å regne som en unik båt også i verdenssammenheng. Fredag 10 september ble maskineriet hennes testet av Bjørn Nordskog fra Skipskontrollen i Larvik.

Går som ei klokke

Her er alt som det skal være, sa Nordskog etter den grundige inspeksjonen. Han hadde virkelig latt seg imponere av det restaureringsarbeidet som hadde blitt gjort med maskineriet til den 70 år gamle fergen.

Alt fungerte tilfredsstillende, dampkjelene gir riktig trykk, sikkerhetsventilene er som om de var nye og også funksjonsprøvene viser at «Ammonia» er fullt på høyden, konkluderte Nordskog. Ikke noen dårlig attest fra en mann som til stadighet finner mangler ved langt yngre skip.



Ivan Christoffersen og Tore Naper holder øye med trykkmåleren på «Ammonia».



D/S «Ammonia» med D/S «Storegut» i bakgrunnen.

Jeg tror årsaken til at det originale maskineriet holder seg så godt kommer av at «Ammonia» bestandig har ferdes i ferskvann, skjøt maskinsjef Tore Napen inn og fikk støtte av mangeårig servicemann på «Ammonia», Ivan Christoffersen. Med kunnskap og kjærlighet er de i ferd med å pleie den gamle damen tilbake til livet. Hørte jeg dem si at de håpet på å åpne opp for en viss bruk av «Ammonia» allerede til sommeren? Kanskje, kanskje.

Planer

«Ammonia» eies av stiftelsen Rjukanbanen som er en privat stiftelse opprettet av kommunene Tinn og Notodden i samarbeid med Telemark fylkeskommune. Stiftelsen får støtte av Riksantikvaren som også vil bidra med midler til det videre oppussingsarbeidet. Det neste vi må gjøre er å få damen opp i dokk, slik at skroget også kan bli renoveret, sa Naper og Christoffersen som også så for seg en del arbeid i forbindelse med oppjustering av sanitæranlegg og andre mer kosmetiske sider ved båtens utrustning. Det viktigste er at vi er i gang. Vi vet at maskinen fremdeles fungerer. Det må være riktig å si at vi gleder oss til fortsettelsen, smilte de to. måtte de og de andre ildsjelene bak «Ammonia» lykkes med sine planer.

Andreas Soltved

M/S «Granvin» god og interessant sesong

1999 har vært en god sesong med antall turer omtrent som tidligere. Det som er litt forskjell er at det har kommet en god del oppdrag også på høstparten. Det siste oppdraget, i skrivende stund, er bestilt til 8.oktober. Man har hatt en god del av de vanlige «båtturene» for firma og organisasjoner. I motsetning til tidligere år har vi i år kunnet tilby gjestene både mat å drikke i egen regi. Dette gjør det noe mer krevende å drive båten. Men samtidig blir det mer interessant å være mannskap om bord fordi en ikke bare frakter passasjerer fra A til B, men også sørger for at de blir traktet på en skikkelig måte, ansvaret blir større, men det positive har vært at nye frivillige mannskaper har blitt engasjert, også en del kvinner, hvilket har vært underskudd i laget tidligere. Et annet viktig poeng er at det kommer flere inntekter inn til «Granvin».

Som tidligere år har det også vært noen brylluper og runde dager om bord. «Granvin» er populær hvor den enn kommer. Uansett vær er det fornøyde passasjerer som går i land. Legger båten til en kai, kommer det alltid folk og ser til den. Utrolig mange mennesker har minner fra «Granvin», fordi den gikk så lenge og var en av de siste fjordabåtene i rute.

En del kulturarrangement hvor «Granvin» deltok på: Torgdagen 5.juni, Sundedagane 19.juni og Havnedagane i Haugesund første helga i august og Sildajazzen helga etterpå. Begge helgene var Johannes Kleppevik om bord og lagde god stemning. Under Havnedagane gikk «Granvin» ut på tur i lag med Kvitegaleasen «Loyal» i nydelig vær ut på Sletta. Et fantastisk syn med «Loyal», «Granvin» og seilkutteren «Seladon» i slake dønninger på et knallblått hav. Under Sildejazzen lå «Granvin» på utsiden av «Gamle Salten».

Lørdag 21.august gikk «Granvin» åpen tur til Fidje i forbindelse med Torgkvelden. Det ble en lang dags ferd mot natt med avgang fra Bergen kl 10.00 og retur kl 03.00 neste morgen. Godt belegg og god stemning med mye torader musikk om bord.

Søndag 29.august gikk «Granvin» rute til Håkonarspelet på Seim, med stopp underveis i Salhus, Frekhaug, Lygra, Vallevik og Seim. Til tross for mangelfull markedsføring, ble det godt belegg. Noen av de som var med syntes at turen med «Granvin» var det gjeveste til tross for et flott sogespel på Håkonhagen.

3 medlemsturer ble det i år. Den første gikk til Telavåg på utsiden av Sotra. En flott sjøreise i nydelig vær med innlagt besøk på Nordsjømuseet. 11.juli la «Granvin» ut på en flere dagers medlemstur. Med ca.20 passasjerer og mannskap om bord gikk turen først inn Osterfjorden til Modal, hvor vi fortøyde på utsiden av M/S «Bruvik», som har to timers stopp her i sin populære rundtur rundt Osterøy. Mange sto på land og filmet «Bruvik» og «Granvin» ut den smale og stric Mostraumen.



Granvin i Lindåsslusene.

Videre nordover gikk turen med overnatting og omvisning på Lynghusfe? På Lygra. Som første fjordabåt på mange tiår gikk «Granvin» gjennom Lindåsslusene på flo og stømstille. Disse saltvannslusene skal nå restaureres, og vil bli en turistattraksjon når de igjen kan opereres og båter som «Oster» og «Granvin» sluses igjennom. Via Gulen og Solung gikk turen til Florø, hvor vi la oss utenfor «Atløy». Vi ble godt mottatt av «Atløy»'s venner, som vi inviterte med på kveldstur til Kina. På sørturen var vi innom Svanøy, hvor vi fikk omvisning på Svanøy Hovedgård. Det helt spesielle var at en av «Granvin»'s passasjerer er direkte etterkommer fra en som eide gården for mange generasjoner og hundreår siden.

Via Askvoll gikk turen til Bulandet, et driftig samfunn så langt vest i havet som man kan komme her i landet. Torsdagen gikk «Granvin» til Stushamn, hvor den fram til søndagen deltok på Forbundet Kysten Landsstevne. En del av passasjerene gikk i land, mens nye overnattingsgjester kom om bord. Lørdag 9. Oktober blir det krabbetur til Skjenehammer i Gulen. Inviterte er de som har gjort en innsats på «Granvin», folk fra Nordsteam - komiteen, gode venner fra «Børøysund» i Oslo og folk fra Nordhordland Veteranbåtlag og Bergen Kystlag. En fin blanding av positive mennesker fra forskjellige miljøer.

Øivin Konglevoll

«Styrbjørn» Hva skjer?

I tidligere år, sto det i «Sjøfartstidende» å lese, norske skips posisjoner, kapteinens navn og antatt ankomst i en bestemt havn. For «Styrbjørn»'s del kunne man da lese (aug.99) posisjon :For tiden i dokk ved Drammen Skipsreparasjon, plateskift fortsetter etter flere måneders pause, kapteinen N.N. for tiden på ferie, beregnet ankomst i Narvik i år 2002.

Årsaken til forsinkelsen i Drammen, var et uhell med den ene dokka som satt oss bakerst i køen. Vi har utnyttet «ventetiden» med utvendig oppshining av bro og overbygg, skiftet dårlige partier i skanseledning og montert rorblokker (for styrekjetting). Propellakslingens thrustlager er overhelt og rengjort, hoved og hjelpedamp rør er demontert, glødet og kontrollert. Til tross for at noen av de aktive har 6-8 miles kjøring hver vei, har det vært rimelig bra frammøte under verkstedoppholdet, som nå har vart i nærmere 8 måneder.

Blir Styrbjørn noen gang ferdig? Et restaureringsobjekt blir aldri ferdig, men at vi får Styrbjørn operativ og driftsikker, er vi ikke i tvil om. Nå som Børøysund har gjort unna de store jobbene, er det Styrbjørn som styret søker om de store midler til.

Tidspunktet ryker alltid, overraskelser får man underveis, et mål har dog satt oss: Narvik 2002.

Erik Steen



Bildet til venstre:

Styrbjørn i dokka ved Drammen Skipsrep. August 1999-08-26.

Bildet under:

Gammel skitt spyles ut. August 1999.



Når kjem dampen, Herr Riksantikvar?

Bak Dampskibsposten står 4 veteranskipslag. Foruten Norsk Veteranskipsklub, Oslo er det vestlandslagene Veteranskipslaget Fjordabåten, Bergen/Stord, Nordhordland Veteranbåtlag og Veteranskipslaget Stavenes, Sogn. Norsk Veteranskipsklub var først ute og fikk tatt vare på dampskip, som hadde vært i drift forskjellige steder i Norge. De 3 vestlandslagene ble stiftet på et seinere tidspunkt med formål å ta vare på fjordabåter som hadde gjort tjeneste i samferdselen på Vestlandet. Båtene lagene eier representerer de store lokalruterederiene som hadde båtruter til og fra Bergen, Veteranskipslaget Fjordabåten eier D/S «Stord» og M/S «Granvin» som tilhørte Hardanger Sunnhordlandske Dampskipsselskap, HSD. Nordhordland Veteranbåtlag eier D/S «OSTER» som tilhørte Indre Nordhordland Dampbåtlag, INDL, og Veteranskipslaget Stavenes eier D/S «STAVENES» som tilhørte Fylkesbåtene i Sogn og Fjordane, FSF.

Mens laget i Oslo har dampskip i drift, har ingen av vestlandslagene det. De er enten under restaurering eller de ligger i opplag i påvente av restaurering. «STORD» var ferdig restaurert, men ble som kjent råket av brann i mai 1987, 14 dager etter «jomfruturen». Frivillige bygdebrannvesen som kom til, kunne ikke hindre at 7 års restaureringsarbeid gikk opp i flammer.

Det som lagene ellers har felles er de stadig får avslag på sine søknader til Riksantikvaren. Vestlandet var fjordabåt og dampskipsdistrikt i Norge fremfor noe annet. Trafikken med fjordabåter på Bergen var unik både i Europeisk og videre sammenheng både når det gjaldt antall rederier, ruter og båter. Svært mange av fjordabåtene var dampbåter. Epoken med dampbåter i lokalrute fart varte lenger enn andre steder. Dette er Vestlandets lykke og ulykke. Lykke, fordi mange har minner og dermed følelser knyttet til begrepet «fjordabåter» og «dampen». Det er ikke uten grunn at «Dar kjem dampen» er den mest spilte melodien på NRK - Hordaland 35 år etter Ivar Medås ga den ut på plate. «Ulykken» for Vestlandet var at mens dampskip var begynt å bli klenodier andre steder i landet, og forutseende medlemmer i Norsk Veteranskipsklubb i 1969 sørget for at D/S «BØRØYSUND» ble tatt vare på for ettertiden, var dampskip fortsatt hverdagen i Bergen, der f. eks D/S «FANARAAKEN» gikk i rute fram til 1972. Gode krefter i Fylkesbåtene ville ta vare på «FANARAAKEN» og brukte den i turisttrafikk. Men det ble motkreftene som vant. I dag ville «FANARAAKEN» vært et aktivum for FSF å eie. Derfor ble det her på Vestlandet å gå den lange veien å føre ombygde dampskip tilbake fra motorskip til dampskip. Dette er en tungvint og dyr måte å gjøre det på. Men vi har ikke noe valg, når en ikke sørget for å bevare de siste dampskipene mens de ennå var i drift.

Hos Riksantikvaren har pengene sittet langt inne, for der har man ment at ombygging fra motor tilbake til damp ikke har vært antikvarisk nok. «STORD» ble



D/S «Oster»

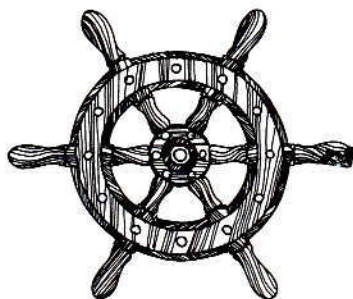
derfor restaurert tilbake til damp uten noe som helst bidrag fra Riksantikvaren. De som fikk oppleve D/S «STORD» de lykkelige maidagene i 87 før den tragiske brannen vet at «STORD» var en fullverdig representant for de store lokalruteskipene med damp. Ennå 12 år etter brannen er folk opptatt av «STORD» og spør stadig hvordan det går med gjenoppbyggingen. Det er en smerte og lengsel som sitter der i den Vestlandske folkesjel. Skjønner Riksantikvaren og hans folk verdien av dette? Ser man seg litt blind på nagler og klinker, og overser at mange menneskers følelser og engasjement overfor fartøyer som har betydd noe for en hel landsdel, er noe som også er verd å ta vare på? Overser man at de som har erfaring og kunnskaper om installering og drift av dampmaskiner, og som kan lære opp nye generasjoner, er alle fra 60-70 år og oppover. Om få år er det for seint, da er «dampen» gått.

Det er vanskelig å skjønne avslagene og mangel på tilskudd, når man sammenligner med de vestlandske jaktene som har fått midler fra Riksantikvaren, og som dermed heldigvis er blitt bevart. Disse har riktignok fått tilbake sin originale rigg, men innvendig har samtlige fått en hurtigløpende motor og blitt ominnredet til passasjerfrakt, selv om de alle tidligere var fraktefartøyer. Men slik må det være skal de ha mulighet for inntjening av penger til vedlikehold og løpende utgifter. Til sammenligning vil dampbåtene «STORD», «STAVENES» og «OSTER» bli akkurat slik de var med lugarer, salonger, bysse, styrehus, postlugar og lasterom. Av praktiske grunner vil de bli oljefyrt, slik faktisk også «SKIBLADNER» er det.

Dampskipene «OSTER», «STORD» og «STAVENES» skal restaureres og drives i det fartsområdet de i mange år betjente med last og passasjerer. De angår derfor langt flere mennesker enn de som direkte er involvert i organisasjoner og arbeidet rundt fartøyene. Alle kjenner til både fartøyene og historien rundt dem. Derfor vil dampskipene «OSTER», «STORD» og «STAVENES» ferdig restaurert kunne stå på egne solide økonomiske bein. Dette fordi de vil bli etterspurt av lokalbefolkningen og ikke minst fordi der ligger et stort potensiale innen turismen. Det er et faktum at Bergen og omlandet med Hardanger og Sogn er blant de områdene i Norge med aller størst turisttrafikk og hundretusener med tilreisende hvert år.

Riksantikvaren skjønner lite hva som rører seg i en stor og viktig landsdel som Vestlandet, når selveste «Gamledampen» OSTER får avslag på søknad om tilskudd, med den begrunnelse at hadde de tatt vare på lastebåten «VAKA», som den gikk som i 35 år, i stedet for fjordabåten «OSTER», som den opprinnelig var i 55 år, kunne det kanskje kommet på tale med tilskudd. Det finnes ikke ett, sier og skiver 1 menneske, som ønsker å ta vare på M/S «VAKA», mens hele Hordaland venter på at D/S «OSTER» igjen skal komme dampende ut Osterfjorden. Nordhordlendingene og Ostringene gir seg ikke så lett, så 3. August i året 2000 vil D/S «OSTER» for egen dampmaskin for første gang på 36 år, komme inn på Vågen i Bergen til åpningen av NORDSTEAM 2000 BERGEN. Der vil den bli hilst av de andre damp og veteranskipene. Myndighetspersoner og tusenvis av bergensere, vestlendinger og tilreisende vil bivåne det store øyeblikk. Særlig for alle vestlendinger vil dette være en svært gripende opplevelse. Riksantikvaren vil også være invitert, enten han har bidratt til dette store øyeblikk, eller ikke. Vi får håpe det første.

Øyvind Konglevoll.



Kollisjon i Horsøysundet for 58 år siden

«Årene 1940-45 var for Det Stavangerske Dampskibsselskab vanskelige. Daglige problemer, uvisshet og påkjenninger av mange – dessverre også med ulykker som krevet tyngre ofre enn materielle tap. Men viksomheten skulle, og måtte drives under krigens og okkupasjonens hårde lov. Skipsfarten langs kysten og på fjorder var nødvendig, ja, for mange en livsbetingelse – folk skulle jo fortsatt leve, med eller uten krig.»

Og det var nettopp en livsbetingelse for folk langs kysten, at disse, «kystens svaner», ble holdt i kontinuerlig fart. Folk og forsyninger måtte fram. Mange av «postbådan» fikk en ublid skjebne. Flere ble torpedert med tap av mange mennesker. Heller ikke de mindre fartøyer, som kuttere osv., gikk klar. Kollisjoner var heller ikke ukjent. Og det var det sistnevnte som hendte «Kong Haakon», og kutteren «Buvik» i Horsøysundet den 24. Oktober 1941.

«Kong Haakon» var på 876 br.reg.tonn, og tilhørte Det Stavangerske Dampskibsselskab. I krigens første fase ble skipet rekvirert av norske militære myndigheter. Deretter ble skipet rekvirert av britiske myndigheter til transport av tropper. Da «Kong Haakon» igjen ble frigitt, ble den satt inn i fart i den delen av Nord-Norge som fremdeles var fritt. Men etter en tid kom den tilbake i ruten Oslo – Bergen. Og den 24. Oktober 1941, finner vi «Kong Haakon» i Horsøysundet på vei til Kleven fra Kristiansand. Men la oss stoppe her og heller gå over til sjøforklaringen som ble holdt i Mandal den 28. oktober 1941.

Retten ble administrert av dommerfullmektig Nyhus, med kaptein Hjalmar Evensen og båtbygger Albert Johannessen som sakkyndige domsmenn. Og havnefogd Torjusen møtte som sjøfartsdirektørens stedfortreder. Videre var konsul M.D.Bessesen i retten som representant for Det Stavangerske Dampskibsselskab og H.P.Tallaksen som representant for «Buvik»s fører og et assuranceselskap.

Kapteinen om bord i «Kong Haakon»'s innledende rapport: «Dampskipet «Kong Haakon» i kyststruten Oslo – Bergen, avgikk fra Kristiansand fredag den. 24. Oktober kl. 9.50. Det var stille, klart vær. Man styrte som vanlig kurs gjennom leden.

Kl. 11.30, var kystruta ved Landøy. Der fikk vi øye på en kutter på babord side. Kutteren var på kurs tvers av oss. Vi la nå kursen til styrbord. Kutteren gjorde ingen kursendring. Vi signaliserte med tre støt i fløyta, og full fart akterover, men kollisjonen var ikke til å unngå. Kutteren gikk da med baugen inn i babord side med slik kraft, at det ble et hull i skutesiden. Fartøyet viste seg å være «Buvik» av Haugesund«.

«Buvik»'s rapport: «Vi styrte kurs gjennom farvannet til kl. 11.30. Da vi var ved Langøyodden, og skulle dreie østover, oppdaget vi S/S «Kong Haakon». Denne kom østfra omtrent på tvers av vår kurs. Man så straks at kollisjon var uunngåelig hvis man gav høyre ror. Derfor besluttet vi straks å gi hardt venstre ror om mulig å svinge skipet på samme kurs som «Kong Haakon». Hensikten herved var å muligens å unngå kollisjon eller muligens å dempe den så mye som mulig. Da «Buvik» hadde svinget ca. 4 streker eller vel så det støtte man med styrbord baug mot «Kong Haakon»'s babord side. Under sammenstøtet gikk «Buvik» for full fart. Straks klar av postbåten begynte baugen på kutteren å synke, og vi fortsatte derfor med full fart forover, og fikk landsatt kutteren i Grassholmbukta».

Etter rapportene var opplest, begynte rettsforhandlingen. Den første som forklarte seg var «Kong Haakon»'s kaptein, Chr. Langaker. Han hadde vært ansatt i Det Stavangerske Dampskibsselskab de siste 27 år, og siden 1928, kaptein. I alle år siden ansettelsen hadde han vært i kystfart, og var meget godt kjent i farvannet:

Adm: Og nå var dere altså på vei fra Kristiansand til Kleven?

-Ja, i den vanlige ruten Oslo-Bergen.

-Var De selv på kommandobroa?

-Jeg var ikke på broa under manøvrene, men jeg var der i kollisjonsøyeblikket. Straks det ble slått stopp i maskinen løp jeg ut på broa. Jeg har nemlig lugar rett bak broa.

-Hva var det første De så?

-Jeg så «Buvik» komme på tvers av vår kurs, og den var bare noen favner fra oss. Vi lå da kloss ved en stake i sundet, og maskinen gikk full fart akterover.

-Hvordan var det med «Buvik»?

-Jeg gikk ut fra at den også bakket, men begge skip seg fremover. «Buvik» traff oss på babord side like under forvantet. Resultatet ble et hull i skutesiden på «Kong Haakon», ca. 3 fot høyt og 1 fot bredt. Hullet er ca. 4 fot over vannlinjen.

-Er det skade på «Kong Haakon»'s last?

-Nei, ingenting utenom riften i skutesiden.

-Mener De at De ville ha hørt signal, hvis et slikt var blitt gitt?

-Ja. Det er jeg sikker på, men jeg hørte ingen signal fra motorkutteren.

Havnefogd Torjusen rettet en del spørsmål til kapteinen, bl.a. om det var vanlig fra deres side å gi et langt støt i fløyten før skipet gikk inn i et trangt farvann osv. Kapteinen svarte at det var vanlig at kystruten «blåste» i fløyta, når den gikk gjennom trange og lite oversiktlige sund. «Kong Haakon» har en meget sterk fløyte. Men «Buvik» var ikke blitt observert fra «Kong Haakon»'s bro på grunn av Langøypynten. Men fra «Buvik»'s bro, burde de ha sett kystruta. Noe nytt kom ikke frem av forklaringen til styrmannen, eller losen om bord i «Kong Haakon».

Fører av «Buvik», kystskipper Peder R. Hinderaker, skulle nå avgi forklaring:

«Buvik» var på 156 bruttotonn, og han selv eide halvparten i den. Den andre halvparten eies av hans to brødre, som begge var med om bord. Den ene som maskinist og den andre matros.

Adm. spurte «Buvik»'s fører, om han var godt kjent i farvannet.

Ja.

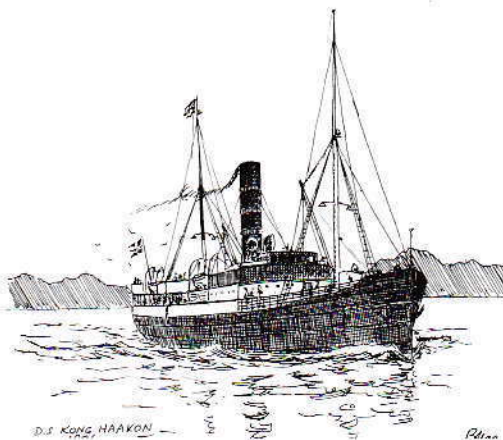
Har De reist der meget?

Ja.

Hvor var De da kollisjonen inntraff?

I styrehuset.

Hvor stor fart hadde «Buvik»?



Full fart, omtrent 6 mil.

Hadde dere gitt signaler da dere gikk inn i Horsøysundet?

Nei.

Hvorfor ikke? De vet jo at farvannet der er trangt.

Ja, men været var klart og jeg så ikke noe. Dessuten er det vanskelig for oss med motorfartøy å høre fløytesignal.

Slik fortsatte forhøret. Havnefogd Tørrusen spurte Hinderaker hvorfor han hadde gitt babord ror som var imot alle styringsregler, og om skipperen hadde gitt to støt i fløyta?

Nei.

Men det skulle ha vært gjort!

Ja, men i forfjamselse ble signalet ikke gitt.

Konsul Tallaksen spurte om et slikt signal ville ha hatt betydning.

Hinderaker: Nei, absolutt ikke.

De andre vitnene om bord i «Buvik» hadde heller ikke noe nytt å fortelle.

Dermed var sjørettens forhandlinger slutt. Hvem som hadde skyld i kollisjonen ble ikke ført for rett i Mandal. Det var jo en sak mellom forsikringsselskapene.

«Buvik» sank ned til lukekarmene, men ble senere brakt flott. Den var på vei fra Visnes ved Kristiansund til Oslo. «Buvik» var assurert for 15.000 kroner, så eiere ville ikke lide tap, men lasten med 260 tonn kalkstein var ikke assurert.

Trolig grunn til kollisjonen må ha vært: Trangt farvann, for liten svingplass og dårlig sikt.

Aage A. Wilhelmsen

Kilde: «Det Stavangerske Dampskibsselskab 1855-1955» og «Lindesnes»

Tegning: Bård Kolltveit

BESTILLINGSKUPONG FOR BOKA

D/S «BØRØYSUND»

Norsk Veteranskibsklub

Postboks 1287 Vika

0111 Oslo

Prisen er NOK 198,- + porto/emballasje

Undetegnedes ønsker eksemplar(er)

Navn

Adr.:

Postnr.:

Underskrift



År 2000



FJORDABÅTKALENDEREN

FJORDABÅTKALENDEREN 1999 BLE EN STOR SUKSESS.
NORDHORDLAND VETERANBÅTLAG SATSER DERFOR PÅ Å
GJENTA SUKSESSEN MED

FJORDABÅTKALENDEREN ÅR 2000.

GJENNOM 13 HISTORISKE BILDER OG HISTORIKK VISES
UTVIKLINGEN AV FJORDABÅTEN LIKE FRA 1850-ÅRENE OG
FREM TIL VÅRE DAGER.

*PRISEN ER DEN SAMME
SOM I FJOR:*

KR 80,- + PORTO.

*Ved større bestillinger
gies rabatter.*

*Bedrifter kan få påtrykket
egen logo*



KALENDEREN INNEHOLDER
I TILLEGG FAKSIMILER AV
ANNONSEKLIPP OG
RUTEHEFTER FRA FLERE AV
DE GAMLE SELSKAPENE, OG
ER DERFOR OGSÅ ET UNIKT
SAMLEROBJEKT.

*Kalenderen kan bestilles
hos:*

- *Tor Bjørgaas, telefon
56 35 41 82*
- *Viggo Nonås, telefon
56 19 19 91*

Returadresse:
Postboks 1287 Vika,
N-0111 oslo
Tlf.: 22 41 70 41

