

DAMPSKIBS

P O S T E N



Dampskibsposten

Dampskibsposten er medlemsblad for Norsk Veteranskibsklub, Veteranskiplaget Fjordabåten, Bergen, Nordhordland Veteranbåtlag og Atløys Venner.

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

Opplag 2.020

Styremedlemmer 2001

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: p: 22 55 93 04
Øistein Lydersen a: 22 53 26 10

Sekretær: Øyvind Ødegård 64 86 82 55
90 03 39 22

Veteranskiplaget Fjordabåten

Postboks 1740 Nordnes
N-5816 BERGEN
www.fjordabaaten.no

Formann: Pr. telefon
Harald Kvinge p: 53 41 52 14
a: 53 49 13 00

Kasserer:
Arne Lyngtun 55 28 07 31

Sekretær:
Harald Sætre 55 24 33 57

Nordhordland Veteranbåtlag

N-5991 OSTEREIDET

Leiar: Pr. telefon
Tor Bjørgaas 56 35 41 82

Nestleiar:
Vidar Lehmann 55 12 05 76

Kasserer:
Jostein Sørensen 56 32 21 22

Sekretær
Viggo Nonås 56 19 19 91

Atløys Venner

Danielsvike 23
N-6900 FLORØ

Innholdsfortegnelse:

Side

- 3 Til Dampf Rundum i Flensburg med D/S "Børøysund"
- 9 D/S "Styrbjørn"
- 12 Rundreise hurtigruteskipet «Lofoten»
- 18 Prospektkortet Del VI
- 22 Modellkonkurranse og utstilling på Sjøfartsmuseet
- 25 På besøk i en miniatyrverden
- 30 En ny æra for D/S "Turisten"?
- 31 Mitt barndoms cruise

Forside: Sporty jenter! Fire sjettedeler av «Børøysund's» dekkmannskap.
Foto Dag Thorstensen.

Baksiden: M/S «Lofoten».

Stofffrist neste nr.: 15. januar 2002

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

Til Dampf Rundum i Flensburg med D/S "Børøysund"

Tradisjonen tro har mannskapet ombord i D/S "Børøysund" vært på sommertur. Opprinnelig var dette en ren ferietur som belønning for dugnadsinnsats gjennom året, men etterhvert som skipet har blitt restaurert mer og mer til 1935-utgaven, har også representasjonsoppgavene blitt hyppige. Årets sommertur gikk derfor til det 5. Dampf Rundum i Flensburg, hvor vi var invitert til å delta sammen med andre dampskip og veteranfartøyer.

Nå er ikke dette første gang "Børøysund" har vært i Flensburg – vi har deltatt to ganger tidligere. Men likevel, en invitasjon til å delta på et stevne hvor vi kan vise frem båten og treffe likesinnede, er alltid en inspirasjon.

Meningen var å gå til Skagen i første omgang, og der bunkre kull for den videre seilas. Men den gang ei. Sjøfartsmyndighetene godkjente ikke krengeprøven som ble foretatt i juni, og nektet å gi oss seilingstillatelse direkte til Skagen. Vi måtte følge Svenskekysten før vi krysset over til nordsiden av Sjælland.

Fredag 6. og lørdag 7. juli

Usikkerheten om vi i det hele tatt fikk gå hang over oss helt til det siste. Man mister litt motet ved slik usikkerhet, det er liksom ikke noen vits i å gjøre det lille ekstra for at alt skal bli bra. Men da beskjeden om at vi kunne gå kom, ble det trådd til for fullt, og vi forlot Oslo ved 20.30-tiden.

Lugarplassene var fordelt til alle de 24 mannskapene, det var varmt og flott vær, og Lysekil var første stopp.

Turen gikk stort sett utaskjærs, i blikkstilte og med en nydelig solnedgang, måneskinn og en ikke mindre flott soloppgang. Maskinen laget sine kjente svusj-svusj-lyder, med jevnlig tillegg av lyden fra kullskuffer, farten var 9 mil, roret var lett å mestre – inntil den gamle damen synes det var nok, og ertet oss ved plutselig å skjene ut en smule.

Det ble fortøyd i Lysekil klokken 11.30 lørdag, en hyggelig seilerby hvor vi ble møtt av D/S "Bohuslän"s Bo Starmark, hvor vi fikk låne vannslangen fra et skip som lå foran oss, hvor sjøvannet var varmt og solen skinte, kanskje typisk det vi forbinder med "Svenskekysten". Og hvor Magne lurte noen av oss ut på tur over fjell og gjennom hager, før badeplassen han visste om åpenbaret seg. Vi fant en mye raskere vei tilbake, men det var en flott badestrand.

Søndag 8 og mandag 9 juli

Vi lå i Lysekil til søndag ettermiddag, og fikk en fin tur gjennom svensk skjærgård, ikke minst på innsiden av den idylliske Gullholmen. Ved Molløsund ble vi overrasket av kulingkast, samtidig som himmelen åpnet sine sluser i tillegg til lyn og torden,

5. Flensburger DAMPF RUNDUM®

13. - 16. Juli 2001



www.shz.de

Kappseilasen på Flensburger Förde. Skipene ligger klare med dampen oppe, venter bare på startsignalet.

men uværet var over like raskt som det kom – og vi slapp å nate dekkene den dagen.

I løpet av natten overhørte vi flere meldinger fra skip og fra land om mulig brann i et skip. Men skipet var oss, og "brannen" var røyk fra skorsteinen. Nå hadde vi meldt fra på forhånd, så den svenske sjøredningstjenesten kunne etterhvert berolige de som meldte fra.

Bestemmelsesstedet var Hundested, en liten by nord på Sjælland, hvor vi skulle bunkre neste formiddag. 5 tonn nøttekull ble tatt ombord på en times tid. Vi forlot Hundested om ettermiddagen, en industrikai er ikke særlig interessant.

Tirsdag 10 og onsdag 11 juli

Det ble altså nattseilas til Sønderborg, hvor vi kom midt på dagen tirsdag, og hvor vi skulle ligge til torsdag. Sønderborg er en hyggelig by, med bro som åpner seg for båtene to ganger i timen. Rett overfor Sønderborg ligger Dybbøl Skanse. Det var der den dansk-tyske krigen i 1874 ble avgjort, og Danmark mistet Schlesvig-Holstein etter harde kamper og store mannefall.

I Sønderborg ble vi mottatt av et ekstremt hyggelig havnevesen, med sjefen sjøl, Lasse Andersen i spissen. Han kjørte oss til nærmeste skipshandel for innkjøp av fire wireklemmer! til askeheisen som hadde røket under en tømning, og han skaffet oss også fire kasser is – ganske gratis.

Deretter kastet han seg på telefonen for å undersøke hvor vi kunne få sort maling tilnærmet Pilot – som jeg i et anfall av akutt forvirring hadde glemt å ta med fra Oslo. Og han – jeg hadde nesten sagt naturligvis – kjørte oss til butikken for å hente. Utrolig service og en meget hyggelig by med kafeer og restauranter i kloss nærhet.

Onsdag gikk en del av oss i gang med å gjøre båten pen og ren til morgendagen -



Båten klargjøres før stevnet. Det ble vasket og malt, ordnet og ryddet. Her er maskinens nye håp, Jan Vidar, i gang med messingpussen.

det ble vasket og skurt, messingen fikk en omgang Strahldur, og litt tid til flekkmaling ble det også. Noen intense timer, med godt resultat.

Været var strålende og samtlige måltider ble inntatt i det fri på soldekket akter.

Utpå kvelden kom D/S "Skjelskør", og fortøyde langs siden på "Børøysund". Et hyggelig gjensyn med et hyggelig, lite skip. Det er vel unødvendig å si at det ble tatt både én og to gjensynsskåler.

Torsdag 12 juli

"Skjelskør" går noe saktere enn "Børøysund", og forlot Sønderborg litt før oss. Vi kom avgårde klokken 10.00, med tradisjonelle tre lange støt i fløyten til avskjed. Fra Sønderborg til Flensburg er det ikke mer enn tre timer. Vi gikk først til bunkringskaaien litt utenfor byen, hvor vi tok ombord noen tonn kull, og la igjen alt bunkringsutstyret. Men kullene var dårlige, det var fullt av grus, og det meste måtte regelrett siles før vi kunne ta det i bruk. Heldigvis fikk vi låne noen greip, ellers hadde dette ikke gått; sile tonnevis av kull med greip før det ble spadd opp i trillebår og sekker!

Klokken tre på ettermiddagen gikk vi inn til museumshavnen, og ble hilst av allerede ankomne fartøyer, med mer eller mindre hese dampul, til stor fornøyelse for de fleste. Det er som å bli hensatt til en svunnen tid, når lyden av gamle dampfløyter ljoemer over havna.



SB livbåt hadde ligget tørt i krybbene helt siden oppussingen i fjor, og trengte saltvann for å komme seg. Og sprekkene forsvant, etter at båten hadde hengt innpå ett døgn i davitene.

Lørdag, og omvendt søndag. Det ble blåst i fløyter, samtlige skip hadde storflagging, og det meste var såre vel. Om kvelden var alle invitert til crew-treff ombord i "Stettin", hvor ølet var gratis.

Søndag var det også hektisk, med tre turer på hverandre. Noen av mannskapene reiste hjem, mens andre kom til. Om kvelden arrangerte "Børøysund" åpent skip med god, norsk mat og drikke til stevnets deltakere og mannskaper – faktisk har dette blitt en populær tradisjon, og et hyggelig arrangement hvor kontakter knyttes.

Vi opplevde også at de mange interesserte, både passasjerer og deltakere på stevnet, virkelig satte pris på "Børøysund" - et originalt fartøy, tatt vare på og dels satt tilbake til så nøyaktig stand som mulig. Vi fikk full erkjennelse for at vårt restaureringsarbeid er riktig, at det ekte er langt bedre enn det å pynte på ved å gjøre tingene bedre enn de opprinnelig var. Vi tolker det slik at den kursen som er staket ut

Stevnet, fredag 13. – mandag 16. juli

Nå kom noen dager med fullt trøkk. Fredag var det åpent skip mellom 1200 og 1600, deretter var det tur fra 1900 til 2100. Interesserte mennesker, fint vær og en meget god stemning mellom mannskap og passasjerer. Denne turen var den egentlige åpningsturen, da alle dampskipene gikk ut Flensburgfjorden, for så å kapseile tilbake. Lite hadde "Børøysund" og "Skjelskør" å stille opp mot kjempene "Stettin" og "Wal", men det morsomme er jo å delta, og å være med på å røyklegge en hel fjord. Denne åpningskvelden ble avsluttet med stort fyrverkeri i havna.

Lørdag tok det virkelig av. Da var det tre 1 1/2 times turer på hverandre, med stappfullt (90 passasjerer) hver gang. "Børøysund"s store mannskap måtte dele seg, slik at noen var i land eller med andre båter på

av Styret og Restaureringskomiteen er korrekt, selv om den for enkelte av klubbens medlemmer kan virke tåpelig og upraktisk.

Vi tar også med oss litt skryt fra en av de effektive, alltid tilstedeværende havnebetjentene; de hadde blitt enige om at "Børøysund" hadde hyggeligst og mest profesjonelt mannskap ved tillegging av avgang, at vi var raske, og ikke minst at vi var så blide og fornøyde!

Mandag hadde vi en bestilt ekstratur på 2 1/2 time om formiddagen, samtidig som stevnet ble avsluttet med defilering ut fjorden. Og mens de andre fartøyene forsvant til sine respektive hjemmehavner, gikk "Skjelskør" og "Børøysund" tilbake til bunkringshavnen og fortsatte å sile kull med greip. En forferdelig jobb, som tok oss innpå fem timer, og bare en god middag om kvelden kunne forsvare slitne rygger og tørre struper. For da tok både vi og Magnar, "Børøysund"s fremragende stuert og sjefskokk fri. Da gikk vi, sammen med mannskapet på "Skjelskør", ut og spiste på en lokal, hyggelig familiedrevet restaurant. Vi må innrømme at det var godt å sette seg til bords – som kjent har ikke "Børøysund" all verdens fasiliteter i den retningen. Iallfall ikke for 25 om gangen.

Hjemover, tirsdag 17 – torsdag 19 juli

"Skjelskør" fløytet oss opp i otta, der den tok en æresrunde i havnen, før den forlot Flensburg til fordel for hjemlige farvann. Noen timer senere var det vår tur, og med dampflytens hese ul forlot også vi Flensburg for denne gang. Vår hilsen ble besvart av flere, også av Kystvakten og av fartøyer som ellers visstnok aldri har hilst på en eneste båt!

Vår honnør til arrangørene, med bl.a. primus motor, Wolfgang Weyhausen, kaptein på D/S "Alexandria" og til Andreas Westfalen, som sluttet seg til mannskapet og ble med opp til Svendborg. Vi hadde en sterk følelse av at de satte pris på vårt besøk, og vi ble oppfordret til også å komme neste gang.

Ferden gikk i idylliske øyfarvann til Svendborg hvor vi overnattet. Her fant vi – etter tips fra Eivind – frem til Restaurant Børsen, hvor 2.etasje var innredet med messa til det danske dampskibet "Martha", som det i sin tid ble laget en ellevill filmkomedie om. Noen i klubben skal visst være i besittelse av filmen.....

Onsdag startet en lang seilas til Lysekil. Vi gikk under Storebeltbroen, været var godt og alt var bra, og torsdag kl 14.30 fortøyde vi i Lysekil ved samme plass som på nedovervei. Styrbord livbåt ble satt på vannet for trutning, dvs. vi lot den henge full av vann i davitene til dagen etter.

Middagen ble servert på akterdekket i nydelig solnedgang, sammen med Bo og Yvonne fra "Bohuslän". Dette ble en slags avslutningsmiddag, siden Magne reiste hjem, og Jan overtok som skipper de siste dagene.

Fredag 20 – søndag 22 juli

Noe diskusjon om hvor vi skulle gå, men Koster lå i kortene alt fra begynnelsen av,



På stevnet i Flensburg var det tusener på tusener av mennesker – i perioder formelig sydet det. Og når de aller fleste var interessert i gamle dampskip, var det kanskje ikke så rart at alle turene var utsolgt?

så slik ble det. Vi gikk fra Lysekil ved 13-tiden, med 23 varmegrader og vel 5 timers behagelig seilas foran oss.

Ankeret gikk i bukta syd for Eknäs, og den nå forholdsvis tette livbåten ble raskt satt på vannet for å hente Eivind som hadde vært hjemme en tur, og som nå kom tilbake med fergen fra Strømstad.

Livbåten ble også benyttet som fraktesbåt til land om kvelden og som sightseeing-båt lørdag – med en røykspyende, ikke akkurat stillegående Seagull påhenger som gikk på 10% oljeblandet bensin, uten bakkemuligheter!

Mens noen slappet av ombord, valgte andre å se hva Koster hadde å by på, pr ben eller pr leid sykkel.

Søndag morgen kl. 0800 lettet vi anker, og først på dette siste strekket inn til Oslo sviktet værgudene oss, sånn halvveis, i allfall i forhold til været vi hadde på store deler av turen.

Like i underkant av 8 timer brukte vi til Oslo, med medvind, hjemlensel og solen i ryggen – selv om den var gjemt bak skydekket. Men vi benyttet anledningen til oppskvær, så vel inne var også det meste ombord i orden.

Dag Thorstensen

D/S "Styrbjørn"

Dampskibsposten intervjuer ildsjelene om bord i veteranskipet, dampflepebåten "Styrbjørn"

Som våre lesere kjenner til, er det dukket opp visse tanker om å gjøre bruk av "Styrbjørn" når man skal markere at det i 2005 er 100 år siden unionsoppløsningen. Det er fra visse hold antydning av vage planer om å sende skipet til Narvik havn hvor skipet gjorde tjeneste som slepebåt under svensk flagg fra 1910 til 1963.

Skipet vil stå fram som et fint eksempel på godt samarbeid mellom våre to nasjoner også etter unionsoppløsninger.

Nå vet vi alle at det enda gjenstår mye arbeid og at det kreves mange kroner før "Styrbjørn" er klar for den lange sjøreisen. For tiden ligger hun ved kai hos Drammen Skipsreparasjon i Drammen.

Tirsdag den 29. mai tok DAMPSKIBPOSTEN en tur om bord for å prate litt med den trofaste dugnadsgjengen som møter opp til dugnad hver tirsdag kl. 1800. Disse karene har ved hardt arbeid og langvarig stahet brakt "Styrbjørn" dit hun er i dag. De arbeider målbevisst for å bringe "Styrbjørn" tilbake til den stand hun var i 1950.

Vi intervjuet dugnadsgjengen for å få deres syn på planene for 2005. Tilstede var: Erik Steen, Simon Westrheim, Åge Skjelnes, Gøran Hansen og Terje Bjerén. Terje er skipets representant i rådet for markeringen.

Hvordan ser disse karene på Narvik-prosjektet? Er det realiserbart?

Åge: "Det er mulig tidsmessig dersom man får nok penger". Simon: "Jeg er enig med Åge, tidsmessig går det fint". Erik: "Spørsmålet er penger". Gøran og Terje samtykker, det står på penger. Hva gjenstår av arbeid på skuta? Erik: "Det er en del stålarbeider å utføre på skroget, noen plater må skiftes. Det er vesentlig overvanns. Men, det må klinkes. Å klinke er dyrt, det koster mange penger, men det er et krav



D/S "Styrbjørn". Foto: Harald Pedersen.



D/S "Styrbjørn" i Drammen. Foto: Harald Pedersen.

fra Riksantikvaren". Simon: "Akter må det bygges opp mannskapslugarer fra nytt av". Åge: "Forut (eg. midtskips) må muligens noen lugarer tas ut for å få reparert skroget og så settes på plass igjen". Simon: "På broen ble innredningen tatt ut, men er nå i ferd med å komme på plass igjen".

Hvordan står det så til i skipets hjerte, i maskinrommet? Erik: "Maskinrommet og maskinen er det området som er kommet lengst. Det er nesten komplett, bare småting gjenstår".

Hva med skipets hjerne, broen? Simon: "Skipet har to ratt av messing, 40 cm. i diam. på broen og ett av tre akter som nødstyring. Vi har ingen av dem. Det mangler også natthus til kompasset". Åge: "Vi skulle hatt en radar og man kunne tenke seg et ekkolodd". Erik: "Vi må vel ha en ny VHF-radio. Den gamle som er om bord sammen med telefoniradioen vil ikke bli godkjent, ifølge Televerkets mann". Åge: "Vi må ha nye elektriske sidelanterner og akterlanterne. Mye av det elektriske anlegget må monteres på nytt og delvis fornyes. Vi trenger sårt en elektriker med på laget. Det er fritt fram å melde seg på". Gøran: "Vi mangler et anker og mye kjetting". Erik: "Noe av den kjettingen vi har er muligens for slitt og må skiftes ut".

Det viser seg i den påfølgende diskusjon at man trolig bare har ca. 2 lås kjetting, noe som selvsagt er altfor lite og aldri vil bli godkjent.

Simon: "Målet vårt var jo å komme til Narvik i 2002, også Narvik ønsket dette. Men dessverre, det ønsket er ikke realiserbart. Nå ser vi fram til 2005. Til dette trengs



Dugnadsgjengen ombord, Erik Steen, Simon Westrheim, Åge Skjelnes, Gøran Hansen og Terje Bjerén. Helt til venstre intervjuer Kurt Hveding. Foto: Harald Pedersen.

en rekke frivillige mannskap". Terje: "Turen i 2005 tenkes å gå fra Oslo til Narvik hvor man vil være 1. mai. På sørtur planlegges det å være i Bergen 17. mai og 7. juni i Oslo. Etter Oslo går turen til Gøteborg, København og Stockholm. Det blir selvsagt anløp av en rekke steder langs kysten. Offentlige representanter i samband med markeringen vil være med. Skipet vil også ha om bord gaver som skal utdeles for å markere det gode forhold mellom broderfolkene i de forløpne 100 år. Prosjektet er et samarbeid mellom Norsk Veteranskibsklub (rederiet), Norge A/S, Riksantikvaren og Kulturrådet".

Det må medgis at stemningen i dugnadsgjengen for tiden er noe laber. De mener at man sårt trenger penger NÅ for å få fortgang i arbeidet. Venter man for lenge med pengene risikerer man at folkene går trett og lei det hele. Da vil "Styrbjørn" og hele markeringen av de 100 år for unionsoppløsningen være ille ute.

Dampskibsposten henstiller til de som styrer pengesekken at de åpner den. Det henstilles også til mulige sponsorer å tre støttende til. Og til slutt: Interesserte, meld dere til dugnadstjeneste om bord "Styrbjørn", det kan resultere i en flott sjøreise i 2005.

K. H.

Rundreise hurtigruteskipet «Lofoten»

Bli med på en fantastisk rundreise med det verneverdige hurtigruteskipet «Lofoten» .

Avgang Bergen onsdag 13. februar 2002 kl. 2230.

Ankomst Bergen søndag 24. februar 2002 kl. 1430

«Lofoten» er et vakkert skip, bygd i 1964 på Akers Mek. Verksted i Oslo. Skipet tilhørte opprinnelig Vesteraalens Dampskibsselskab (VDS) på Stokmarknes, men i dag tilhører skipet Ofotens og Vesteraalens Dampskibsselskab (OVDS) i Narvik. Rederiet gir medlemmer av Norsk Veteranskibsklub 10 prosent rabatt på rundreisepreisen. Dette tilbudet gjelder selvsagt også for medlemmer av våre søsterforeninger på Vestlandet og eventuelt andre abonnenter av Dampskibsposten. Rundreisepreisen varierer noe avhengig av lugarkategori (NOK 5940 per person i lugar uten dusj og toalett og NOK 6750 per person i lugar med dusj og toalett). Prisen inkluderer reise, lugar og helpensjon Bergen–Kirkenes–Bergen. Personer under 12 år eller over 67 år får ytterligere avslag i prisen. Eventuelle utflukter er ikke inkludert.

Det som gjør en rundreise med «Lofoten» til en uforglemmelig opplevelse er først og fremst den stadig skiftende naturen. 2500 nautiske mil med kystlandskap og 34 ulike steder som anløpes både på nordgående og sydgående. I februar er lyset tilbake på dagtid, mens nordlyset regjerer på kveldstid. I løpet av 11 døgn får man som regel oppleve værgudenes ulike innfall – det skaper flotte kontraster og er med på å krydre opplevelsen. 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. Det blir imidlertid relativt sett dyrere å kun delta på deler av rundturen. Noen eksempler:

Bergen–Kirkenes–Trondheim	94,0 % av full rundreisepreis
Bergen–Kirkenes–Bodø	93,0 % av full rundreisepreis
Trondheim–Kirkenes–Trondheim	92,0 % av full rundreisepreis
Bergen–Kirkenes	67,0 % av full rundreisepreis
Kirkenes–Bergen	55,0 % av full rundreisepreis

Hurtigruteskipet «Lofoten»

Bakgrunn

Under andre verdenskrig gikk omtrent halve hurtigruteflåten tapt. Den resterende delen var nedslitt og ble etter hvert betraktet som gammel og uhensiktsmessig. Det



var derfor nødvendig å foreta en total modernisering av hurtigruteflåten. Dette ble høyt prioritert av myndighetene som så på Hurtigruten som et helt nødvendig middel for å gjenreise og modernisere landet. Planleggingen ble igangsatt allerede under krigen, og i løpet av en 15-års periode – fra 1949 til 1964 – ble 14 nye skip levert. Den største endringen sammenlignet med mellomkrigstidens hurtigruteskip var at dampmaskinen nå var erstattet av dieselmotoren. Alle skipene var spesialbygd for hurtigrutefart, og flåten var bedre og mer homogen enn den noen gang hadde vært.

De fleste dampskipene i Hurtigruten ble bygd ved norske verft som Akers Mek. Verksted, Trondhjems Mek. Verksted, Bergens Mek. Verksteder eller Fredriksstad Mek Verksted. Etter andre verdenskrig førte bl.a. materialknapphet til at oppdragene havnet i utlandet (Italia, Danmark og Vest-Tyskland). Da Nordenfjeldske på slutten av 1950-tallet bestemte seg for å erstatte dampskipet «Sigurd Jarl» med et nybygg, var det imidlertid Trondhjems Mek. Verksted som fikk kontrakten. Skipet ble overlevert i 1960 og fikk navnet «Harald Jarl».

Innredningen fulgte samme hovedprinsipp som de øvrige etterkrigsskipene med 1. plass midtskips og 2. plass akter. Det som imidlertid var nytt på «Harald Jarl» var egen utsiktssalong på 1. plass – mellom bro og røykesalong. Skipet er for øvrig særlig kjent for Kaare Espolin Johnsons enestående utsmykning av røykesalongen forut. Bildene er spesiallaget for skipet og har meget stor verdi.

En annen spesialitet ved «Harald Jarl» er maskinen. Det er en Burmeister & Wain av «coverless»-typen bygd på lisens ved Akers Mek. Verksted i Oslo. Det er en 5-sylindret enkeltvirkende 2-takter med motgående stempler. Prinsippet ble utviklet



«Lofoten», en flott representant for de klassiske hurtigruteskipene.

ved Harland & Wolff i Belfast på 1940-tallet. I løpet av påfølgende 20-årsperiode ble det bygd mange slike maskiner – ikke bare ved Aker, men også ved andre verft. Maskinen på «Harald Jarl» er trolig den eneste «coverless»-maskinen igjen i Norge?

«Lofoten»

De tre neste hurtigruteskipene som ble bygd – «Lofoten», «Kong Olav» og «Nordnorge» ble alle levert i 1964. De var også bygd ved norske verft, og de ble bygd over samme lest som «Harald Jarl». 1964-generasjonen hadde riktignok ikke samme type maskin som «Harald Jarl», men var i stedet utstyrt med en mer tradisjonell 7-sylindret Burmeister & Wain hovedmotor.

«Lofoten» ble bygd ved Akers Mek. Verksted for Vesteraalens Dampskibsselskab (VDS) på Stokmarknes – rederiet som i 1893 var selve pioneren i hurtigrutefarten. Skipet fikk et fint interiør med mye treverk – i motsetning til de andre skipene fra samme periode som ble innredet med mer moderne plater.

Etter omfattende aksjocoppkjøp på midten av 1980-tallet overtok Ofotens Dampskibsselskap (ODS) i Narvik kontrollen over VDS, og 1. januar 1988 ble de to rederiene formelt fusjonert til Ofotens og Vesteraalens Dampskibsselskab (OVDS). Senere samme år ble «Lofoten» solgt til Finnmark Fylkesrederi & Ruteselskap (FFR). Åtte år senere ble skipet kjøpt tilbake av OVDS. «Lofoten» har imidlertid hele tiden seilt i Hurtigruten – den tradisjonsrike ruten mellom Bergen og Kirkenes. Når skipet etter planen blir avløst våren 2002, har skipet trafikkert denne kyststrekningen sammenhengende i 38 år. Utseilt distanse vil da være nærmere 3

millioner nautiske mil eller en distanse tilsvarende jorda rundt ved ekvator 140 ganger.

Framtidsplaner

Dagens hurtigruteflåte består av elleve skip. I tillegg til de verneverdige skipene fra 1960-tallet – «Harald Jarl» og «Lofoten» – er det tre skip bygd på 1980-tallet og seks på 1990-tallet. De to klassiske skipene vil imidlertid bli erstattet av hvert sitt nybygg våren 2002. OVDS har imidlertid bestemt seg for å beholde «Lofoten» også etter dette. Neste sommersesong vil skipet bli satt inn i en ny spennende turistrute i Nordland, og senere på året er det meningen at «Lofoten» skal settes inn i Hurtigruten igjen som erstatning for «Nordnorge» som da skal operere i de chilenske fjordene samt Antarktis.

Det er meget gledelig at OVDS ønsker å beholde «Lofoten». Hvor lenge dette vil skje er uvisst, men lønnsomheten ved fortsatt drift vil selvfølgelig være avgjørende. Alt tyder på suksess – interessen for gamle «Lofoten» ser i alle fall ut til å være større enn noensinne.

Riksantikvaren og hurtigruteskipene

Riksantikvaren har inneværende år gitt «Lofoten» status som «verneverdig skip». Dette er en frivillig avtale mellom rederiet og Riksantikvaren som bygger på to klare forutsetninger. For det første har Riksantikvaren definert skipet som verneverdig. Det er i den sammenheng særlig skipets kulturhistoriske betydning som har blitt vurdert i tillegg til skipets autentisitet og tekniske tilstand. Den andre forutsetningen er knyttet til rederiets forpliktelser når det gjelder videre drift av skipet. Målet er å bevare mest mulig av skipets nåværende struktur og atmosfære. De ulike endringene som har funnet sted om bord i løpet av skipets lange fartstid er en del av skipets naturlige utvikling, og det er ikke ønskelig å tilbakeføre skipet til tidligere utseende. På «Lofoten» har endringsomfanget vært relativt beskjedent, så det fremstår fortsatt i hovedtrekk som et klassisk skip fra 1960-tallet.

Av de 14 etterkrigsskipene er det nå bare noen ganske få eksemplarer igjen her i landet, og Riksantikvaren har gitt uttrykk for at det er viktig å forsøke å bevare flest mulig av disse klassiske hurtigruteskipene. «Lofoten» er en ypperlig representant i så måte. «Lofoten» er ikke bare en fin representant for selve Hurtigruten som institusjon, men skipet representerer også norsk verkstedsindustri på sitt ypperste. Dette er et viktig kulturminne som store deler av befolkningen har et nært forhold til.

For mer informasjon eller booking, ta kontakt med:

Eivind Lande – Åsav. 1B – 0362 Oslo.

Telefon: 22 46 96 80 – Priv. 22 94 03 88 jobb – Faks: 22 94 04 04

e-post: el@ra.no



Bergenhus, med sine mektige steinbygninger, har alltid imponert turistene som kommer til Bergen sjøveien. Ved Festningskaaien ligger Nordenfjeldskes «Haakon VII» og trolig «Sigurd Jarl» i hvit sommerdrakt. I forgrunnen er en av de første «BEF»ene på vei over Vågen. Bildet er fra 1910.
Foto: Mittet & Co. Jostein Sørensens samling.



agen med Bergenhus

Prospektkortet del VI

Prospektkortet som presenteres denne gang er dominert av fire individuelle blikkfag: Bergenhus, Festningskaaien, de elegante dampskipene og den lille fergen i forgrunnen. Alle har sin spesielle og fengslende historie å fortelle, og nærværende forfatter skal prøve å formidle den i korte trekk til Dampskibspostens lesere.

Festningskaaien

Festningskaaien i Bergen ble anlagt i 4 etapper i årene 1879-1895 og fikk en samlet kailengde på 464 meter. Navnet gav seg selv, der den ligger ved foten av den eldgamle Bergenhus Festning, med røtter tilbake til 1100-tallet.

Fra først stund ble Festningskaaien tatt i bruk som en slags "honnørbrygge", og her fikk mange av de mellomstore passasjerdamperne fast kaiplass – enten det nå var turistskip, Englandsbåten eller Hurtigruten. (De største turistdamperne måtte ennå i mange år ankre opp på Puddefjoren pga. manglende dypvannkai. Den kom først i 1939, da Dokkeskjærskaien var ferdig). Festningskaaien fikk et etter forholdene romslig kaiareal hvor det også var anlagt havnespor for jernbanen, slik at gods kunne kjøres helt hen til skipssiden. Beliggenheten ved innløpet til Vågen og med Bergenhus som mektig fondvegg, gav passasjerene et unikt skue og den mest maleriske entre til den gamle by. I 1920-årene ble Festningskaaien ytterligere utvidet. Under eksplosjosulykken 20. April 1944 ble kailegemet sterkt ramponert, men allerede året etter var de største skadene utbedret slik at kaaien kunne taes i bruk igjen.

D/S "Haakon VII"

På dette prospektkortet fra omkring 1910 er det to av Det Nordenfjeldske Dampskibsselskabs (NFDS) vakre skip som i hvit sommerdrakt ligger ved Festningskaaien. Skipet til høyre er D/S "Haakon VII" og det til venstre trolig D/S "Sigurd Jarl". "Haakon VII" var levert til NFDS i mai 1907 fra Trondhjems Mek. Værksted, og var etter manges mening landets flotteste passasjerskip. Med sine 1347 brt. og 250' lengde var det i hvert fall landets til da største. Innredningen var smakfull og spesielt innrettet mot turisttrafikk. Det var lugarplass til 144 passasjerer. En tripple expansion dampmaskin på 1850 ihk. gav en fart på 13,5 mil.

D/S "Haakon VII" gikk straks inn i rederiets rute Trondheim – Bergen – Newcastle i samseiling med Det Bergenke Dampskibsselskab (BDS). Her gikk det frem til utbruddet av 1. verdenskrig i 1914. Etter fredsslutningen i 1918 ble ruten gjenopptatt, og "Haakon VII" gjeninntok sin plass i seilingsopplegget. Særlig lenge varte dette imidlertid ikke, for etter at BDS hadde satt inn de langt større skipene "Leda" og "Jupiter", bestemte NFDS å trekke seg ut av samseiling i oktober 1921. "Haakon VII" ble nå lagt opp, men våren 1923 ble den – med svartmalt skrog – satt

inn i Hurtigruta. Her ble skipet straks populært – særlig blant rundreiseturistene – takket være sine rommelige salonger og smakfulle innredninger. I 1923 fikk "Haakon VII" en større ombygging, hvor bl.a. den gammeldagse 3-klasseinndelingen ble lagt om til 2 klasser; 1. og 3. klasse. 2.klasse forsvant.

Perioden som hurtigruteskip skulle ikke bli lang for D/S "Haakon VII". 6. oktober 1929 kl. 22.30, i tett regn og sørøstlig storm, gikk skipet på grunn ved Melsholmen ved Stavenes. "Haakon VII" var på sydgående da det kom ut av kurs, og på grunn av farten rente det forskipet langt opp på land, veltet over på styrbord side og ble liggende med 90 grader slagside. Akterskipet sank. Denne fatale ulykken kostet 18 mennesker livet. Takket være enestående innsats fra båtsmann Anders Andersen ble 55 andre passasjerer reddet over til holmen hvor de søkte ly. Neste morgen ble de overlevende funnet av D/S "San Lucar" til Spanskelinjen, og brakt inn til Florø.

Vraket av D/S "Haakon VII" ble liggende slik til våren 1930. Da ble det rettet opp, bragt flott og tauet til BMV Laksevåg for dokksetting. Etter inspeksjon fant rederiet skadene så store at skipet ble kondemnert. Senere på sommeren ble kystens engang flotteste skip slept til opphugging i Stavanger.

D/S "Sigurd Jarl"

ble levert fra Akers mek. Værksted til NFDS i mai 1894, og var primært kontrahert for rederiets stamrute Hamburg – Vadsø. De vitale mål var 884 brt. og 198' lengde. I maskinrommet stod en kraftig dampmaskin på 1060 ihk. som gav skipet en fart på 12 mil. Sertifikatet lød på 506 passasjerer i kystfart, hvorav 78 kunne underbringes i køyer. Inndelingen var den gamle, klassiske med 1., 2. Og 3 plass.

Allerede tidlig i sin karriere gjorde D/S "Sigurd Jarl" noen turer i Hurtigruten, blant annet sommeren 1899, og fra 1907 ble den fast Hurtigruteskip. Etter hvert fikk "Sigurd Jarl" ry som NFDS' beste skip i Hurtigruten, og selskapet sørget for at skipet alltid holdt tritt med utviklingen når det gjaldt standard og komfort. I 1920 ble således skipet kraftig modernisert og kjelene skiftet ut. En ny modernisering fant sted i 1930, hvor 3-klasseinndelingen ble erstattet med 2 klasser. I 1930-årene kom også nymotens oppfinnelser som radiotelefon, ekkolodd, radiopeileapparat og elektrisk logg om bord.

Da krigen kom til Norge i 1940 lå D/S "Sigurd Jarl" i Ålesund i nordgående hurtigrute. Lokale norske myndigheter rekvirerte skipet til transporttjeneste på Mørkekysten, og 21. april lå den ved Bolsøy utenfor Molde og losset matvarer da det ble angrepet av tyske fly. Utrolig nok gikk det godt, og "Sigurd Jarl" slapp fra det uten skader. 2 dager senere ble imidlertid skipet senket på grunt vann i Vågseterbukten, heldigvis uten at menneskeliv gikk tapt. Nordenfjeldske mistet mange skip i de første krigsårene, og mulighetene for erstatningsskip var praktisk talt lik 0. Selskapet vurderte derfor å sette "Sigurd Jarl", som i mellomtiden var hevet og overtatt av forsikringsselskapet, istand igjen. Vraket ble derfor kjøpt tilbake og slept til Fredrikstads Mek. Verksted for reparasjon. Men med en prislapp på 1,7 millioner

kroner, syntes NFDS det ble vel mye penger å spandere på et slikt gammelt skip. D/S "Sigurd Jarl" ble derfor liggende i Fredrikstad i mange år, og først i 1947 ble det slept til opphugging i Stavanger.

Beffen

Den lille båten som vi ser i bildets forkant, er en av de aller første elektriske fergene som ble satt i rute på Vågen. Bergens Elektriske Færageselskap (BEF) ble høytidelig stiftet 1. august 1894 etter initiativ av ingeniør Jacob Trumpy. Formålet var å opprette tvers - og langsgående fergeforbindelse på Vågen – til avløsning av det eldgamle fløttmannsvesenet. Med en aksjekapital på kr. 78 000,- fordelt på 3120 aksjer kr. 25,-, ble raskt hele 6 elektrisk drevne ferger satt i rutefart på Vågen. Dette må vel kunne kalles ett av de tidligste eksemplene på miljøvennlig kommunikasjon – selv om ord som forurensning, miljøvern, CO2 osv. praktisk talt var ukjente begreper på den tid. Første året fraktet fergene 1600 passasjerer over Vågen, noe som gav et drift overskudd på kr. 2600,-.

Med årene viste det seg likevel at elektromotoren, som var på 3 hk, ikke var det gunstigste fremdriftsmaskineriet for disse båtene. Det første året lå ladestasjonen et godt stykke unna, slik at det tok 1 times gange frem og tilbake for å få ladet batteriene. Og batteriene måtte lades ofte. I 1895 ble ladestasjonen flyttet til Vågen, slik at ladingen, som tok 4 minutter, kunne unnagjøres uten unødvendig gangtid. I 1926 fikk den første fergen bensinmotor, og i 1930 hadde alle fergene fått byttet ut sine elektromotorer med bensinmotor. Disse ble igjen skiftet ut med dieselmotorer på 1950 tallet. Under krigen ble det for øvrig montert knottgenerator på fergene, på samme måte som på biler og busser.

Frem til 1920 hadde fergene kun seildukstak, slik som det fremgår av dette prospektkortet, men i 1920 ble de overbygget for å gi passasjerene – og ikke minst føreren – mer ly i ruskevær. Nordavinden kan som kjent være ganske drøy på Vågen.

Etter krigen er ferjeflåten blitt fornyet flere ganger, og rutene endret. Nå er det kun 1 rute som går tvers over Vågen, fra Petanebryggen til Bradbenken.

De forskjellige fergene fikk aldri noen navn, verken ved dåpsseremonier eller offisielt. Bergens Elektriske Færageselskab gav dem bare fortløpende nr. som "BEF 1", "BEF 2", "BEF 3" osv. På folkemunne har de opp gjennom årene vært kalt både Murefergen, Holbergsfergen, Trikkefergen og Vågsfergen. Men de aller fleste bergensere kaller fergen kort og godt for BEFFEN, - etter initialene til fergeselskapet, som er påmalt overbygget for og akter. I 1977 kom dagens BEF- "BEF 2", så BEFFEN lever i beste velgående – mer enn 100 år siden staten.

Bergenhus

Til slutt noen ord om Bergenhus Festning. Festningen er grunnlag av Håkon Håkonsson i 1248, da han lot bygge en ringmur omkring den kongelige residens og kirkebyggene på Holmen. Senere ble festningen ytterligere befestet og bebygget;

bl.a. Håkonshallen i 1261 (den store bygningen til Venstre) i 1273 og Kommandantbolingen (mellom Håkonshallen og Rosenkrantzårnet) i 1725. Bergenhus var i mange år Norges politiske sentrum, inntil hoverstaden ble flyttet til Oslo i løpet av 1300-tallet.

Bergenhus festning har en gang deltatt i regulære krigshandlinger. Det var i Slaget på Bergens Våg 2. august 1665, hvor festningen var med å forsvare den nederlandske Ostindiaflåten på 50 skip som hadde søkt nødhavn i Bergen, forfulgt av 21 engelske orlogsskip. Engelskmennenes kanonade ble besvart av festningen – og det så ettertrykkelig at den engelske eskadren måtte trekke seg tilbake.

I senmiddelalderen forfalt Bergenhus, og staselige bygninger som Håkonshallen ble vansiret og glemt. Der hvor tidligere storslåtte banketter og kongekroninger hadde funnet sted, lå nå korn- og kruttønner i stabler. Midt på 1800-tallet, i den våknende nasjonalromantisketid, ble det tatt initiativ til å få restaurert bygningene på Bergenhus festning – og da i særdeleshet Håkonshallen. Under ledelse av arkitekt Peter Blix, og senere arkitekt Adolph Fischer, stod Håkonshallen ferdig restaurert i 1895.

Ekspløsjonsulykken 20. april 1944 raserte alle bygningene på festningen. Bare de solide steinmurene stod noenlunde igjen. Et møysommelig puslespill måtte til for å få praktbyggene restaurert nok en gang. et arkitektteam bestående av Johan Lindstrøm, hans to sønner Jon og Claus, samt Peter Helland-Hansen stod for restaureringsarbeidet. Og på dagen 700 år etter at Håkonshallen ble tatt i bruk første gang, kunne kong Olav gjenåpne denne mektige kongshallen i 1961.

Rosenkrantzårnet, slik det fremstår i dag, er på- og ombygget i flere perioder. Restaureringsarbeidet etter krigen ble ledet av Robert Kloster i samarbeid med Riksantikvaren, og var fullført i 1966. Restaureringen av Bergenhus festning ble offisielt i 1971, og festningen fremstår i dag som et mektig monument over Norges – og Bergens – storhet i middelalderen.

Jostein Sørensen



Modellkonkurranse og utstilling på Sjøfartsmuseet

Ny vellykket og variert modellkonkurranse og utstilling på Sjøfartsmuseet

I 1998 arrangerte Norsk Sjøfartsmuseum og Maritim Modellklubb den første landsomfattende konkurranse for modellbåtbyggere, som ble meget vellykket. Tre år er gått, og arrangørene var spente på om en ny konkurranse ville få tilsvarende oppslutning og kvalitetsnivå.

Forventningene ble innfridd. Det ble i alt innlevert 51 modeller til bedømmelse, fordelt på tre kategorier: Vanlige modeller, byggesett - og annet, dvs. flaskeskuter, dioramaer, minimodeller og lignende.

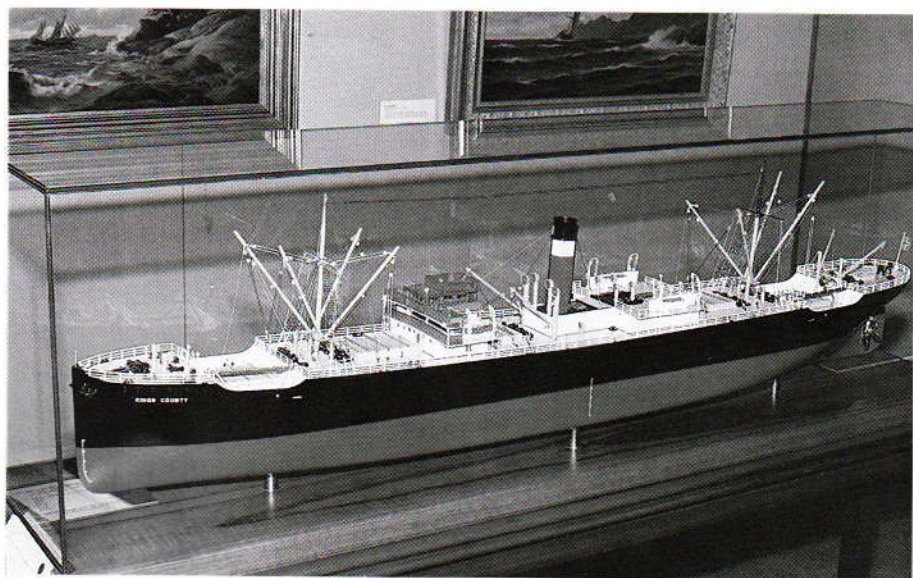
Juryen, som bestod av Knut K. Gransæther fra Maritim Modellklubb og Ove Rostrup og Bård Kolltveit fra Norsk Sjøfartsmuseum, hadde en spennende, men ingen enkel oppgave.

Kvaliteten på de innsendte arbeidene var gjennomgående svært høy, og det var ikke lett å finne detaljer å sette fingeren på. Juryens fremste mål var å vise konstruktiv kritikk – å understrekke de positive sidene ved modellene og å antyde hva som eventuelt kunne gjøres bedre.

Høyeste oppnåelige poengsum er 70, basert på helhetsinntrykk (10 p.), håndverksmessig utførelse (20 p.), historisk korrekthet (20 p.) og skalalikhhet (20 p.).



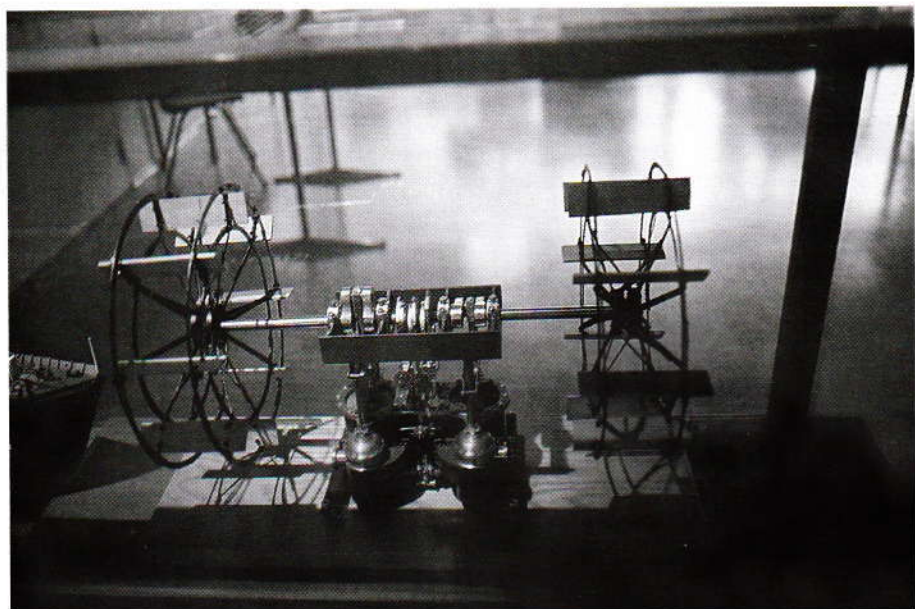
Stykkodsskipet D/S "Talabot", var Wilh. Wilhelmsen's første skip. Modellen er bygget av Johan L'orang.



D/S "Kings County", av Bergen i skala 1:100. Bygget av Thor Hansen.



Bygge nr. 1 fra Langesunds mek. Verksted, fraktdamperen "Terneskjær", bygget av Atle Vemren.



Modell av «Skiblanders» første maskin 2-synlindret Carlsons patent. Bygget av Hans Breder, Oslo.

Poengsum 62 – 70 gav gullmedalje, 58 – 61 gav sølvmedalje og 54 – 57 gav bronsjemedalje. I tillegg ble det tildelt tre pengepremier for beste modell uansett klasse. De tre vinnerne ble Ivar Berntsen, Skjeberg, for tysk torpedojager T – 18 (han vant også førstepremien i 1998), Johan L`orang, Skjetten, for D/S "Talabot" og John Hallås, Elverum, for "Stjernen" 2. Det ble utdelt 19 gullmedaljer, 7 sølvmedaljer og 11 bronsjemedaljer.

Utstillingen har vært godt besøkt og høstet mange godord. Det inspirerer til ny konkurranse og ny utstilling.

Bård Kolltveit



På besøk i en miniatyrverden

Det oser av kvalitet når en mann stikker av med 1. prisen to ganger på rad i den landsomfattende modellkonkurransen som Norsk Sjøfartsmuseum og Maritim Modellklubb arrangerer.

Lenge har jeg hatt et brennende ønske om å få treffe modellbygger Ivar Berntsen, – den hyggelige og nevenyttige østfoldingen, som har bygget et gedigent modellanlegg i hagen sin, – en miniatyrverden som tar pusten fra noen og enhver.

Nylig fikk jeg en invitasjon, og på selveste fødselsdagen sin, hadde Ivar stått opp grytidlig om morgenen og plassert ut i hagen, alle sine modeller. – Det er knapt så man tror sine egne øyer, når man skuer ut over bygninger, skip, fly, tog, biler, mennesker og mye mye mer. Alt førsteklasses utført og i skala 1:32. Man blir ganske ydmyk når man tenker på at alt dette er en manns verk, og i tillegg kommer alle kunnskapene som skal til, for å få modellene så flotte og detaljerte og samtidig historisk korrekt ned til de minste detaljene.

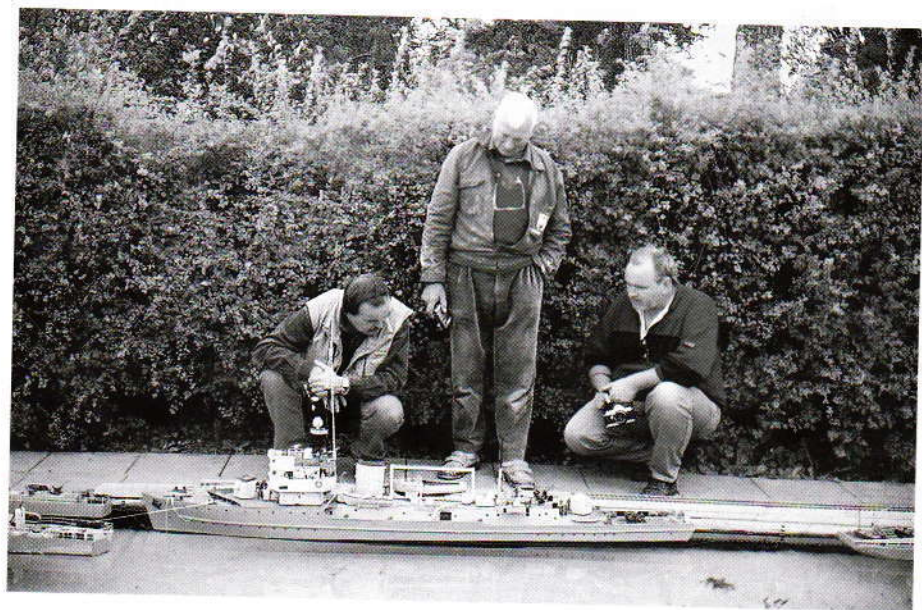
På toppen av den omtrent to meter høye bergknatten midt i hagen, finner vi modell av en nydelig borg. Den forestiller borgen Vaduz som ligger i Lichtenstein. Det er en av de få modellene som er fastmurt i hagen og som står ute året rundt.

Herfra er det utsikt ned til ubåtbunkersen og havna hvor forskjellige fartøyer, vesentlig fra 2. verdenskrig ligger og rykker i fortøyningene sine. Og om ikke det er nok, så kan Ivar fortelle at flere av båtmodellene er fjernstyrt og av og til tar han disse ned til sjøen for å teste fart og sjøegenskapene.



Jageren "Hans Lody", er nesten fire meter lang og veier 80 kg.







Fra borgen Vadus har man oversikt over en miniatyrverden i skala 1:32.

Flaggskipet i flåten er den tyske jageren "Hans Lody" fra 1938, - en gigant av en modell på nesten 4 meters lengde og med en vekt på ca. 80 kg. Der ombord er den tyske marines menn klare på post i sine korrekte uniformer. Med denne modellen vant han modellkonkuransen på Sjøfartsmuseet i 1998, hvor 65 modellbåter deltok. Vinnerbåten i år er den tyske torpedobåten T- 18, som har en lengde på 2,66 meter. Til disse ruvende modellene har han bygget spesialvogner, for å frakte de i hus igjen på en betryggende måte.

Flyplassen ligger stille med de mange flymodellene, mens et tog tøffer rundt blant godshus, fabrikker, militærleiren og en mengde av andre detaljer som oppdages etter hvert som man vandrer rundt. Det hele er som et eventyr som er vanskelig å beskrive, men det heter jo at et godt bilde kan fortelle mer en tusen ord. Så nyt derfor bildene.....

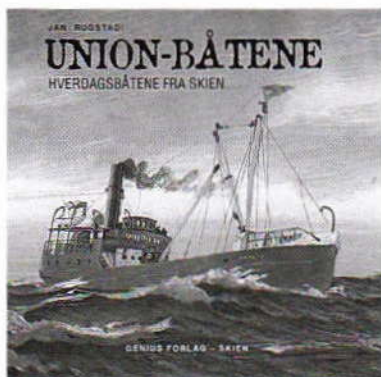
Thor Hansen.



BOK OM UNION-BÅTENE

Hverdagsbåtene fra Skien

JAN RUGSTAD fra Skien er forfatteren som står bak boken «UNION-BÅTENE» – Hverdagsbåtene fra Skien –. Det var rederiet A/S Transitt, Skien som sto for driften av alle Union-båtene fra I til VII. Det var ruten mellom Skien til Oslo som var hovedtyngden, Union-båtene lastet ca. 150 tonn og brukte omkring 12 timer på turen til Oslo. Union-båtene var ca. 95 fot lange, 19 fot brede og ca. 8 fot dype. Bokformat: Br. 21 cm, høyde 20 cm og 72 sider med mange bilder.



Sendes: Genius Forlag, Lagmannsliå Nord 51, 3715 SKIEN. Tlf.: 35 52 31 57 e. kl. 15.00.

Kan også bestilles på e-mail: post@geniusforlag.no

www.geniusforlag.no

Stivbind - Pris kr. 198,- porto betalt

Antall eks.:

Navn

Adr.:

Postnr.:

Underskrift

En ny æra for D/S "Turisten"?

I 1967 ble D/S "Turisten" senket ned på Femsjøens bunn og alle trodde den gamle veteranen var borte og "død" for alltid.

Slik ble det ikke.....

I midten av 1990 årene kom sterke krefter i sammen og besluttet å ta opp den gamle "dronningen". Håpet er at en gang i fremtiden, skal båten bli satt istand og se ut slik den var under kongebesøket i 1909. – En slik gjenoppstandelse kan bli en betydelig kulturhistorisk berikelse for Haldenvassdraget.

En sommerdag i 1997 ble "Turisten" hevet opp fra Femsjøen og plassert på et majestetisk leie på Bjørnstadbrygga. – Men det er en stor oppgave D/S Turisten A/S har foran seg.

Det er ikke stort mer enn rengjøring og noen mindre reparasjoner som er foretatt i teltet i Tistedalen. Nå skal "skjelettet" sendes til et verksted for påsetting av nye plater og alt annet arbeid som skal til for å gjøre den gamle veteranen sjødyktig.

Skal vi få se og oppleve en tilsvarende prosess som kongesjaluppen "Stjernen", – fra nærmest et håpløst vrak – til et nyrestaurert klenodium i all sin prakt ?

T.H.



«Turistens» avsjelede legeme heises opp fra Femsjøen. Til en ny og spennende framtid?

Mitt barndoms cruise

Eg var på cruise då eg var åtte år.
Med D/S "Inland" av Skien.
Turen gjekk frå Kviteseid til Strengen.
Båten sigla ut Sundkilen og yver Flåvatn
og var innom Kilen.
Båten var stor og hadde 1. og 2. klasse.
På 1. klasse var det plysmøblar og
dukar på bordi.
Menn med snipp og slips åt middag og
drakk øl.
På 2. klasse var det trebenkar
og bord som det var skore i med kniv.
Her sat det menn og drakk kaffe og åt
brødsriver med egg og ansjos på.
På millomdekket sto det tett med
stutar og kyr.
Dei dreit på dørken so det skvala og
noko vart liggjande att på krokete hasar.
Det var kaptein på D/S "Inland".

Han heitte Berg og hadde
uniformsjakke yver ein stor mage.
Styrmannen heitte Mathisen og var blid.
Han bar på ei lærveske med reim i.
Han krevde meg for ei krone
som han putta i veska si.
Eg lura meg inn i ein trong gang
og såg maskinrommet.
Sjefen der var veldig tjukk og alvorleg.
Fyrbøtaren var mager som ei hjasabikkje
og mangla tennar i overmunnen.
Han var sveitt og svart
og hadde ein grå klut rundt halsen.
Reisa vara i 2 timar.
Bestefar møtte meg på Strengen brygge.
Han leidde meg med ei god varm hand.
Heim til bestemor.

Leif Sørensen.



Foto: Thor Hansen's arkiv.

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



m/s LOFOTEN