

DAMPSKIBS

P O S T E N



Ut på tur . . . Vi har et godt og hyggelig utgangspunkt når "Børøysund" legger ut på sine turer fra den faste kaiplassen under ærverdige Akershus festning.
Foto: Dag Thorstensen.

Dampskibsposten

Dampskibsposten er medlemsblad for Norsk Veteranskibsklub, Veteransklipslaget Fjordabåten, Bergen, Nordhordland Veteranbåtlag, Atløys Venner og Nordenfjeldske Staalskibsunion. Dampskibsposten er et bindeledd mellom foreningenes medlemmer og miljøer som arbeider med kyst- og fartøybevaring. Opplag 2.235

Styremedlemmer 2006

Norsk Veteranskibsklub

Postboks 1287 Vika, N-0111 OSLO
Tlf.: 22 41 70 41- Båtene 22 41 63 12
Bankkto. 8998.07.36580
Internett: www.nvsk.no
Formann: Pr. telefon
Laila Andresen priv. 22 15 61 01
laila.andresen@nif.idrett.no 901 72 813
Viseforman Rolf Nordby 22 71 23 28
Mobil 924 47 023
Sekretær: Pål Gulbrandsen 22 73 28 27
Mobil 928 53 638
Kasserer: Eva Løken 63 87 56 28
Mobil 930 43 437

Veteransklipslaget Fjordabåten

Postboks 1740 Nordnes
N-5816 BERGEN
www.fjordabaaten.no Pr. telefon
Formann/sekretær: 908 26 640
Jan Lyder Nilsen p: 55 98 90 03
Kasserer: 953 65 822
Egil Hauge p: 56 58 14 24

Stiftelsen D/S STORD I

Daglig leder: 911 62 906
Arne Sundal p: 55 13 09 04

Nordhordland Veteranbåtlag

N-5991 OSTEREIDET
Leiar: Pr. telefon
Tor Bjørgaas 56 35 41 82
Nestleiar:
Vidar Lehmann 55 12 05 67
Kasserer:
Hjørdis Lillejord 56 39 52 45
Sekretær
Ragnar Berg-Hansen 55 29 60 00
Effektforvalter:
Vigdis Markussen 56 35 01 21

Atløys Venner

Kystmuseet i Sogn og Fjordane,
Postboks 94 – 6901 FLORØ

"Shetlandsbussens Venner"

KNM "Hitra"
Postboks 1, Haakonvern,
5886 Bergen

Kontaktperson: Kapteinløytnant
Johan Alden tlf: 53 40 30 20

Nordenfjeldske Staalskibsunion

Leder: Pr. telefon
Per Kr. Rognes 73 52 68 08
Schøllers gate 12, 907 41 054
7043 Trondheim
Nestleiar:
Viggo Nonås 56 19 19 91
Åsheimsmarka, 5286 Haus 901 55 067

**HUSK STOFFRIST
NESTE NR.
15. JANUAR 2007**

Redaksjonen – Dampskibsposten

Redaktør:

THOR HANSEN

Frisebrygga 2

3921 Porsgrunn

Tlf. 35 55 52 01

e-mail: tho-h@online.no



DAG THORSTENSEN

Sørbyeveien 74

1450 Nesoddtangen

Tlf. 66 91 25 84

e-mail: dthorste@online.no



TRINE MARCUSSEN

Synningavegen 23

5259 Hjellesstad

Tlf. 55 33 79 75

trimar@hfk.no



JOSTEIN SØRENSEN

Godalsveien 26

5355 Knarrevik

Tlf. 56 32 21 22

mobil: 906 96 973

e-mail: jsorensen@mil.no



Innholdsfortegnelse:

Side

4 Redaktøren har ordet

5 Nytt fra D/S "Børøysund"

8 Det er deilig å være norsk - i Danmark

9 Nytt fra D/S "Styrbjørn"

15 På tur med en 150 år gammel dame

19 Rundreise med M/S "Lofoten"

20 Redakteuren, en anonym sliter

22 M/S "Granvin"

26 Bilder fra årets seilsesong M/S "Granvin"

28 Ny fjordabåtlogo

Side

31 Shetlandsbussen KNM "Hitra"

38 Litt ekstra opplysninger om
Prospektkortet Del 15

40 Prospektkortet. Del 17 "Stella Polaris"

46 "Stavenes" – og litt korrigering

47 Litt om dampskipstrafikken på kysten av
Møre og Romsdal

50 Seilskutepris

51 "Ekstrand" og den gamle eieren

54 Losen Ulabrand

Manuskripter, bilder etc. til Dampskibsposten sendes redaktøren, helst på e-mail, men disketter, maskin- eller håndskrevne innlegg mottas også med takk.

Redaktøren forbeholder seg retten til å endre innkommet materiell.

Innlegg står for skribentens regning og er ikke nødvendigvis veteranklubbenes syn.

DAMPSKIBSPOSTEN

Selv om man ikke er tilsluttet noen klubb er det fullt mulig å abonnere på bladet.

Dampskibsposten kommer ut med 3 nr. pr år og koster kr. 150.– i året.

Det er åpent for begrenset bruk av annonser med tilknytning til det maritime.

Dette gjør vi for å dekke noen av utgiftene til produksjon av bladet.

Ta kontakt med redaksjonen hvis du vil ha bladet tilsendt eller ønsker annonse.

Redaktøren har ordet

Håper alle har hatt en kjempeflott sommer og kan ta med seg mange gode sommerminner inn i høstmørket. Alle slags båter har vært flittig brukt og folkene om bord har vel fått ladet opp batteriene fram mot en ny varm årstid.

Når jeg tenker på våre veteranskip, tenker jeg også på folkene om bord.. Det er viktig at det fungerer i alle ledd slik at fartøyene kan være operative. Dette med rekruttering til de gamle fartøyene er en viktig sak, da mange av fartøyvernerene er pensjonister eller nærmer seg styggfort.

Riktignok har en del pensjonister god tid, men det må ikke bli slik at gjennomsnittsalderen for folk som stiller med veteranskip, øker pr. år!

Nordhordland Veteranbåtlag kommer på nytt med en ny flott kalender, med bilder av kjente og kjære skip. Den nye boka "D/S Oster, dampen som ikkje ville døy" er kjempeflott, så her er det glimrende julegavetips enten til seg sjøl eller andre. - "Oster" skulle jo etter alle naturlover vært til spiker for lengst. Det er ikke rart at man kan bli glad i en slik båt som har vært gjennom så mye og overlevd! Gratulere!

Så til en annen båt som også har opplevd mye.... Vi vil få ønske KNM "Hitra" velkommen i våre spalter. Venneforeningen rundt fartøyet ønsker å knytte seg til Dampskibsposten. Også dette fartøyet har bevist at det nytter. Først tiden fra krigsårene, som er full av historier som oser av tapperhet og kamp, forsvarsvilje og fellesskap, men også i nyere tid da det virkelig røynt på... Et halvsunket gammelt marinefartøy ble reddet og er nå ført tilbake til sitt opprinnelige utseende og er nå i tipp topp stand. Nå kan "Hitra" fortsatt seile rundt å fortelle nye generasjoner om shetlandsgjengens heltomot og sjømannskap og ikke minst deres ubøylige innsatsvilje.

Til de som har tilgang til en datamaskin, vil jeg anbefale å se på:

<http://www.nvsk.no/dposten/oversikt/dpindex.html>.

Her finner man mye interessant lesning hentet fra Dampskibspostens spalter helt fra starten av. (Dampskibsposten nr1-1972.) Det er Jørgen Bangor som tar seg av klubbens web-sider. Nå holder han på med å lage komplett oversikter om alt som har stått i bladet opp gjennom tidene.

For å nevne noe: Oversikt over artikler, oversikt over fartøyer og fartøyvern, artikler over fartøyer som i hovedsak ikke eksistere lenger, inkluder forliste skip,- om mennesker, lederartikler og bokomtale.

Stor takk og honnør til Jørgen for fremragende arbeide!

Thor Hansen



Nytt fra D/S "BØRØYSUND"

Tekst og foto Dag Thorstensen

Som nevnt forrige gang i D/S-posten, håpet vi at dekkene, som Hardanger Fartøyvernsenter la om, ble ferdige til sesongstart. Og det ble de – med et skrik! Dekksleggerne forsvant til Nordheimsund, og samme ettermiddag gikk første tur: Den årlige sikkerhetsturen til Husbergøya, hvor vi setter øvelsesflåte på vannet, og gjennomgår det som er å gjennomgå av båten sikkerhetsutstyr, brannteori, slukking, havari, evakuering m.m. Nytt nå var bærbare VHF til flåtene, og som helst alle på dekk, men iallfall flåteførerne, skal kunne bruke.

Det er ingen tvil om at disse årlige gjennomgangene er viktige, men de er alltid bare hovedrepetisjonen før sesongstart – i sesongen blir det mer alminnelige øvelser, hvis vi kan si det slik.

Ellers har det ikke vært noen problemarbeider av særlig art - dugnadene har gått sin vante gang, med vanlig oppussing og klargjøring: I maskinen har det blitt rensset opp og fjernet pøs på pøs med gammel oljeguffe fra bunnen, det er blitt rensset og feid inne i fyrgangene, og det er blitt støpt en del nye rister som er litt tynnere enn de gamle. Dermed er det et håp om noe mer kullbesparende fyring, og så langt ser disse ristene ut til å fungere som forventet.

På dekk har styrekjettingen blitt gått skikkelig over ved at deksler er demonteret, rustbanket og malt, og alt er smurt opp, også rattsoylen. En skikkelig jobb som ikke er blitt gjort på veldig, veldig lenge! Inspirerende å se hvordan enkelte gyver på en omstendelig, men høyst nødvendig oppgave.

Aldri ferdig

Den kjennsgjerning vi som driver med gammeldamp kan slå fast, er at man aldri blir ferdig! Dekkene er nylagt og oljet, men så må de andre dekkene oljes, eller noen skott males, eller bendslinger i stag og vant fornyes, eller blokker oljes, eller dører skrapes og oljes, fyrrister skiftes og pumper overhales.....

Dette er jo noe alle vet, men derfor er det også viktig å være klar over at vedlikehold og reparasjoner er en kontinuerlig prosess som ALDRI slutter før fartøyet trekker sitt siste sukk. Og det er nettopp dette siste sukket vi som driver med gamle båter vil sende så langt frem i tid som mulig. Derfor må hver og en som har lyst til å ta vare på kystkulturen, og være en del av den, delta i arbeidene. Vi er alle forskjellige, og vi kan ikke kreve at alle skal være fagfolk på vedlikehold. Men det er viktig at alle gjør det de kan, og blir det ikke alltid helt bra nok, så er det iallfall bedre enn før man begynte. Dermed har vi kommet et lite steg videre. Men samtidig er det viktig at man ikke begynner på ting uten at man er blitt enige om det, slik at



Aktiv trening! Vårens hovedøvelse innen brannslukking, livredning, flåteutsett og vanlig sikkerhetsgjennomgang ble som sedvanlig foretatt på Husberegøya. Her går vi i tur og orden løs på flammene med dødsforakt.

man ikke kommer i konflikt på noen måte. Mitt poeng - og mitt ønske - er at medlemmer og mannskaper må delta på sine egne premisser, ikke være redd for å prøve seg, men samtidig ha evnen til å se og lære arbeider etter antikvariske prinsipper. Vi må være mange som holder et verneverdig skip ved like, ikke noen få gjengangere.

Ny femårsklassing

Nå klargjøres det for en del verkstedarbeider. De viktigste arbeidene er å foreta en del stålutbedringer i akterpeaken, en ny bunnplate under BB bakst, nye kjelebolter og en lenge etterlengtet utbedring av røykopptaket. Dette, blandet med en rekke andre mindre oppgaver, samt klargjøring for ny fem-årsklassing, hvor det må foretas en del kontroller og sertifiseringer, gjør at verkstedsoppholdet fort blir kostbart.

Det å velge verksted er ikke alltid en lett oppgave. Det er enkelt og greit å gå til Drammen, som er nært, hvor vi er kjent, og har vært så mange ganger før. Men ikke minst for en klubb som oss, er det viktig å få mest mulig ut av hver krone, så med god kronekurs samtidig som kostnadene er lavere, ble også Gotenius verft i Gøteborg forespurrt. Det er nemlig dette verkstedet gode, gamle "Bohuslän" bruker. Og siden de har vært svært fornyd, og verkstedet har lang erfaring med veterananfartøyer, anbefalte de oss å undersøke. Slik sto a er nå, ser det ut til at det blir å gå dit ganske så snart. For ordens skyld, om noen skulle tenke i de rette baner: Riksantikvaren er forespurrt om eventuelle innvendinger om å ta reparasjoner utenlands, men det var det ikke - selv om kompetansen ideelt sett burde blitt ivaretatt her til lands.

"Børøysund" blir nok liggende på verksted til utpå sen vinteren, men vi trenger



Snart siste hånd på dekkverket, og kun fire dager igjen før første tur. Her blir bekhøna trukket fint over de tapete natene, mens beken renner ned og dekker tjærestryen.

også noen uker eller måneder på oss til klargjøring før sesongstart. Ikke minst er det viktig at et par av dekkene blir etterdrevet og beket. Men vi har et lyst syn på tilværelsen, og ser turen til Nordnorge sommeren 2008 som en gulrot hengende foran nesa.

En flott sommer!

Sommeren her på Østlandet har vært alle tiders, både luft og vann har vært aldeles perfekt. Seilingssesongen likedan, med 32 vanlige charterturer. Enkelte av disse har vært spesielt hyggelige bryllups- og andre "feiredager", og det ser ut som om private så smått begynner å få øynene opp for en litt annerledes markering.

I tillegg hadde vi 3 passasjerturer i Vejle (se Sommerturen annet sted i bladet), medlemstur til Oscarsborg festning, representasjonstur og åpne turer til Bygdøy i samarbeid med Norsk Sjøfartsmuseum. Alt-i-alt en ganske hektisk sesong, men altså morsom og hyggelig.

Alle vi som har deltatt, enten det er fysisk om bord på dugnader, trukket i tråder på land, eller vært med som nødvendige mannskaper – alle skal vi ha litt ære for å ha fått det hele til å gli. For det ligger et stort arbeid bak. Og ikke minst skal vi tenke litt på dem som har påtatt seg ansvaret ved å fyre opp og holde fyren vedlike mellom turene. Et kullfyrt dampskib blir liksom litt annerledes å drive enn et motorskip, hvor det bare er å pumpe inn litt drivstoff og vri på startrattet en halvtime før avgang. En kullfyrt kjele må fyres jevnt og trutt for at futen (trykket) ikke skal bli borte, og "noen" må ned å legge inn skuffer med kull med bare timers mellomrom. Derfor blir det i løpet av sesongen mange turer ombord for våre fyrbøtere – noe andre kanskje ikke er klar over. Før nå!

Det er deiligt at være norsk – i Danmark!

På sommertur med "Børøysund"

Tekst og foto Dag Thorstensen

Flere ganger har "Børøysund" blitt invitert til Vejle, til dampstevnet som arrangeres hvert annet år. Aldri har det passet. Det har vært fordi vi skulle til Kristiansand, til Bergen, til Flensburg eller..... Men denne gang passet det. Ganske fint til og med, og vi la gladelig ut fra Oslo alt den 30. juni.

Cruising i stille vær

Siden vi ikke gikk før kl. 1800, var det greit å stoppe alt i Horten, og begynne pent og forsiktig. Man skal jo liksom venne seg til alt, og det var godt å avslutte den første dagen med en god middag, og feiring av Oles fødselsdag med hans medbragte hvalnøttkaker fra Halvorsens Conditori. Som et pluss denne kvelden ble det arrangert fyrverkerikonsert av Marinemusikken i Horten. Flott start på sommeren!

Dagen etter krysset vi fjorden over til Grebbestad, et hyggelig sted på svenskekysten. Vi cruiset i nydelig vær, noe som innbød til en litt avslappet livsførsel en stakket stund. Det er jo ferie også! Så innaskjærs et stykke sydover, med innlagt badestopp før vi gikk over til Skagen – fortsatt smilte værgudene og lot oss kun få svake puster av vind i bevegelse.

Sot i maten

I Skagen lå vi midt i havna – eller skal vi heller si midt i smørøyet? – fra søndag kveld til tirsdag morgen. Med hyggelige restauranter og steder det så absolutt går an å smake på havets danske delikatesser, eller leske sine struper - både inne og ute. Det tok heller ikke lange stunden før de første mannskapene ble sett syklende omkring, med et utforskende uttrykk i øynene.

Nå er jo Skagen, som alle vet, et seilereldorado med hvite båter og ditto seil. Og at en kullfyrt båt kan skape problemer i så måte er noe vi forstår og noe vi må forholde oss til. F.eks. ved å fyre varsomt og ikke mer enn nødvendig. Men at en svak røyk ute fra kaia skulle gjøre at en utespisende gjest på en av restaurantene et par hundre meter lenger inne klaget over sot i maten, og forlange oss lagt der peppern gror – det var kanskje litt på kanten. Havnebetjentene kom iallfall ombord, og beskjeden vi fikk var klar: Vi fikk værsgod slutte å fyre umiddelbart – ellers måtte vi flytte. Men skulle vi flytte, så måtte vi jo fyre! Derfor hadde vi egentlig ikke annet å gjøre enn å slutte fyringen, og ikke begynne før til natten, noen timer før vi likevel skulle gå.



Vel fortøyd i Ebeltoft, inne på fregatten "Jylland"s museumsområde, hvis baugspryd rager over oss.

Lang tur til Ebeltoft

Turens lengste strekk var på rundt 11 timer – fra Skagen til Ebeltoft – hvor vi bl.a. skulle besøke den landsatte og istandsatte fregatten "Jylland". Fortsatt fint vær, med liten eller ingen sjø, bare duving og den bevegelse et fartøy skal ha. Maskinen tuslet og gikk, kull ble skuffet inn og aske tømt ut, og etterhvert måtte vi også begynne på kullsekkene på dekk. Litt smågreier ble utført på dekk også, det er alltid litt å ta seg til for den som har lyst. F.eks. var det opptil flere som svingte både rustskrape og malerpensel. Det er alltid noe å gjøre, og det er alltid noen som gjør det – selv om vi denne gang stilte ganske sterkt rent oppussingsmessig, og kunne ta det *litt* mer med ro.

Innseilingen til Ebeltoft var hyggelig og ganske lang, og snart ble vi møtt av en av fregattens representanter i form av en skøyte som skulle lose oss det siste strekket. Jeg vet at vår skipper Magne Hansen ikke gledet seg til den siste innseilingen, svært trangt som det var, men det gikk fint – som det alltid gjør – og med et velkjent knirk la vi til kai bare noen få meter utenfor "Jylland", inne på museumsområdet. Gratis kaiplass fikk vi også, mot at vi holdt åpent skib noen timer dagen etter. En aktivitet vi synes bare er hyggelig.

Orlogsfartøyet "Jylland"

"Jylland" var det siste tradisjonelle, danske orlogsfartøy i tre (eik på eik), sjøsatt 1860. Det gikk med et uttall av trær, hele 35.000 kubikkfot eik! Og vi kan bare tenke



Stevnet i Vejle, hvor dampskibene lå linet opp, klar for avgang. Nærmest "Wal", så "Alexandra", "Børøysund" og "Bohuslän". "Skjelskör" lå dessverre på den andre siden. Foto Else Ellila.

oss hvilket arbeid det var å bygge et slikt skrog, med datidens verktøy som skulle forme flere tomme tykke hudplank på ditto spanter med en rekke avstivende, grove eikekryss i hvert eneste spantefakk.

"Jylland" er rigget som en tremastet fullrigger, og førte 2100 kvm seil. Maks fart for seil var 12 knop, men det var dampmaskinen som var hovedfremdrift. "Jylland" var altså et maskinfartøy med seil, og kun i egnet vind eller over lange strekk ble det seilt. Maskinen var en tosylindret, liggende lavtrykksmaskin som utviklet 1300 indikerte HK (400 nominelle), og med et kullforbruk på 1,8 tonn pr time var farten pr maskin 11 knop. Bunkerskapasiteten (248 tonn) holdt til 2 1/2 døgn. Som en kuriositet kan vi ta med at fartøyet trengte innpå en halv kilometer på å vende.

Fartøyet har en skroglengde på 71 meter, bredde 13 meter, og et dypgående innpå 6 meter. Deplasementet (vekten) er på 2456 tonn, og med en brutto registertonasje på 1502 tonn var det et ganske stort skib.

Det var – og er – to ratt, direkteført til roret med trosser om en vinne. Vanligvis var det nok med én rormann, men i hardt vær hadde han en eller to "blindrorgjengere" på rattet bak seg. De så ingen ting der nede bak de høye rekkene, styrte kun etter kompass, seilføring og stjerner. Besetningen var på ca 430 mann, og visstnok skal også vår kong Haakon, den gang prins Carl, ha fått sin marineutdannelse om bord som kadett.

Men i 1907, etter bare 47 år i tjeneste, var fartøyet blitt umoderne, og etter å ha hatt noe forskjellige "tjeneste", bl.a. som vandrerhjem for skolebarn før og under

2.verdenskrig, ble vraket av "Jylland" satt i tørrdokk i Ebeltoft, reddet av folk som så det nødvendige i å ta vare på skip for ettertiden. En kjempeinnsats fra både det offentlige og det frivillige har resultert i et unikt skipsmuseum, hvor du altså gå ombord og virkelig se hvordan det var å leve på og drive et marinefartøy for 150 år siden. Anbefales!

Hyggelige treff

Det var derfor litt synd å forlate Ebeltoft, med den lange steinmolo, med "Jylland", og med den veldig hyggelige gamleby, hvor man gå og gå og stadig se noe nytt i de skakke utmurte bindingsverkshusene. Men det var jo Vejle som var målet, og etter bare noen timer over grunt vann (setter du "Børøysund" på høykant, vil den nesten overalt rage godt opp over vannflaten) seg vi inn på havna. En industrihavn, ganske så begredelig, med kalkstøv hvor enn du snudde deg. Hvite fotavtrykk både over og under dekk gjorde at vi fant det like godt å spyle kaia.

Men etterhvert som de andre fartøyene kom, og arrangementet vokste, forsvant også begredeligheten. Etterhvert ble hele havna fylt av veteranskip, gamle og hyggelige kjenninger som passasjerdamperen "Bohuslän", den danske lokalbåten "Skjelskør", den tyske salondampfer "Alexandria" og isbryteren "Wal" som de viktigste (for oss). Men det var flere andre, og det ble god tid til befarings ombord og til å være med på tur.

En svært så hyggelig tur med "Alexandra", en like hyggelig tur med danske lille "Skjelskør". Men lørdag gjorde vi gjengjeld, da ble "alle" samlet ombord i "Børøysund" til vår – vi kan vel nesten si tradisjonelle – norske aften, med øl og dram, spekemat, røkelaks og alt annet godt vår gamle bysse, med Hjørdis og Magnar i spissen kunne oppdrive. Jeg vet ikke hvor mange sommerturer Magnar Kristiansen – som er pensjonert stuert fra Hurtigruten – har vært med oss, og stått på for vår velvære i den kullfyrte byssa, men det er ikke få. Takk iallfall for god mat, om jeg ikke har sagt det før!!

Men så gjorde svenske "Bohuslän" gjengjeld dagen etter i Grenå, med en uforglemmelig middag ombord i et flott fartøy. Og det var kanskje da ideen om at "Børøysund" skulle snuse litt på Gotenius Varv i Göteborg (se "Nytt fra Børøysund"). Et klart bevis på at forbrødning og forsøstring nesten alltid bærer frukter.

Damp på sjø og damp på land

Nå var det ikke bare på sjøen at dampen spilte opp – også på land var den så absolutt til stede. F.eks. i form av et tog med kullfyrte damplokomotiv, og som sto og prustet like utenfor vår kaiplass, klar til flere turistrunder på den lokale jernbane. Det var dampveivalser, det var biler med dampmotor (visste du at det er forskjell på dampmaskin og dampmotor? Ikke jeg heller, men nå vet jeg det, takket være en viss bergenser som vet nesten alt om det meste).

Det mest kuriose var vel oppfinneren som hadde bygget sin egen



For ankers på Koster, og avsluttende middag (laks) i strålende sommervær og god stemning. BB livbåt ligger på sjøen.

dampgrammofon. Ikke noe stort og klumpete, men ganske nette greier. I tillegg fungerte den, og spilte gamle 78-plater så det var en fryd.

De aller fleste fartøyene på stevnet hadde også sine "forpliktelser" i form av enkelte passasjerturer. Så også vi, med tre-fire forholdsvis korte turer. Billettinntekten gikk til arrangøren, som en motytelse for at vi fikk mange tonn kull gratis, mens inntekten av byssesalget tilfalt oss. Alltid hyggelig med slike turer, hvor folk er interessert, de graver og spør, og synes vi gjør en god jobb med å ta vare på den nære skibshistorie.

Så mens noen var igjen som mannskaper på turene, tok andre seg fri, enten det var å snuse rundt på alt som foregikk på kaiene, være med andre båter på tur, eller forsvinne for seg selv noen timer et eller annet sted opp i byen.

Nesa hjemover

Søndag var det hele over, og tidlig mandag morgen var det bunkring. Kullhandleren og hans truck var der allerede før klokken 7 – en ukristelig tid dagen etter et stevne. Til gjengjeld var jobben raskt gjort: Sakte, men sikkert har vi gjennom de siste årenes erfaring lært oss mer støvfri og effektiv bunkring: Et svært rør træs ned i

bakseåpningen og festes til daviten over. Med stor truck eller kranbil løftes hver enkelt storsekk (1000 kilo) opp, bunnen åpnes, og kullene renner pent og støvfritt ned i baksen på et halvt minutt. Støvfritt fordi vi på forhånd *vanner* kullene litt. Så, når baksen mot land er full, kan vi velge om vi bruker gamlemåten med trillebår eller tar 10 minutter på å snu båten, og bruke røret også der. Noen sekker på fordekket, og vi var klar for hjemturen.

Første stopp nordover var Grenå, hvor vi lå i skipshuggerhavnen sammen med "Bohuslän", og så var det tirsdag rake veien opp til Marstrand, med en herlig seilas i flott vær (fortsatt) over Kattegat. Og mens maskinen svisjet sine stempler, tegnet mastetoppene fine buer på himmelen. Som i Skagen fikk vi også i Marstrand plass helt inne i havna, ideell plassering rett utenfor både toaletter og vannfylling, men altså sammen med seilbåtene. Men vi var varsomme, og plaget ingen med røyk og sot.... Marstrand er jo et flott sted, med en gammel borg, og mye å se, så her lå vi over til torsdag.

Så bar det mot Lysekil, etter en fin tur innaskjærs (den svenske vestkysten er flott). Problemet var at i Lysekil var det ikke vann å få. Riktignok var tankene våre fulle da vi forlot Marstrand, men når det heller ikke er vann å få på Koster som var neste stopp?? Et enkelt regnestykke over forbruk av både kjelevann og byssetank avgjorde saken: Vi er forsiktige, og har mer enn nok vann til å komme til Oslo uten å gå tom.

Sotenkanalen

Det var fra flere mannskaper sterkt ønske om å gå Sotenkanalen, men skipper Magne var ikke like begeistret. Men etter noen telefonsamtaler med brovakten i kanalen, og etter at Magne telte på knappene fire-fem ganger, ble det kanalen likevel. Nå er det lett å forstå Magnes motvilje når vi tenker på at ansvaret ligger på ham som skipper. "Børøysund" er – i denne sammenheng – stor, den er tungt manøvrerbar, kanalen var trang, det krydde av båter, og det var ikke store klaringen hverken til land, til fenderverk eller andre båter. Men alle tok hensyn (eller kanskje de visste hvem som var sterkest), så det oppstod ikke problemer av noen art. Og var noen usikre, så gjorde et tungt støt i fløyta vei i vellinga. Bortsett fra for noen kuer på beite, som trodde fløytestøtet var et slags brunstbrøl – der de kom travende etter oss.

Kanalen ble bygget i 1930-årene, som en beskyttet led i forhold til det værutsatte Sote hav utenfor, mellom Smögen og Fjällbacka. Kanalen heter egentlig Sote kanal, den er 4,8 km lang (2,6 n.m.) lang, men fikk ikke den effekt man ønsket, fordi veitransport alt hadde begynt å overta en god del fra sjøverts transport. Ganske tidlig ble derfor Sotenkanalen en beskyttet led nesten utelukkende for lystfartøyer. Men det vil jeg bare ha sagt – en times rortørn gjennom Sotenkanalen på et gammelt dampskip er langt mer effektivt enn all verdens treningsinstitutt!

Uansett: Takk for opplevelsen, det er så mye morsommere å gå trange sund enn langt utpå.



Laila Andresen, klubbens formann, er nettopp blitt hedret for god gjennomføring av opplegget, med ny hatt forært av byssas Hjørdis Walle Jensen. Til høyre en viss bergenser, Lars Hille.

Koster

Bare navnet lyder av sommer og sol, og Koster er noe for seg selv. Et par bilfrie, bebodde øyer (Nord- og Sør-Koster), og et utall av småøyer og skjær strødd omkring. Hyppig båtforbindelse med Strømstad, og så har jo Koster vært norsk en gang i vår nære fortid. Vi burde kanskje ta øyene tilbake, men vi er jo godt i gang - tror det minst er like mange nordmenn som svensker her, iallfall sommerstid.

Noen rullende timer gjorde det forholdsvis stille ombord, men på ettermiddagen fredag lot vi ankeret gå i bukten vi har ligget så mange ganger før, og det ble liv og røre igjen.

Ut med BB livbåt, behørig døpt i fjor til "Martha" av den samme bergenser som nevnt tidligere. Årsaken til navnet kan vi la ligge. Men poenget var at den gamle trebåten er fullt ut brukbar, men etter ett år i krybbene, er det behov for litt trutning. Og dagen etter var båten – om ikke tett, så iallfall såpass tett at den fint kunne brukes til strandhugg både her og der.

Mange leide sykler, og dro i ikke sluttet orden innover øya, for så og møte de som dro rundt med "Martha", på en restaurant i Kstersund hvor klubben spanderte blåskjell-lunch som takk for innsatsen. Blåskjellene var svært gode, det samme var hvitvinen!

Lørdag kveld var tradisjonell avslutningsmiddag, i flott og varmt sommervær. Vi fikk til og med besøk av "Bohusläns" trubadur (som vi ble kjent med i Vejle), og som dro noen artige, og delvis ukjente sjømannsviser – nå eksklusivt for oss.

Men søndag var det hele over, rask marsj (hvis vi kan si 9 knop er raskt) inn til Oslo, etter en svært så hyggelig tur, godt vær, godt badevann, og så vidt vites ingen uoverenstemmelser av noen art.

Takk alle sammen for en flott tur!

På tur med en 150 år gammel dame

Tekst og foto Dag Thorstensen

Nå er vel ikke akkurat "gammeldampen" ukjent for de fleste av oss, men vi må med skam erkjenne at det ikke var mange fra Norsk Veteranskibsklub som hadde reist med "Skibladner" – verdens eldste hjuldampers i drift – tidligere.

Men det er altså råd å bøte på ukunnskap, og Veteranskibsklubbens formann, Laila Andresen, hadde alt tidlig på våren hatt kontakt med kapteinen ombord, Harald Peter Rasmussen, for å få til en hyggelig tur for veteranskibsklubbens aktive mannskaper/medlemmer med familie. De gjorde avtale om at vi skulle bli med på skibets første sesongtur, lørdag 27 mai, til subsidiert pris. Vi er jo liksom brødre i ånden....

Etterhvert som datoen nærmet seg, ble det imidlertid litt usikkert om turen ble noe av. Det store spørsmålet var nemlig om snøsmeltingen i fjellene ville gi vann nok til at Mjøsas hvite svane ville flyte. Helt til det siste var dette et åpent spørsmål – men så gikk det altså greit.



Forventningsfulle aktive fra "Børøysund" og "Styrbjørn" klare til bussen til "Skibladner" en flott lørdag i mai.



Messing og mahogny – og laks og jordbær, en god kombinasjon i en flott salong på en 150 år gammel hjuldamper.

Navnet "Skibladner" er en avledning av det norrøne Skidbladnir, fruktbarhetsgudens Frøys skib, som kunne seile på både land og på sjø. Skiene (bordgangene) kunne blases (legges sammen), og skibet puttes i lommen – selv om dagens "Skibladner", med sine 165 fot, er litt for stort.

Opp med veteranbuss

At en reise skal ta litt tid fikk vi erfare på en hyggelig måte, da vi ble fraktet fra Akershuskai til Gjøvik med en gammel dobbeltdekket buss. Over 50 passasjerer ble kanskje i meste laget for bussen, det gikk greit på flatmark, men i oppoverbakkene slet den gamle svært tungt. Men bussen var hyggelig, og på en slik forholdsvis rolig tur får man tid til å snakke litt, og se seg omkring. Vi hadde dessuten medbragt både tørt og vått!

Nummer fire i rekken

Alt fra 1840 var det dampskibstrafikk på Mjøsa, med den 100 fot lange "Jernbarden", klinket i Glasgow og satt sammen i Minne. Men behovet var stort, og noe senere kom "Dronningen", og i 1852 ble det kontrahert to skib til; tredampskibet "Færdesmannen", bygget ved Aker, og stålskibet "Skibladner", bygget i Motala i Sverige i 1856, og fraktet i seksjoner frem til montering i Eidsvold. Først sjøveien, deretter med jernbane. Da hadde fartøyet grønt skrog og rosa! overbygg, to loddrette skorsteiner og en liten dekkssalong akter.



Veteranskibsklubbens formann Laila Andresen overrekker kapteinen på "Skibladner", Harald Peter Rasmussen, et bilde av "Børøysund", og takker for hyggelig tur.

På den tiden – til 1887 – var det altså fire fartøyer i drift på Mjøsa, i tillegg til en rekke andre mindre båter. Trafikken var altså stor, i forhold til i dag – men så var også jernbanen kun i sin spede barndom.

Allerede i 1888 var skibet underlagt en langsom ombygningsprosess for å tilpasses det økende gods- og passasjerbehovet. Det ble en 20 fots forlengelse, det ble ny maskin og nye kjeler, samtidig som det kun ble én hellende skorstein – slik vi ser i dag. Overbygningen ble betraktelig større, skroget ble grått og overbygget hvitt. Og det ble montert mast og lastebom på fordekket.

I mellomkrigstiden ble skibet ombygget og tilpasset flere ganger for å dekke turistenes behov, og både akterdekket og noe av fordekket ble innebygget og innlemmet i dekkshuset.

I 1937 sank skibet under vinteropplag (det skjedde også i 1967), men begge ganger hadde man guts til å heve båten og sette den i stand igjen.

Dermed er "Skibladner" blitt verdens eldste hjuldamper i drift, men det har selvsagt kostet. I 1968 ble skibet definert som Norges første fartøyvernprosjekt, og fra 1992 ble det foretatt omfattende historisk dokumentasjon samtidig som et større antikvarisk restaureringsarbeid ble satt i gang i regi av Hardanger Fartøyvernssenter.

Laks og jordbær

Vel ombord vil jo båtinteresserte stikke nesa si borti det meste, også til den gamle, horisontale maskintelegrafan og det store messingrattet. På spørsmål om å få prøve



Og etter ankomst Hamar bakker "Mjøsas hvite svane" elegant ut igjen for en ny tur..

styringen var det ikke nei i noen munn, men på spørsmål hvor vi skulle styre, var ikke det så nøye. "Her er plass og vann nok, ta en stor sving du!"

For den maskininteresserte var det naturlig å dukke ned i skibets indre, og selv om de gamle fyrgangene for kull ble skiftet ut til fordel for oljefyr etter 1. verdenskrig, er den gamle maskinen fra 1888 still going – selv om enkelte deler naturligvis er erstattet med nye.

Ellers er vel "Skibladner" ensbetydende med laks og jordbær for de fleste, så også for oss denne flotte solskinnende lørdagen i mai. Så etter en nysgjerrig runde de fleste steder ombord, ble vi installert i den hyggelige spisesalongen, og fikk erfare det vi trodde: Kvaliteten på både båt, salonger, mannskap og ikke minst middagen, var av 1. klasse.

Og på Hamar sto både den gamle buss og en tidligere så aktiv Georg Jensen – nå brannmester i Hamar – og ventet på oss.

Takk for oss, vi kommer gjerne igjen, til et gammelt skib som nå også er blitt fredet!

Data:

Bygd: 1856 (150 år i år!)

Lengde: 165 fot (forlenget med 20 fot i 1880)

Bredde: 16,7 fot

Dypgående: 5,6 fot

Maskin: Trippel ekspansjon på 606 hk, med oljefyrt kjele

Marsfart: 12 knop v/ 42 o/min.

Pass. tall: 230

Fredet av Riksantikvaren juni 2006

Rundreise med M/S «Lofoten»

**Bli med på en fantastisk rundreise Bergen–Kirkenes–Bergen
med hurtigruteskipet «Lofoten».**

Avgang Bergen fredag 23. mars 2007 kl 22.30

Ankomst Bergen tirsdag 3. april 2007 kl 14.30

«Lofoten» er et vakkert skip, bygd i 1964 på Akers Mek. Verksted i Oslo. Skipet tilhørte opprinnelig Vesteraalens Dampskibsselskab (VDS) på Stokmarknes, men er i dag en del av Hurtigruten Group ASA. «Lofoten» fikk status som «verneverdig skip» av Riksantikvaren i 2001. Skipet blir tatt ut av ordinær hurtigrutefart i april



2007, og hva som da vil skje med skipet, er på det nåværende tidspunkt ikke avklart. Ta ingen sjanser – dette kan kanskje være siste mulighet for en skikkelig hurtigruteopplevelse med «Lofoten».

Norsk Veteransklubb har tidligere arrangert en rekke turer med dette klassiske hurtigruteskipet, men det er også mange andre

reisende som foretrekker å reise med «Lofoten». På vinterstid er det derfor ofte flere passasjerer om bord på «Lofoten» enn på de store moderne skipene. Det er allerede nå begrenset lugarkapasitet igjen så det er viktig å reservere plass så fort som mulig. Prisen for denne fantastiske rundturen på 11 døgn er avhengig av lugarkategori, men en vanlig lugar uten dusj og toalett koster 11747 per person. En ordinær utvendig lugar med dusj og toalett koster 13143. **De som bestiller før 15. november 2006 får 2000 kroner i rabatt.** Personer under 16 år eller over 67 år får ytterligere rabatter. Prisen inkluderer reise, lugar og helpensjon Bergen–Kirkenes–Bergen. Eventuelle utflukter er ikke inkludert.

For mer informasjon eller booking, ta kontakt med:

Eivind Lande, Åsaveien 1 B, 0362 Oslo

Telefon 22 46 96 80 priv, 926 62 717 mob, 982 02 783 jobb

e-post: el@ra.no

Redacteuren, en anonym sliter!

Tekst og foto: Erik Steen

Da man i juni, var i farvannet rundt Porsgrunn, falt det seg naturlig å avlegge chefs redaktør Hansen et besøk.

At han bor i en maritimt innredet leilighet, med utsikt over Porsgrunnselva, har modellverksted i samme bygg hvor det er båtverksted, rett ved en marina og har seilbåt (sammen med fruen) det kompletterer det marine tilsnitt.

Etter solid sjømannskost (wienerbrød) ble jeg invitert med for å innsipere båtmodell verkstedet.

Et lyst og trivelig verksted, naturligvis med utsikt over Porsgrunnselva, preget av orden og med den store modellen av "Blücher" godt påbegynt.

Han har bygget alle båttyper, fra robåter til store "oceandampere", men har en forkjærlighet for seilfartøyer. Man må være tålmodig, nøyaktig og ha sans for de mange og små detaljer for å fullføre et modellprosjekt.

Som så mange andre, begynte Thor allerede i guttedagene med de enkleste byggesett, det var gjerne balsa - tre som var materialet.

Mens vi andre ga oss med et par forsøk, fortsatte Thor utviklingen med stadig



Dampskibspostens redaktør Thor Hansen, i arbeid på "Blücher"modellen.



Fra modellverkstedet i Porsgrunn. Mange forskjellige fartøyer på beddingen.

større og mer komplekse modeller, til han i dag holder på med overnevnte modell av "Blücher".

Interessen for det maritime ble vakt gjennom en far som hadde vært sjømann, senere tjeneste på Kongeskipet og dykking. Med dykkingen kom interessen for vrak og historien i forbindelse med forlis og skipenes fortid.

Ved flere anledninger har Thor vært medseiler på fullriggeren "Sørlandet" og bruker sin egen seilbåt når anledningen byr seg.

Adskillig hyllemeter med maritim litteratur, vitner om besøk hos mange bokhandlere og antikvariater. Som hos oss andre båtofile, er vel disse kjøp gjort i full enighet med en bedre halvdel... ?

I sin yrkesaktive tilværelse var det TA (Telemarksavisa) som nøt godt av hans kunnskaper som reprotetniker. Med stadig større krav til effektivitet og et evig mas om deadline, valgte Thor å gi seg, mens han ennå hadde anledning til å hoppe av.

Dette har Dampskibsposten hatt glede av og ikke minst ham selv med modell prosjekter.

Selv om redaktøren ikke liker det, må jeg fortelle at han nyter stor anseelse i modellbygger kretser og har således også vunnet priser.

Mens vi andre har flere rundt oss på dugnads kvelder og gjerne har noen å diskutere med, vil jeg tro at redaktør jobben innimellom er en urias post.

Uansett takk for en hyggelig dag i nedre Telemarks vassdraget og lykke til med modell prosjekter og chefsredacteur embedet.

M/S "Granvin" Sesongen 2006: Hektisk og allsidig

Tekst/foto: Øivin Konglevoll

En hektisk og allsidig sesong er i ferd med å avsluttes. Kun noen få oppdrag gjenstår.

Det har vært et mål å redusere antall turer noe de siste årene, men det er vanskelig, for GRANVIN er både etterspurt og populær.

Selv om D/S OSTER etter hvert er kommet i operativ passasjerdrift og tar flere turer enn tidligere, merkes dette lite på etterspørselen etter GRANVIN. Den holder seg som før.

Også fjordabåtene BRUVIK og MIDTHORDLAND har hatt god en god sesong. Det samme gjelder ATLØY, som kommer ned fra Florø nå og da for å hjelpe til å ta turer.

Fjordabåtene har en sterk posisjon i Bergen. Ny felles logo er med på å tydeliggjøre fartøyene enda bedre.

Noen færre oppdrag er det blitt i år, mens inntjeningen har vært minst like god som tidligere.

To turer til Stavanger var spesielt gode inntekstmessig, "gladmatfestivalen" og "oljemessen".

Det gode været denne sommeren har bidratt til godt passasjerbelegg. 3450 passasjerer har reist med på 64 turer. Dette gir 54 passasjerer i gjennomsnitt, som tilsvarer et belegg på 67,5%.

De åpne turene til Brandasund, Espevær og Lygra har hatt bedre belegg enn i fjor. Spesielt torsdagsturene til Espevær er blitt sikre suksesser.

Turene fordeler seg over forskjellige kategorier og viser et stort mangfold. De fordeler seg slik: Kulturarrangement / festivaler – 18. Åpne passasjerturer – 16. Bedriftsturer – 14.

Skoleturer – 8. Turer for organisasjoner / lag – 7. Bryllupsturer – 5. Familiearrangement – 3.

Medlems/mannskapsturer – 3.

Noen høydepunkter

Det kan være vanskelig å peke på sesongens høydepunkter, de vil gjerne oppleves forskjellig.

Vampkonsert

En minneverdig opplevelse var Vamp-konserten på Espevær, hvor Vamp brukte GRANVINs akterdekk som scene for et fullsatt publikum på kaiaen. Dette likte Vamp-musikerne svært godt og fantaserte om Vestlandsturne med GRANVIN neste



Bildet er tatt 12 august i forbindelse med Kystsogevekene på Langøy, på vestsiden av Sotra. "Granvin" og "Bruvik" var tilstede. Langøy var et av dampskipsstoppene "Børøysund" trafikkerte, da den het "Skjergard" og gikk i rute fra 1923 til 1925.

sommer. Det blir nok ikke vanskelig med mannskap til denne turneen, hvis den blir av. Flere har meldt seg.

Gladmatfestivalen i Stavanger

Gladmatfestivalen i Stavanger siste helgen i juli var en særdeles flott og inntektsbringende opplevelse. I år var en veteranbåtfestival lagt inn i den årlige matfestivalen.

Her var vi i godt selskap med ATLØY, BRUVIK, MIDTHORDLAND, ROGALAND, GAMLE SALTEN, RISKAFFJORD II, OSCAR II, HUNDVAAG I og NØKK.

Fra onsdag til lørdag var det smekk fullt langs alle kaiene rundt Vågen i Stavanger, med restauranttelt og smaksboder. Også om bord i båtene var det servering av tørt og vått.

Om bord serverte vi spesialiteter fra GRANVINs gamle rutedistrikt: Brurasteik m. flatbrød, "Fenalårcarpatio" bestående av lammelår fra Fykse, Hardangerpølse, ruccolasalat, ramsløkspurre fra Øystese og på toppen vellagret revet geitost fra Granvin. Rømme og flatbrød hørte også til. Dette ble anbefalt sveltet ned med Hardangersider fra Ulvik.

Alt gikk unna som varm vetebrød. Spesielt Hardangersideren ble populær. Den måtte vi rasjonere med, så vi hadde til alle dagene.

Restaurasjonsgjengen må spesielt framheves på Stavangerturen.

Fredagen ble båtene sendt i forskjellige retninger. Vi havnet i Forsand ved innløpet til Lysefjorden i lag med GAMLE SALTEN og OSCAR II. Lørdagen var det felles tur i flott vær til Preikestolen i Lysefjorden. Alle båtene fulle av passasjerer og god

stemning. Vi leide inn en lokal spillemann, som bidro til den gode stemningen. På akterdekket var det slik stemning og jubel da vi la til kai i Stavanger etter endt tur, at det smittet til folkemassene på land.

Hvor GRANVIN lå fortøyd på vestsiden i Vågen var det spesielt livlig. Inne på kaien var det et stort restauranttelt med fengende gladmusikk og hekk mot hekk lå MIDTHORDLAND, hvor Hungry John spilte blues til langt på natt. Ene kvelden ble øreklokker fra maskinen tatt i bruk for å dempe musikken noe da begge orkestre spilte samtidig.

Oljemessen i Stavanger.

For første gang var GRANVIN leid inn til oljemessen i Stavanger 21. – 24. august. Her var alle de andre vestlandske fjordabåter og veteranskip også til stede.

Rolling Stones

Rolling Stones – konserten i Bergen 1. september skapte store økonomiske ringvirkninger. Så også for GRANVIN. 15 minutter etter det var kjent at konserten var flyttet fra 6. juni til 1. september tikket det inn oppdrag fra et firma som ville varme opp til konserten om bord i GRANVIN.

Fjordabåtutflukter

To felles fjordabåtutflukter har vært arrangert. 2. pinsedag gikk turen til Bakkasund i Austevoll i lag med BRUVIK, OSTER og MIDTHORDLAND.

Søndag 10. september var det felles tur til Modalen for GRANVIN, OSTER og BRUVIK. Ved disse anledningene dukker det også opp et stort antall flotte veteranbiler.

Også på Torgdagen 10. juni var det godt oppmøte av fjordabåter. I tillegg til GRANVIN hadde både OSTER, BRUVIK og MIDTHORDLAND ruter fra distriktet og inn til Bergen. Også M/F SKÅNEVIK var til stede.

Bønder i Byd'n.

Dette er blitt et årlig arrangement, som også involverer fjordabåtene. GRANVIN var på Lofthus og lastet frukt som skulle til Bergen. Underveis ble det gjort salgsstopp i Sveio, Bømlo, Fitjar, Tysnes og Austevoll. Åpning av festivalen var innseiling på Vågen fredag 8. september av GRANVIN i lag med Hurtigruteskipet LOFOTEN. OSTER lå allerede til kai og ventet. STORD skulle vært med, men var ikke helt klar. Byråd, Landbrukssjef og Fylkesordfører tok i mot epler og bar dem til scenen hvor det hele ble offisielt åpnet.

Kulturnatt

Årets siste kulturarrangement vi deltok på var "Kulturnatt" som ble arrangert i Bergen sentrum fredagskvelden 15. september. I rekordvarmt septembervær inviterte



Granvin.

vi til åpent skip, gladmusikk på akterdekket og korte Byfjordturer. Full båt og god stemning.

Oppsummering

Som det fremgår av ovenstående er det gjerne kulturarrangementene som gir oss de minneverdige opplevelsene. Invitasjoner til å delta på kulturarrangement og festivaler øker hvert år, så man må prioritere. Men også andre turer gir gode minner og opplevelser, dette gjelder både bedriftsturer, familieturer eller åpne turer. Flotte naturopplevelser, fornøyde passasjerer og innsatsvillige, trivelige mannskaper gjør at folk står gratis på, år etter år for at GRANVIN skal kunne seile.

En Driftsgruppe bestående av Nina, Liv, Kari-May, Gjartrud, Wollert og Øyvin sørger for booking, bemanning, souvenirbeholdning, proviantering og fakturering. Magnar sørger for at det alltid er strøm og vann.

Nevnes må også dem som gjør en stor dugnadsinnsats gjennom hele vinteren for at GRANVIN skal være seilingsklar til våren. De siste årene har ikke minst Odd Jostein og gjengen på Stord gjort en durabelig innsats, assistert av Kurt, Jan og Oddvar fra Bergen/Os.

Nytt sol/regnseil har vi fått laget over akterdekket. Dette i mer tidsriktig utførelse og stoff enn det andre. En viss diskusjon har det vært rundt dette seilet, men flertallet mener dette er en dyd av nødvendighet med hensyn til passasjerene.

GRANVIN er invitert å være til stede ved årsmøtet for N F F i Bergen. Dette blir en fin avslutning på sesongen.

Bilder fra årets seilsesong M/S "Granvin"

Tekst/foto Harald Sætre



Går dette bra? Mange passasjerer er skeptiske når den trange Kuleseidkanalen passerer. Men kaptein på denne turen, Martin Øyerhavn har full kontroll. Her er "Granvin" på vei fra Stord til Espevær på sin faste torsdagstur.



Felles fjordabåtutflukt til Bakkasund i Austevoll 2. pinsedag. Her legger D/S "Oster" til på utsiden av "Granvin"



Den felles fjordabåtutflukten til Austevoll 2. pinsedag er blitt en populær tur. På turen i år var Tore Nilsen billettør om bord i "Granvin".



MS "Granvin" på tur fra Bergen til Sunnhordland en fin og varm sommerdag. Her er det stopp i Brandasund. Matros Asbjørn Utne slår av en prat med noen pensjonister som har tatt turen ned på dampskipskaien.

Ny fjordabåtlogo

Tekst/foto: Øivin Konglevoll

Etter initiativ fra Bergen kommune og Stiftelsen Statsraad Lehmkuhl ble fjordabåtlagene og fjordabåteierne i Bergen invitert til et samarbeid for å utvikle fjordabåtene som turistprodukt.

Statsraad Lehmkuhl har pusset opp lokalitetene de har i Skur 7 på Bradbenken med representativ avgangshall og billettskranke. Fjordabåtene ble invitert til å kunne bruke disse fasilitetene i forbindelse med presentasjon av båtene, og forhåndssalg av turbilletter.

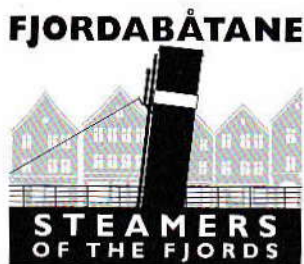
Her er også oppgitt telefonnummer som kan ringes i forbindelse med spørsmål og bestilling.

Det som konkret er kommet ut av samtale og samarbeidet så lang er at det ble utarbeidet en ny felles logo, tegnet av Sverre Mo, som også laget logoen som er blitt brukt ved Nordsteam-festivalene i Bergen. Logoen viser en damskipsskorstein med Bryggen i bakgrunnen. Over står det "Fjordabåtene" og under står det "Steamers of the Fjords". Denne logoen er nå blitt brukt både i forbindelse med annonsering, plakater, trykking av brosjyrer og billetter.

Felles brosjyre ble laget og trykket. I denne presenteres de åpne turene GRANVIN har til Brandasund og Espevær, søndagsturene OSTER og GRANVIN går til Lyngheisenteret og søndagsturene BRUVIK går rundt Osterøy. Den felles Modalsturen 10 september presenteres også i brosjyren.

Foruten turene presenteres lagene og fartøyene BRUVIK, MIDTHORDLAND, SKÅNEVIK, OSTER, STORD og GRANVIN.

Nå skal sesongens erfaringer evalueres. Det vil bli diskutert en mulig utvidelse av turprogrammet og samarbeidet fjordabåtene imellom. Markedsføring og samarbeid er stikkord skal man lykkes. Dette gjelder helt sikkert også for oss som driver med veteranskip og fjordabåter.



Fjordabåt-

KALENDEREN



N V + L 2007 N V + L

"Fjordabåtkalenderen 2007 er nå til salgs igjen, denne gangen med mer enn 36 fotos. Dette vil være den perfekte julepresang til alle, som interesserer seg for den aller nærmeste fortiden vår!

Kan bestilles hos:

Vigdis Markussen, på tlf. 56 35 01 21, e-mail:

vigdis.markussen@c2i.net ,

eller Tor Bjørngaas, på tlf. 56 35 41 82, e-mail: tjobjoe@online.no

Prisen er kr. 100,- + porto

Per Jon Odéen

D/s OSTER



**Dampen
som ikkje ville døy**
Nordhordland Veteranbåtlag

Boka koster kr. 290,-+ porto og kan bestilles hos:
Vigdis Markussen, tlf. 56 35 01 21.
Tor Bjørgeas, tlf. 56 35 41 82.

Shetlandsbussen KNM "Hitra"

et stykke levende norsk krigshistorie

KNM "Hitra" er ett av tre fartøyer Den Kongelig Norske Marine fikk fra USA høsten 1943, til bruk i den viktige trafikken mellom Shetland og Norge de siste krigsårene. De andre var "Hessa og "Vigra".

Fartøystypen var opprinnelig konstruert som kystubåtjager for den amerikanske marine allerede i 1917. Under siste verdenskrig ble det bygget 438 stort sett like fartøyer, bare litt modifisert. De ble alle bygget på sivile båtbyggerier i USA som ikke var opptatt med annen krigsindustri. Mange av disse ble overført til andre allierte land, for eksempel fikk Russland 78 og Frankrike 50. Tre slike ubåtjagere havnet hos den norske spesialavdelingen "Shetlandsgjengen". Av samtlige fartøyer som ble bygget er det kun sju igjen. KNM "Hitra" er det eneste i sin opprinnelige versjon, som marinefartøy med orginal bevæpning. Hun er i tillegg det eneste ordinære marinefartøy Norge har igjen etter siste verdenskrig.

I henhold til Stortingsmelding nr. 169 av 1984-85 tilhører fartøyet formelt Marinemuseet, men hun skal være stasjonert på Haakonvern i Bergen. KNM "Hitra"

Nå følger 6 bilder som viser "Hitra", i en sørgelig forfatning. Et stort restaureringsarbeid kan ta til hos Omas Båtbyggeri på Stord.





skal i sommerhalvåret seile for å besøke byer og tettsteder. Om bord kan man beskue en utstilling som forteller nye generasjoner om frigjøringskampen og shetlandsfarten under siste verdenskrig.

Nordsjøtrafikken

I løpet av invasjonsåret 1940 seilte et trettitalls fiskefartøyer av forskjellige typer og størrelser over Nordsjøen fra Norge. Sommeren 1940 evakuerte de 100 britiske soldater som hadde deltatt i Norge, og mer enn 200 sivile flyktninger som ville fortsette frigjøringskampen i alliert tjeneste. Tyskerne trodde i begynnelsen dette var vanlige fiskefartøyer og lot dem seile. Ja, enkelte båter tok sogar flere turer mellom Norge og Shetland i løpet av sommeren og høsten 1940.

Denne illegale farten fikk britiske militære myndigheter høre om. I november samme år ble den britiske majoren L.H. Mitchell sendt til Shetland. Hans oppgave var å organisere disse fartøyenes turer. Planen var å sende agenter, sabotører og materiell til Norge og flyktninger den andre veien. Allerede lille julaften 1940 ble M/S "Vita" beordret til Nordhordland for å hente flykninger. Fartøyet returnerte til Shetland 1. juledag etter vellykket oppdrag. Skøyetrafikken ble intensivert utover i 1941. På Shetland fikk fartøyene etter hvert navnet "The Shetland Buses", på norsk "shetlandsbussene".

I begynnelsen var var fartøybesetningene sivile, organisert som en sivil irregulær gruppe under engelsk kommando med base på Lunna Voe, et øde sted nord på Shetland. Stedet ble valgt for å hemmeligholde virksomheten best mulig. Men i 1942



ble basen flyttet til Scalloway p.g.a. slipp og verkstedsfasilitetene der. "Shetlandsgjengen" ble nå organisert som en halvmilitør gruppe. I 1943 gikk grupperingen inn i Den Kongelige Norske Marine som spesialenhet. RNNSU (Royal Norwegian Naval Special Unit).

Etter en stund ble tyskerne oppmerksomme på den illegale nordsjøtrafikken. De satte inn betydelige luft – og marinestyrker for å overvåke Nordsjøen og aktuelle stedet skøytenes anløp. De brukte også norske nazister til å infiltrere fiskermiljøene langs vestlandskysten, i håp om å få stoppet kontaktnettet i Norge. Telavågstragedien var en grufull konsekvens av denne virksomheten. De saktegående og svakt bevæpnede skøytenes hadde lite å stille opp mot den tyske krigsmakten. Værforholdene i Nordsjøen disse vintrene var dårlige og gjorde toktene enda farligere.

Vinteren 1942 – 43 ble tapene av personell og materiell så store at de militære myndigheter bestemte seg for å stoppe trafikken. Hele 10 fartøyer, 44 besetningsmedlemmer og mer enn 60 sivile gikk tapt den vinteren.

Nye fartøyer

Utover våren og sommeren 1943 prøvde man å skaffe til veie mer egnede, hurtiggående og bedre bevæpnede fartøyer i Storbritannia, men man fant ingen slike. Dette problemet kom sjefen for de amerikanske flåtestykene i Europa admiral Harold R. "Betty" Stark, for øre. Han mente betydningen av nordsjøtrafikken, og det informasjonsnettet den opprettholdt, var svært viktig fordi virksomheten skaffet de



allierte informasjon om tyske flåtebevegelser langs norskekysten. Derfor henvendte han seg til president Roosevelt for å få tillatelse til å overlevere 3 stk. 112 fots kystubåtjagere til den norske spesialavdelingen på Shetland. Allerede i august 1943 ble tre fartøyer fraktet over til Rosneath i Skottland.

Her ble de modifisert og klargjort for sin nye tjeneste, og "Shetlandsgjengen" ble på kort tid lært opp i å operere dem. Den 26. oktober 1943 heiste de norsk kommando og fikk navnene "Hessa", "Hitra" og "Vigra". Allerede samme dag seilte fartøyene til basen i Scalloway for å fortsette opplæringen. "Hitra" var den første som kom i operativ tjeneste. Hun seilte til Skorpesundet på Sunnmøre den 17. november med agenter og militært utstyr og returnerte dagen etter.

Etter at disse fartøyene kom i bruk, ble tjenesten adskillig mer effektiv. Av totalt 115 tokt til Norge utførte "Hitra" 45, "Vigra" 41 og "Hessa" 29. 98 tokt var vellykket. Med disse fartøyene gikk ingen menneskeliv tapt, og de materielle skadene var minimale. Fra 1941 til frigjøringen 8. mai 1945 hentet "Shetlandsbussene" 373 livstruende flyktninger fra Norge, ilandsatte 192 agenter og fraktet 383 tonn militært materiell til Norge.

Etter krigen

Etter krigen ble de tre stolte fartøyene brukt en periode i kystoppsynet og kystvakt, med stasjon i Marvika, Kristiansand. I 1953 gikk de i opplag i Marvika, og her ble de avhendet i 1959. Alle fartøyene ble solgt til sivile organisasjoner for kr. 1,-. KNM "Vigra" og KNM "Hessa" ble først overtatt av sjøspeidere, men nå er de tapt for

alltid. KNM "Hitra" ble ført overtatt av Croftholmen sjøguttskole ved Brevik. Der lå hun i bøye i tre år, brukt til opplæring av ungdom i sjømannskap, men aldri seil med. Hun ble deretter solgt til private og skulle bygges om til lystbåt, men prosjektet ble gitt opp. Til slutt havnet fartøyet i marinebyen Karlskrona i Sverige. Her skulle den norske eieren sette inn to lokomotivmotorer, hver på 3000 hk. Dette ble aldri gjort, for i mellomtiden hadde noen åpnet bunnventilene på fartøyet så det sank. Bare forskipet var synlig over vannet.

I 1981 ble "Hitra" funnet ved en ren og skjær tilfeldighet. Det kan vi takke en uheldig russisk ubåtkaptein for. Da russerne grunnstøtte sin ubåt ved Karlskrona dette året, tiltrakk

det seg en enorm mediainteresse. Ved et TV-innslag kunne man se baugen på "Hitra", og via en artikkel i avisa Farmann fikk sjefen for marinemuseet, kommandørkaptein S. Moen, greie på dette.

Han kontaktet "Hitra"s gamle skipsjef, Ingvald Eidsheim, og sammen reiste de til Karlskrona for å få bekreftet at det virkelig var "vår" "Hitra" som lå der. Oppdagelsen av "Hitra" ble rapportert til Generalinspektøren for Sjøforsvaret, Kontreadmiral Grimstvedt.

Han nedsatte en arbeidsgruppe, "Hitra"s Venneforening, som skulle arbeide for å få fartøyet hjem å få det restaurert. Man skjønte snart at "Hitra" hadde mange venner. Penger ble samlet inn, og originaldelene og utstyr kom fra fjern og nær, til og med helt fra Hawaii.

I 1983 ble "Hitra" hevet, satt på en lekter og slept hjem til Norge. Hun kom til Omas Båtbyggeri på Stord. Gunnar Oma hadde påtatt seg å restaurere fartøyet tilbake til sin opprinnelige forfatning. Ca. halvparten av restaureringsutgiftene ble samlet inn fra privatpersoner, foreninger og institusjoner, resten kom inn med stor hjelp fra maskinverkstedet på Haakonssvern og bevilgninger over forsvarsbudsjettet.

8. mai 1987, på dagen 42 år etter krigens slutt, ble fartøyet overlevert fra verftet





til Generalinspektøren for Sjøforsvaret. Nå var KNM "Hitra" igjen blitt et marinefartøy, selv om hun i fremtiden skulle være et seilende museum.

KNM "Hitra" har etter restaureringen besøkt Scalloway på Shetland tre ganger. I 1997 besøkte hun også Karlskrona.

Havari og nye motorer

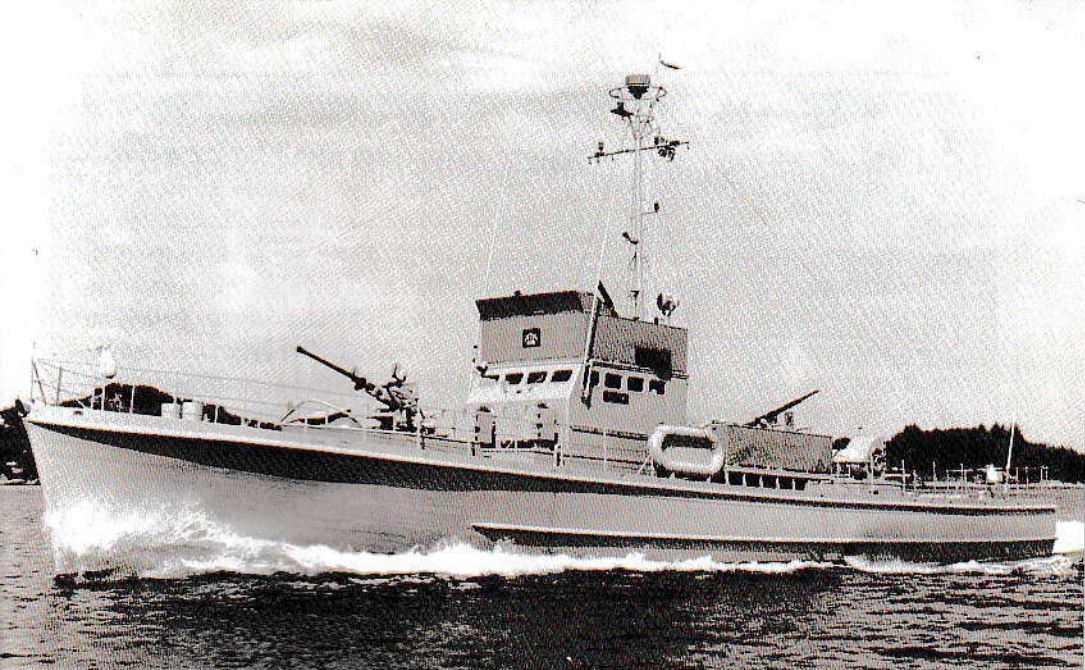
Under et tokt i Oslofjordenn høsten 1999 havarerte begge hovedmotorene, og "Hitra" måtte slepes til Haakonsvern. Det ble konstantert omfattende skader på begge motorer, noe som ville koste ganske mye å reparere – uten at man hadde garantier for motorenes videre levetid.

Forsvarets overkommando vurderte å sett fartøyet på land på Nordsjøfartsmuseet i Telavåg. Før jul i 1999 gav imidlertid Generalinspektøren for Sjøforsvaret tillatelse til å sette inn nye motore under forutsetning av at nødvendige midler ble anskaffet utenom Sjøforsvarets budsjett. Venneforeningen Shetlandsbussens Venner påtok seg denne oppgaven.

Det ble gitt penger fra bl.a. banker, foreninger, rederier, instutisjoner og privatpersoner. Hovedsponsor ble MTU, Motoren-und Turbinen Union i Friedrichafen. De forærte KNM "Hitra" 2 nye motorer vedarlagsfritt. Motorene er av type MTU 8V 183 TE 72 hver på 550 HK. Sponsede midler ble brukt til innkjøp av gir og til montering/tilpassing av motorene.

Den 30. juli 2000 ble KNM "Hitra" slept til Oma Slip & Mek. Verksted, Leirvik på Stord, der installasjonen og tilpassingen ble meget fagmessig utført. Den 9. november ble fartøyet overtatt fra verkstedet og seilt til Haakonsvern. Marsjfarten ble målt til 15,2 knop, som var ønsket.

24. november 2000 inviterte sjefen for Vestlandske Sjøforsvarsdistrikt hovedsponsorene om bord i KNM "Hitra" i Bergen, og med en liten tur på Byfjorden ble fartøyet erklært "Oprativt" igjen. Forhåpentligvis vil nå KNM "Hitra", med nye motorer, kunne seile trygt i mange år langs kysten



KNM "Hitra" i dag, et seilende museum.

Foto: Magne Åhjem

KNM Hitra har i 2006 gjennomført tokt til følgende byer / tettsteder:

24 - 28 april	Bergen Sjøvettkampagne i Hordaland
26 april	tur til Hjellestad med representanter fra NSSR
2. mai	Kleppesø Sjøvettkamp.
3. mai	Os Sjøvettkamp.
4. mai	Bømlo (Sagvåg) Sjøvettkamp.
5. mai	Leirvik (Stord) Sjøvettkamp
8. mai	Høyanger Feiring av 8. mai
10.mai	Tressfjord/Helland Ungdomsskoler/opent skip
11.mai	Tomrefjorden/Helland Skoler/opent skip
12.mai	Midsund opent skip
13.mai	Ikornes opent skip
15.-17. mai	Ålesund Skoler/opent skip
25. mai	Arendal Båtmesse
29. mai	Sandefjøre opent skip
30-31. mai	Horten skoler/opent skip
1-2. juni	Halden opent skip
3. juni	Fredrikstad opent skip
5. juni	Oslo opent skip
6. juni	Drammen opent skip
8-10. juni	Oslo opent skip, tur til Oscarsborg
17-18. juni	Norheimssund Båtmesse
8-9 august	Dale i sunnfjord Dalsfjorddagane
12. august	Stavang i Sunnfjord Uniformens dag
18-20. august	Sandane Sandanedagane
26-27. august	Holmeknappen Kystsogeveke

Litt ekstra opplysninger om Prospektkortet

Del 15

Takker Jostein Sørensen for historien om D/s "Midthordland" og Midthordlandske d/s. Et selskap som minner meg om lykkelig barndom med båtreiser "på landet" fra Bergen eller Os med M/s "Midthordland" og "Lønningdal I". Det var min gode venn Anders Kåre Engeviks store drøm å skrive historien om Det Midthordlandske Dampskipsselskab A.S men som han dessverre aldri fikk tid til på grunn av flere år med sykdom før han døde så alt for tidlig 6/1.2006 bare 60 år gammel. Jeg har ikke tall på hvor mange timer og kaffekopper jeg har hatt hjemme hos Anders Kåre i Engjavik i Fusa. Han var en utømmelig kilde når det gjaldt å fortelle om Midthordlandske og rutetrafikken i Bjørnefjorden. Med hans fortellerevner kunne du leve deg inn i svunne tider. Jeg kunne aldri se og lese meg mett i samlingen hans av bilder og skriftlige kilder om Midthordlandske, et selskap forfulgt av uhell og motgang. Jostein skriver om konkurransen med HSD og den var tøff.

På Tysnes konkurrerte Midthordlandske med H S D. Slaget sto om Våge. Selskapene underbød hverandre på frakt og i september 1890 kunngjorde H S D at herefter var all passagertrafikk mellom Bergen og Vaage gratis. Dette varte til våren 1891. Tysnes fikk oppleve en trafikk uten like, sitat : "Her har aldrig været saa mange tilreisendes paa Tysnæs, som nu i disse 5 Maaneder. Vor holdt paa at blive til et turistcentrum. Engelske Lorder og amerikanske Millionærer tro jeg ikke her var saa mange af, men "Splinter" og Zigøynere var her i Mengdevis. Og det er jo et slags Turister det også, vel ?". Folk rodde fra både Hardanger og Stord til Tysnes for å reise gratis. På vårparten 1891 ble man enig om felles takster fra Våge for dette slet på økonomien til begge selskapene. Striden om Våge fortsatte til 1961, men ikke så drastisk. I Våge fikk MDS ny ekspedisjonsplass i 1923. Kristoffer Johnsen bygde ny kai og satt opp butikk. På husveggen ble det satt opp skilt med to MDS flagg og VAAGE i midten. Dette ble fjernet i 1961 da HSD overtok selskapet og båten byttet



D/S "Midthordland". 15. april 1934.
Foto A.K.Engeviks samling

kai. I mai i år (2006) ble skiltet gjenfunnet på loftet i butikken som i dag er pub og kalles "Mandelhuset". Skiltet har vi nå restaurert og det henger på sin gamle plass, ut mot kaien. Vi (undertegnede og innehaverne) har også planer om å lage billedutstilling om båtene og Midthordlandske i lokalene til Mandelhuset.

Så til "Midthorlands" forlis.

Det er nok rett at skorsteinen kom under vann men baugen ble stående oppover land mot seilmerket. Dette ifølge bilder fra Anders Kåre Engeviks samling.

Båten ble hevet i september 1934 men ble kondemnert og solgt til opphugging hos Brdr. Anda i Stavanger. Assuransesummen på kr 37.500 var ikke nok til å betale selskapets gjeld på kull til Kullkompagniet.

Siste utvei for å betjene gjelden var å selge flaggskipet D/s "Solstrand". Båten kostet ny i 1899 kr: 83.000, nå ble den solgt for kr: 25.000 til Lindaas-Masfjorden Dampskibsselskab. Siste tur i var 28. desember 1934. Det var med sorg folk tok avskjed med "Solstrand". 1. januar 1935 skiftet båten navn til D/s "Lygra" og var i rutefart helt til 1969. Nå var det matriellkrise og M/s "Lønningdal I" ble leiet for å gå sammen med "Fusa". Dette ble langtidsleie "Lønningdal I" ble gående som leieskip like til høsten 1959. Den 6. desember 1947 ble nye "Midthordland" overlevert. Det ble holdt mange fine taler blant annet av Direktøren i Kullkompagniet af 1871 som var aksjonær i M D S og de som forlangte salg av "Solstrand" i 1935. Da han var ferdig tok fabrikkier Berg fra Os ordet og sa høyt ut over den feststemte forsamling : "Eg e lykkelig for at denne båten drives på solar, so kan du sitte der med de forbannede kullene dine."

Gudmor ved dåpen av nye "Midthordland" i 1947 var Lisen Kjelland Haug fra Tysnes som også fikk være gudmor i 1994 når båten fikk sitt gamle navn tilbake. Hun fortalte at i 1947 fikk hun ikke være med på jomfruturen, det betydde ulykke å ha kvinnfolk med. Hun hadde uttalt til ledelsen i MDS : Det kommer til å gå dette skipet ille, og det gjorde det.

Den 30. januar 1949 blåste båten på land i storm ved Sundvor og sank delvis. Hun kontaktet ledelsen dagen derpå og utalt : "Hva var det jeg sa.". "Midthordland" måtte slepes helt til Nederland for reperasjon

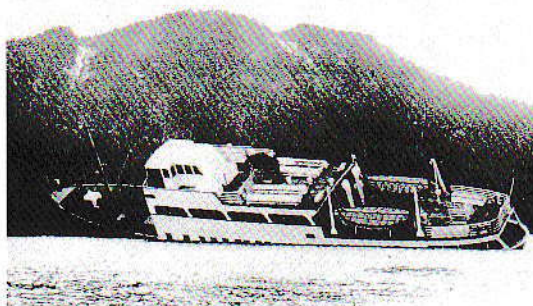
For ordens skyld, hun var med på jomfruturen lørdag 27 august 1994 .

MDS hadde også en ferge som ble levert i 1948, M/F "Fusa" som tok 10 biler.

På grunn av tonnasjemangel måtte de stadig vekk leie inn skip og dette tok på økonomien.

Så til slutt, kan noen av Dampskibsposten fortelle meg om M/s "Lønningdal I" flyter fremdeles?. I boken Fjordabåten av Dag Bakka jr. står det at den ble solgt til Hroar Hansen i Drammen i 1977.

Vennlig hilsen - Arne Tvedt - 5680 Tysnes - Tlf 95 81 38 57



M/S "Midthordland". 31. januar 1949.

Foto A.K.Engeviks samling

Tekst: Jostein Sørensen

Jeg vet i alle fall om minst én person (en viss styrmann.....) som nok kommer til å bli begeistret over at verdens eldste ennå eksisterende cruiseskip "endelig" blir presentert i denne artikkelserien. Vakre M/Y "Stella Polaris" fra 1927 – en gang Det Bergenske Dampskibsselskabs (BDS) stolte flaggskip (for ikke å si flaggskipet i hele Norges cruiseflåte) – fortjener absolutt en nærmere presentasjon også i Dampskibspostens spalter. De triste hendelsene i begynnelsen av september i år, da "Stella Polaris" sank under slep fra Japan, har ikke gjort en slik presentasjon mindre aktuell.....

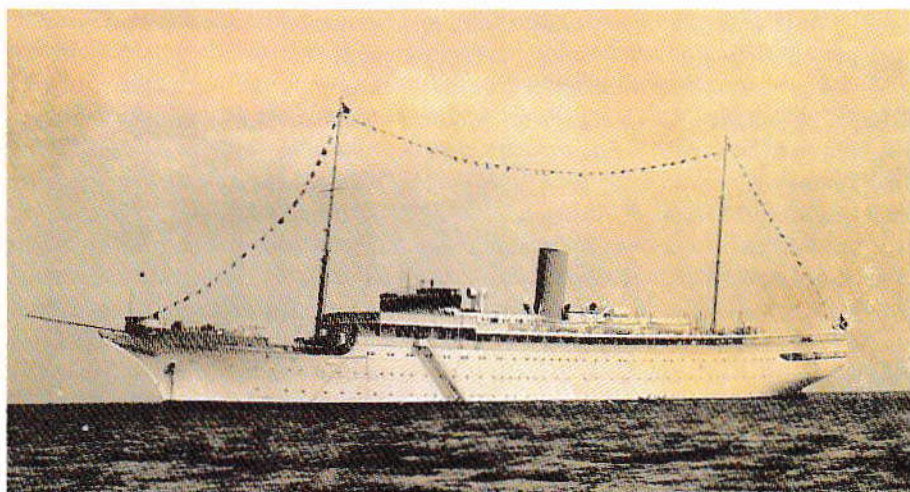
Turisme

Den gryende turismen langs Norges kyster forsvant fort ved utbruddet av 1. verdenskrig. Men noen år etter freden i 1918 begynte (de ennå pengesterke) turistene å vende tilbake. Særlig velbeslåtte amerikanere lot seg tiltrekke av "the Fjords" og "the Midnight Sun". Problemet var bare at norske rederier manglet egnet tonnasje for å ta imot disse verdensvante millionærene fra det store utland. Ingen rederier hadde rene cruiseskip å skilte med. Før verdenskrigen var det de mange lasteførende passasjerskipene (flere av Hurtigruteskipene inklusive) som, etter en omfattende vårpuss, ble oppgradert til "Touristkibe" for noen hektiske sommermåned. Ofte hvitmalte, med blankpusset messing, nyoljet teak og spir hvite solseil og rekkepresenninger var de et vakkert skue. Resten av året seilte de, ribbet for all staffasje, i langt mindre glamorøse ruter. For turisten anno 1900 var disse skipene tilfredsstillende nok, men for etterkrigstidens turister holdt de ikke mål.

Bergenskes mektige direktør *Kristofer Lehmkuhl* ("Statsraaden") var i førstningen noe motvillig til å ta opp igjen turistrafikken, da han mente at selskapet ikke hadde noen passende båt å sette inn. Men etter flere meget vellykkede Nordkappcruise med D/S "Irma" (1905) sommeren 1920, bestemte direksjonen i BDS seg omsider for å prøve seg på rendyrket cruiseart. På nyåret 1921 ble således det tidligere tyske cruiseskipet "Meteor" (1904) innkjøpt fra England, som hadde tatt skipet som krigsbytte. Etter omfattende oppussing og modernisering ved verkstedet på Laksevåg var D/Y "Meteor" klar for sitt første cruise, med avgang fra Newcastle 11. juni 1922.

En Stjerne blir til

Basert på de gode erfaringer med både "Irma" og "Meteor" i cruiseart, inngikk BDS 4. august 1925 kontrakt med AB Götaverken om bygging av et helt nytt cruiseskip – et skip som like til denne dag har vært en legende omspunnet av en nesten mytisk aura.....



Det er blitt laget en rekke forskjellige prospektkort med "Stella Polaris" opp gjennom årene – både under norsk og svensk flagg. Noen av kortene viser "Stella" mot åpent hav, slik som på dette kortet fra rundt 1930, mens andre viser skipet i norsk eller utenlandsk havn.

Foto: K.K. Jostein Sørensens samling

Lørdag 11. september 1926 ble skipet sjøsatt som verkstedets byggenr. 400 og døpt "Stella Polaris" av gudmor *Lillie Lehmkuhl*, BDS-direktørens datter. Etter utrustning og ferdiggjøring kunne Det Bergenske Dampskibsselskab overta sitt nye, vakre flaggskip 24. februar 1927 – en måned før tiden. Skipet – eller yachten – var på 5209 brt., hadde clipperbaug og baugspryd, og målte 360,5/50/30'. To 8-sylindrede Burmeister & Wain dieselmotorer på til sammen 5250 bhk gav med letthet det slanke skipet en fart på 17,5 knop.

"Stella", som hun kom til å hete på folkemunne, hadde et interiør som glitret av finish og kvalitet i både materialvalg og håndverksmessig utførelse. En samtidig beskrivelse av innredning og utrustning forteller: *På broen, som er åpen, skinner det i blankpusset messing og teak. Under brodekket er A-dekket, hvor ni livbåter er anbragt (to av disse er utstyrt med motor). Lenger akter er ni passasjerlugarer så vel som mosjonsområde. B-dekket er stedet for mange av fellesområdene. Promenadedekket er én ting, men her kan man også finne Verandah Cafè, Smoking Room og Music Salon. Ett dekk ned, på C-dekket, er den store spisesalen (Grand Dining Room), som har plass til 214 gjester. En stor stjerne, som består av 150 forskjellig fargede lamper, pryder salens tak. På C-dekket finnes også flere passasjerlugarer, særlig oppsiktsvekkende er fire deluxe lugarer, hver utført med sitt spesielle treslag; mahogni, lønnetre, pæretre og bjerk. Lenger aktenfor disse finnes barberforretninger, legekantor og andre fasiliteter. På D- og E-dekket finnes også passasjerlugarer, dog ikke så luksuriøse som de tidligere nevnte. Mannskapet er*

tildelt firesengs lugarer, noe trangere enn passasjerlugarene, men ikke desto mindre med pen møblering og utsmykning. (Oversatt fra engelsk).

I et turprogram fra en av de første cruisesesongene får vi ytterligere beskrivelse av "Stella"s kvaliteter: *"Da skibet kun er indrettet for 200 passagerer, blir det god plads for enhver at bevæge sig. Lugarene er store og rummelige, enhver av dem forsynt med koldt og varmt rindende vand. Hver passager har sitt klæskab. Der er ikke køier som paa eldre skibe, men fritstaaende senge. Over hver seng findes en læselampe. Ventilasjonssystemet er moderne, saa frisk luft tilføres direkte udenfra. Salongene er hyggelige utstyrt med moderne komfort. Der findes et bibliotek med skandinavisk og engelsk litteratur. Et udmerket orkester bidrar til gjestenes underholdning. Der er vaskeri om bord for de reisendes tøj. Der findes dame- og herrefrisør, fotograf, læge, radiotelegrafist etc. Om bord i Stella Polaris findes ikke sot eller kullstøv eller ubehageligheter ved indtagelse av kul for maskinene. Skibet drives nemlig ved dieselmotorer, og al koking, baking osv. sker ved elektrisitet. Kjøkkenet og betjeningen er som i et førsteklases hotel i land."*

Ikke å undres over at forfatteren av Bergenskes 100 års jubileumsbok lakonisk slår fast: *"Der er neppe noensinne bygget et vakrere skip"*. Og prislappen? Kr. 4 682 511,-.

Cruisebart i Norge – og internasjonalt

To dager etter overleveringen forlot "Stella Polaris" Göteborg med kurs for Middelhavet og cruisebart der. I årene som fulgte var gjerne seilingsmønsteret som følger:

Januar – mai:	Middelhavscruise med utgangspunkt i Monaco
Juni – juli:	Nordkapp- og Svalbardcruise, ofte med Bergen som utgangspunkt
August – september:	Cruise til de nordiske hovedsteder
September – oktober:	Middelhavscruise
November – desember:	Dokking og vedlikehold.

Prisene for et 20-dagers cruise var de første årene kr. 1470,- for en De Luxe Suite, men klarte man seg med en innvendig dobbellugar var prisen kr. 560,-.

Sin første virkelig lange tur gjorde "Stella" i 1929 – et 106 dagers cruise fra Middelhavet til Østen, med julaften i Hong Kong som et høydepunkt. Siden fulgte flere langcruise, både til New York og Stillehavsøyene. Alle steder ble "Stella Polaris" – havenes dronning – mottatt med begeistring og beundring, og skipet oppnådde raskt en sterk posisjon i det internasjonale cruisemarkedet på grunn av sin uovertrufne style og atmosfære. Og passasjerene strømmet til.

Krig og fred

Da 2. verdenskrig brøt ut 1. september 1939 hadde Det Bergenske Dampskibsselskab skip i fart både ute og hjemme. Den store usikkerheten som krigsutbruddet skapte,

fikk selskapets ledelse til å ta visse forholdsregler. De nyeste og mest verdifulle skipene ble tatt ut av rute og lagt opp på "trygge" steder. Således gikk "Vega" (1938), "Venus" (1931) og "Stella Polaris" i opplag inne i Osterfjorden, mens "Ariadne" (1930), "Leda" (1920) og "Jupiter" (1916) ble lagt opp andre steder. Disse skipene ble i første omgang erstattet med eldre tonnasje.

Da Norge ble okkupert av tyskerne 9. april 1940 befant 29 av Bergenskes totalt 46 skip seg i hjemlige farvann - noen i opplag, andre i kystfart. Og det gikk ikke mange dagene og ukene før tyskerne begynte å rekvirere norske skip til sine egne formål for kortere eller lengre tid. M/Y "Stella Polaris" ble rekvirert flere ganger gjennom hele krigen, og fra 1. september 1943 seilte den under tysk flagg og med tysk mannskap. Da krigen sluttet 8. mai 1945 var "Stella" på vei fra Skjomen til Trondheim. Før BDS fikk skipet tilbakelevert, seilte det en tid for det britiske Ministry of War Transport som transportskip for krigsfanger fra Mo i Rana.

Det skipet som Bergenske igjen kunne overta i Oslo 7. november 1945 minnet lite om den hvite dronningen fra før krigen. Tyskerne hadde gjort det de kunne for å ramponere det vakre interiøret. Det engang så skinnende hvite skroget var gråmalt og dekket av rust. Baugsprydet var vekke. "Stella Polaris" så nærmest ut som et vrak. Men maskinene var fortsatt i god stand, og Bergenskes direksjon besluttet å sette skipet i stand. Kontrakten gikk til det samme verftet som i sin tid hadde bygget "Stella", og 14. november 1945 kom hun igjen til Götaverken. Vel et halvt år senere, 1. juni 1946, kunne Bergenske igjen overta "Stella Polaris" i tipptopp stand. Verftet hadde gjort et fremragende arbeide, og det var nesten som et nytt skip. Passasjerkapasiteten var nå redusert til 189, men de største nyvinningene var nok et nytt ventilasjonssystem og et topp moderne navigasjonsutstyr på broen som nå ble lukket igjen. En helt ny *Dance Salon* var også kommet til. Men det hadde kostet; sluttregningen kom på mer enn det i sin tid hadde kostet å bygge skipet.

Etter overleveringen gikk "Stella Polaris" rett til USA for cruiseferd i Karibien. Og i de første etterkrigsårene ble det sommercruise både til Nordkapp, Vestlandsfjordene og de nordiske hovedsteder. Om vinteren var det stort sett USA, Karibien og Sør-Amerika som var fartsområdet. I 1951 foretok "Stella" sin første jordomseiling etter krigen. "Stella Polaris" var fortsatt en populær dame, men bl.a. nye bemanningsregler fra 1949 gjorde det vanskelig å få til regningssvarende drift. "Stella Polaris" var blitt for dyr i drift. BDS averterte derfor skipet for salg – ennå mens jordomseilingen pågikk – og på vårparten 1951 ble det gjort kjent at M/Y "Stella Polaris" var solgt til Rederi-AB Clipper i Malmö, med overtagelse i desember. Etter jordomseilingen ble det tid til nok et Nordkappcruise og tre høstcruise fra England til Middelhavet før "Stella" kom til Bergen for siste gang under det tradisjonsrike BDS-flagget 13. oktober 1951.

Til Sverige – og deretter Japan

Etter at en del kunstgjenstander med stor affeksjonsverdi var tatt i land (disse var



"Stella Polaris" i Nærøyfjorden
med lukket bro.

Foto: Jostein Sørensens
samling.

ikke inkludert i salget), gikk "Stella Polaris" til Göteborg for dokking og overlevering til sine nye eiere.

Under Clipper Lines skorsteinsmerke og med det svenske flagget i hekken var "Stella" fortsatt rett ofte å se langs norskekysten, i den tidligere hjembyen og ved Nordkapp. Ellers var det cruisebart i Middelhavet og i Karibien.

M/Y "Stella Polaris" ble tatt godt vare på av Clipper Line, og gjennomgikk på 1950- og 60-tallet stadige oppgraderinger for å holde tritt med de nyeste SOLAS-kravene. Som en følge av dette ble passasjertallet gradvis redusert, mens mannskapstallet ikke kunne reduseres i samme grad. Og i 1969 var skipet ved veis ende som seilende turistskip. Clipper Line hadde kommet til samme konklusjon som Det Bergenske Dampskibsselskab 20 år tidligere.

23. oktober 1969 ble "Stella Polaris" så solgt til The International House Ltd. i Tokyo for \$850 000,-. 5 dager senere fant flaggskiftet sted i Lisboa, og "Stella" satte kursen mot Japan – til et liv som flytende hotell ved byen Kisho Nishiura, under navnet "Scandinavia". Men til tross for navneendringen, pryder fortsatt det hederskronte gamle navnet baugen. Pga. japanske skatteregler måtte de nye eierne fjerne de to store propellene for å kunne klassifisere henne som "bygning" og ikke et skip.

I over 30 år lå "Stella" der som et populært og etter hvert nostalgisk hotelltilbud,

som også flere nordmenn og svensker gjennom årene har besøkt. I de senere år ble selve hotelldriften innstilt, mens restaurantdriften ble opprettholdt.

Til Bergen nok en gang?

Våren 2005 ble det kjent at de nåværende japanske eierne ønsket å selge gamle "Stella Polaris", som nå har status som verdens eldste eksisterende cruiseskip. Blandt de heller få interesserte kjøperne som meldte seriøs interesse for skipet, var også en gruppe bergensere hvor bl.a. Chess-gründer og investor *Idar Vollyvik* var tungt inne. Etter besiktigelse ombord og samtaler med selger ble det lagt inn bud på "Stella Polaris", og håpet om å få "Stella" hjem igjen til Bergen som flytende hotellskip ble tent. Dette skulle bli starten på litt av en thriller.

Til stor ergrelse klarte en gruppering fra Jomfruøyene å snappe skipet rett for nesen på bergenserne, og "Stella Polaris" syntes ugjenkallelig tapt for Bergen. Men så viste det seg at kjøperne ikke stod ved sitt bud, og "Stella" ble på ny lagt ut for salg. Blandt interessentene denne gang var det nå en annen gruppe bergensere som jobbet iherdig for å få hånd om skipet. Men til tross for henvendelser til over 30 av de rikeste investorene i Norge, til statsministeren og andre, møtte entusiastene liten forståelse for sin bønn om hjelp til å redde et stykke unik norsk sjøfartshistorie. En heller halvhjertet holdning fra Bergens politiker og havnemyndigheter mht. kaiplass eller annen tilfredsstillende beliggenhet, gjorde ikke forhåpningene større. Faren for at "Stella Polaris" skulle bli solgt for opphugging var overhengende.

Sic transit gloria mundi

I ellefte time dukket det imidlertid opp en svensk investor som la inn et bud på skipet, og i februar i år ble "Stella Polaris" solgt til selskapet Petro-Fast AB i Bromma i Sverige, som ville bruke skipet som flytende restaurant i Stockholm.

23. august 2006 kunne nettstedet Maritime Matters opplyse at "Stella" nå ble klargjort for å forlate sin "opplagshavn" de siste 37 årene. Landforbindelsene ble kuttet, gangway'en fjernet og forberedelser til slepet iverksatt. Etter en liten seremoni torsdag 31. august ble "Stella" tauet ut i åpent farvann og fikk på nytt kjølstripe etter seg. Fredag 1. september kl. 22:10 lokal tid, fikk imidlertid japansk kystvakt melding om at "Stella Polaris" tok inn vann og var begynt å få slagside. "Stella" ble så tauet inn til en nærliggende havn, men etter at slagsiden bare økte, ble skipet kl. 01:10 tauet ut igjen. Lørdag 2. september kl. 02:00 forsvant havenes dronning i dypet, vel 3 km ut fra kysten. Sjelden har vel ordene *Sic Transit Gloria Mundi* hatt sterkere mening.....

"Stella Polaris" har lagt seg pent og pyntelig til ro på vel 76 meters dyp. Japans kystvakt var imidlertid rask ute med krav om heving for eventuell dokksetting eller senking i dypere farvann. Nå ligger den videre skjebnen i hendene på forsikringsselskapet: vil skipet bli hevet – og vil i tilfelle de aldersstegne skroget tåle den påkjenningen? Ett er i alle fall sikkert: Siste linje er ennå ikke skrevet om Verdens Vakreste Skip.

"Stavenes" – og litt korrigering

Tekst Johannes Østvold

Takk til Øivin Konglevoll for artikkelen "Nedlatende om Stavenes" i nr. 76 av Dampskibsposten. Jeg er så enig. Men likevel må jeg korrigere litt. Jeg vet om et par ruteselskaper som er eldre enn Fylkesbåtane. Oplandske dampskipsselskap blei stiftet i 1852 fekk "Skibladner" og "Færdesmanden" levert i 1856. Det Stavangerske Dampskipsselskab fekk "Ryfylket" levert i 1855. I siste nummer av Skipet er Sundbåtselskapet i Kristiansund fra 1870 årene Norges eldste, men de må nok stille bak de tre nevnte.

Det finnes også eldre bevarte ruteskip på Norskekysten. "Riskafjord"II er bygget i 1864. Etter noe turbulente barneår i Sverige under seks forskjellige navn, kom den til Fredrikshald i 1883 som "Olava" og har fra 1927 gått Hommersåk – Stavanger som "Riskafjord"II. Først som damp, men fra 1952 til 1996 som motordrevet sjøbuss.

"Oscar"II blei bygget i 1885 og gikk i rute Sandnes – Stavanger like til 1952 og i mange år også på Høgsfjord og Lysefjord. Etter mange år som lastebåt er den nå forsøkt tilbakeført til et tidligere utseende, dessverre nokså mislykket, men Hardanger Fartøyvernssenter har utarbeidet nye restaureringsplaner, så det er håp om å rette feilene.

"Hansteen" var bygget som forskningskip i 1866, men gikk som rutebåt fra Steinkjær fra 1897, og som "Haarek" for Helgelandske fra 1899 til 1952.

"Stavenes" blei berømt verden over som filmstjerne i filmen "Song of Norway". Der spillte den rollen som gammeldamp med høy skorstein, men med dieseldunk tydelig hørbar på lydsporet. Etter filminnspillingen skulle "Stavenes" på verksted for å fjerne skorsteinen og få osteklokka fra motorskipstida tilbake. Men da sa kapteinen nei:- "Stavenes" er finere med høy skorstein, den styrer bedre og soter mindre.

"Hansteen" har også vært filmstjerne. I filmen "Jeg er Dina" hadde den rollen som "Prins Gustav"



Tegning: Bård Kolltveit.

Litt om dampskipstrafikken på kysten av Møre og Romsdal

Av Kristoffer Eckhoff.

Inspirert av Jostein Sørensens "Postkortet" om gamle dampskip som har bundet kyst-Norge sammen i generasjonene, har brakt tankene mine inn på de gamle dampbåtene "Solskjel" og "Kvernes", ja, og flere med dem, for her er det et rikhold materiale å øse av. Men det er spesielt disse to skipene jeg husker som guttunge, da de kom fossende inn Sengsundet på Veiholmen, Smøla. Før det ble bygget kai, lå båtene oppankret her. Hammond Ramsli som arbeidet for samvirkelaget, kjørte ut med føringsbåten "Ruggen" for å hente varer og passasjerer, dette var et høydepunkt for folk flest.

Ragnar Ulstein m/fl. har skrevet boken : "Om samferdsel i Møre og Romsdal" del 1, har undertittel "Som skyttel i vev", Møre og Romsdal Fylkesbåtar 1920- 1995. Denne boka bruker jeg som oppslagsverk. Jeg har også fått gode opplysninger om båtene fra Ole Tønder og Johan Skarsvåg, begge Kristiansund, samt fra Kristiansund Folkebibliotek v/ Anne Marit Huse og fra Idar Myklebust fra Fjord 1, som også var så snill å sende meg et eksemplar av jubileumsboken MRF 1920-1995.

Fra segl til røyk og damp

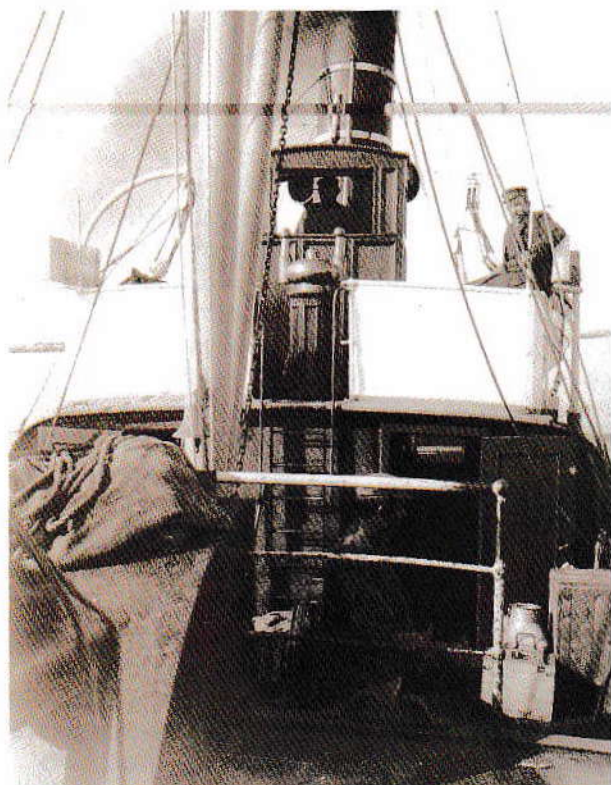
Det er fortalt at ein dag for vel 150 år siden stod ei kone trygt på land og såg ein båt kome fossande inn seglleia, mot vinden. Båten var uvanleg høg på vannet og piska sjøen til skum på begge sider. Svart røyk valt opp or ei høg skorstein og hang som en umåtelig hestehale vassrett bakover. Kona var ikkje aleine der ho stod. Der var vitne ved sida og det samla fleire etterkvart, ungdom og gamle folk som hadde rygger av stål etter et langt liv ved årene. Båten var komen inn mot neset, han dreia av og heldt fram inn fjorden. Fosseduren fra skovlehjula kom tilbake med vinden og røyken la seg høgt oppe i liene.

Det var ikkje tvil om kva de hadde sett og høyrte: "Trøste og bære"! ropte kona. "Dette e' bespottelse. Køyre på sjøen og sette sky på himmelen, det e' å spotte Gud".

Dette var hjulbåten "Nordkap", den første rutebåten på Mørgekysten. "Nordkap" var det første dampskipet som var bygd i Norge, i Horten i 1840, men det måtte seglas over til England for å få installert maskinen.

I 1894 ble det startet et nytt lokalrederi "Kværnes og Grip Dampskipslag" med formål å drive rutefart på Svanviken, Averøya og Grip. Det ble kontrahert en passende damper ved Aker mek. Verksted. Skipet fikk navnet "Kværnes" og ble levert fra verkstedet 19/7-1895.

Båten førtes den første tiden av kaptein Ole R. Gaarder, en eldre seilskutekaptein. Han ble i 1896 avløst av kaptein Knut Alnes, som i 1899 gikk over som styrmann til



Bilde av brua på gamle D/S "Kværnes".

Kristiansund Dampskipsselskap og etterfølger var Enok Aspaas. Han førte "Kværnes" et års tid inntil han i 1900 ble avløst av bror Herman, som sto om bord til 1906, da han ble fører av den nye "Kværnes" som han hentet i Kristiansand mek. Verksted i 1906. Dette skipet var større og hurtigere enn det gamle og ble en av MRFs beste lokalbåter. Gamle "Kværnes" ble omdøpt til "Greit".

D.S: "Kværnes" ble overtatt fra Kværnes og Grip Dampskipsselskap i 1920. Dampskipet ble i 1959 solgt til Toralf Strøm, Kristiansund og Reidar Berg, Trondheim.

Her kommer en liten oversikt over de første dampskipsselskapene og dampbåtene på Nordmøre i tiden 1856 – 1887/1891.

Reder: Konsul Nicolay H. Knutzon, 1856 – 1891.

Hjulbåten D/S "Nordmør", i rute fra 1857, forliste 1863.

Propellskipet D/S "Christiansund", bygd ved Akers mek. Verksted av jern i 1865, 117 brt., 105 fot, i rute fra 1865 – 91.

"Nicolay H. Knutzon", bygd i Sverige i 1881, innkjøpt 1883, 157 brt. I rute 1883 – 87.

"Christiansund" ble overført til Christiansund Dampskipsselskap i 1891.

Rederlaget Nils Rasmus Parelius, R.B. Parelius og Chr. Johnsen 1866-1887-1891

"Mørejarlen" bygd i 1866, 80 fot, i rute 1866-91.

"Ganger Rolf", bygd 1866, 121 brt. Passasjerantall. 220, i rute 1877-91.

"Statsråd Riddervold", bygd 1877, 201 brt. Passasjerantall: 298, i rute 1890-91.

"Nordmøre", bygd i 1890, 180 brt. 118 fot antall passasjerer 240, i rute 1890-91.

Alle disse fire skipene gikk i 1891 over til Christiansund Dampskipsselskap.



D/S "Kværnes" i ruta Kristiansund-Isfjorden ved Storakaia i Molde i 1927. Framfor "Kværnes" ligg D/S "Eira".
Foto Wilse/ Norsk Folkemuseum.

D/S "Kværnes"

Bygd ved Aker Mekk. Verksted i 1995 for Kværnes og Grip Dampskibsselskab.

Solgt i 1906, da rederiet fikk en ny båt med samme navn, men skrevet "Kvernes".

Etter salget fikk den navnet "Grei".

Drev så lange perioder med fraktestart og sleping langs kysten.

D/S "Grei" kom like før 1920 tilbake til Nordmørskysten i rutefart Kristiansund-Meisingset-Surnadal i regi av Bødenes Dampskipslag. Denne ruten ble opprettholdt bare i 3 år.

Solgt til Ulstein Dampskipslag, som var det eneste rederiet som det nye Møre Fylkes Ruteselskap ikke fikk noen overtakelsesavtale med ved etableringen i 1920. D/S "Grei" ble således en lei konkurrent for det nye fylkesrederiet inntil fartøyet ble innleid i 1929, for deretter å bli innkjøpt i 1931.

MRF eide D/S "Grei" fram til 1948.

Deretter ble den solgt til Fosnavåg, hvor dampmaskinen ble tatt ut og dieselmotor innsatt. Den ble noe ombygd og brukt til fiske og frakt, kanskje mest som hjelp under fiske. Siden solgt til et andelslag Kristiansund, som etter ganske kort tid solgte den til Bøfjorden, hvor den ble hjemmehørende i mange år. Her ble båten brukt til sandfrakt under gjenreiseingen av Kristiansund. Solgt igjen til Kjörvågen hvor den hovedsakelig ble brukt som leker.

D/S "Grei" kom tilbake til Kristiansund i 1985 som restaureringsobjekt, og ble eid av en stiftelse. Nå fikk den tilbake sitt gamle navn, D/S "Kværnes".

D/S "Kværnes" ble under denne tiden også utleid til filminnspillingen av Knut Hamsunds roman Pan.

Båten sank under slep i 2002 utenfor Kristiansund. Det eneste som var tilbake var dampvinsjen.

Seilskutepris



"Boy Leslie" på tokt under fulle seil

Seilskuteprisen på kr. 50.000,- som Christiania Seilskuteklubb gir ut, gikk i 2005 til Foreningen S/K Boy Leslie, Arendal.

Boy Leslie er en engelsk kutter som kom til Norge i 1939 og er på 69 fot med en seilføring på 363 kvm.

Både under navnet "Ekstrand" og navnet "Boy Leslie" har seilkutteren nå i mange år vært et levende kulturminne og har gledet mange.

Seilskuteprisen gis til foreninger og andre som bevarer seilskuter og bruker den aktivt i arbeid for barn og unge.

Seilskuteprisen 2005 er en anerkjennelse av det store arbeid Foreningen Boy Leslie har gjort for seilkutteren Boy Leslie, og bruken av skuta i arbeid for barn og unge i samarbeid med Risøy Folkehøyskole.

Seilskuteprisen 2007

For seilskuteprisen som gis ut i 2007 er fristen for søknad satt til 1.juni samme år.

Prisen er på **kr. 50.000,-** med diplom.

For nærmere informasjon: www.seilskuteklubben.no

Med vennlig hilsen

Styret i Christiania Seilskuteklubb

Sven H. Røstgård

Formann

"Ekstrand" og den gamle eieren

Tekst Thor Hansen

Om jeg ikke kjenner "Boy Leslie" så godt, ble jeg svært godt kjent med den tidligere eieren, frakteskipper og hederskaren Øyvind Hansen. I hans eie ble skuta kalt "Ekstrand", etter hvor hun hørte hjemme, nær Stathelle på Telemarkskysten.

For mange år siden fikk jeg et tips av en bekjent, at jeg burde ta kontakt med Øyvind, fordi han sikkert hadde mye å fortelle og samtidig vise meg. – En dag sto jeg utenfor døra til hans hjem og fikk bli med Øyvind opp i 2. etasje. Det jeg fikk se gjorde meg nærmest målløs. Over hundre skipsmodeller av jakter, galeaser, kuttere, losskøyter, redningskøyter med mer, var plassert nær sagt over alt.

Jeg fikk også bli ned på bua, hvor alle disse små mesterverkene ble til. Praten gikk lett og vi kom inn på gode gamle dager for Øyvind, da han i over 30 år var fraktemann med "Ekstrand" langs kysten. Det skulle bli mange besøk av meg i bua til Øyvind opp gjennom årene. Hans historier fra livet om bord og opplevelser på sjøen var spennende å lytte til. Småskutemiljøet og den daglige dont kunne nok være trivelig til sine tider, men også farlig og slitsomt.

Mye måtte gjøres

"Boy Leslie" ble bygget i England i 1911, for å drive seiltråling i Nordsjøen. Da dampdriften inntok den engelske fiskeflåten, ble skuta overflødig. Som så mange

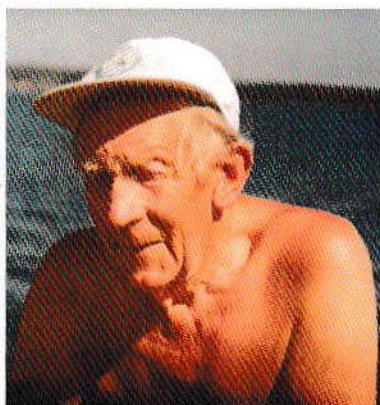
seiltrålere ble hun solgt til Norge og endte i Kristiansand i 1939. Øyvind overtok skuta kort tid etter og selv om hun var solid og i god stand, var det mye som måtte gjøres, før hun kunne gjøre nytte for seg som frakteskip. Først skulle alt unødvendig utstyr fjernes og det var en hel del. – "Boy Leslie" hadde donkey-kjele, kullboks og en innredning akter for seks mann. Noe av det som kostet mest svette var å få ut flere tonn med innstøpt ballast. Ved hjelp av



"Ekstrand" på slippen hos Hansen&Arntzen ca. 1960.
Foto: Arvid Arntzen.

båtfantene i Søgne gikk man løs på dette med hammer og meisel, fordi det skuta hadde av bæreevne trengtes nå til last.

Båtfantene puslet med så mye. De bodde i skøyte sine som rommet alt de eide av unger, bikkjer, husgeråd og skrammel. Men Øyvind hadde ikke et vondt ord å si om båtfantene i Søgne. De var til stor hjelp i en svært arbeidskrevende periode. Så fikk "Ekstrand", som hun nå skulle hete, installert en "Rapp" motor. 45 solide hester hadde den og veide 5 tonn. Prisen på vidunderet var hele 9.000 kroner.



Tidligere frakteskipper og eier av M/K "Ekstrand", Øyvind Hansen
Foto: Thor Hansen.

Kystfart

Det var ikke alltid like hyggelig å være fraktemann. Det kunne være en tung jobb med lange dager, samtidig som det var viktig å holde så lite mannskap som mulig. Det hadde selvsagt noe med økonomi å gjøre. Skuta gikk med 2-3 mann og lasta var mangfoldig.

Soda fra Herøya ved Porsgrunn, lossa i Moss, glass til Heistad og Grimstad osv. Den beste lasta var nok korn, renselig, enkelt og greit. Kornet ble sluppet ned i rommet og sugd opp ved lossingen.

Om høsten og vinteren var det ofte mye tåke og møkkavær. Radar fantes ikke, så man måtte stole på klokka, kompasset, kartet og ikke minst på seg sjøl. Selv om farta gikk uten alvorlige uhell i alle disse årene, hendte det at det kunne være nære på.

En gang holdt det på å gå riktig galt i tåka. Plutselig hadde det dukket opp en mørk skygge og før man fikk gjort noe, passerte det et stort skip kloss ved skutesiden!

Ellers var isen en sann plage. "Ekstrand" var skarp i baugen med en helt rett forstevn og det var stadig en fare for å sette seg fast på vinterstid. Snøtykke kunne også skape vanskeligheter og sette kjepper i hjulet for hjemkomsten. En gang lå skuta 8 dager værfast i Lyngør og stadig var Øyvind oppe på heia for å se om været lettet og ferden kunne fortsette.

Pensjonisttiden

Alt har en ende. Alderen krevde sitt og selv om Øyvind alltid har vært voldsom til å arbeide, nyttet det ikke lenger å konkurrerer med den stadige økende trailertrafikken. En gammel næring med kystens fraktefart forsvant sakte men sikkert.

Øyvind jobbet en periode på båtbyggeriet til Hansen&Arntzen som var hans nære nabo.

Etter det ble det modellbygging for fullt, for arbeidslysten var fortsatt på topp. Han visste til minst detalje hvordan fartøyene skulle være etter alle årene i kystfarten.

Modeller laget av
Øyvind Hansen på
rekke og rad.
I forgrunn 2 modeller
av "Ekstrand."
Foto: Thor Hansen.



I grålysningen startet han opp med sine modellprosjekter. Etter en tid kom lyset på i kjøkkenet. Da visste han at kona Mossa var våken, og at frokosten snart var klar. Så bar det ned på bua igjen fram til middag. Om kvelden tok han gjerne fram litt renslig arbeid og satt i stua å sydde seil eller filte til små blokker eller jomfruer på salongbordet eller på verandaen i kveldsola.

Øyvind er nå borte, men gamle "Ekstrand", nå "Boy Leslie" igjen, seiler videre og det er all grunn til å tro at skuta vil ha mange gode år foran seg.

"Ekstrand"/"Boy Leslie"s videre liv.

For å få med resten av historien sakser vi litt fra skutas hjemmeside:

Senere kjøpte fyrvokter Otto Tønnesen fra Kristiansand henne, og ville bygge skuta om til husbåt. Han forstod snart at dette ville bli et meget dyrt og tidkrevende prosjekt.

Det var derfor ingen store betenkligheter fra hans side da entusiaster fra Arendal dukket opp høsten 1979 og ville kjøpe skuta. I Arendal ble det dannet et Partsrederi som skulle stå for ansvaret med å ta vare på "Ekstrand". Foreningen Partsrederiet Arendal har siden 1979 med tålmodighet og pengemangel holdt skuta operativ og samtidig tilbakeført henne til sitt originale utseende. Etter en større restaurering i 1994 til -96 ble det besluttet at skuta skulle få sitt opprinnelige navn tilbake. Foreningen skiftet samtidige navn til "Foreningen seilkutteren "Boy Leslie" som består dessverre kun av noen få personer som brukte mye av sin fritid på å ta vare på skuta.

En avtale med Risøy folkehøyskole har gjort at "Boy Leslie" også blir brukt av elevene utenom seilsesongen. I vinterhalvåret har skolen og dens elever ansvar for skuta. Foreningens økonomi er på rett vei og selv om det er et stykke igjen, er nok denne seilskuteprisen en stor hyldest til arbeidet som er blitt gjort og en vitamininnsprøytning for den videre seilasen.

Losen Ulabrand

Tekst: Eivind Blikstad. Foto: Per Erik Hekkelstrand.

Mange har sikkert registrert Ulabrand- monometet på sin ferd langs Vestfold-kysten. Dette monumentale steinmonumentet er laget av Hans Holmen (1878-1958) fra Hedrum i Vestfold. Holmen debuterte med et maleri på Statens kunstutstilling i 1902. Siden ble han særlig kjent som portrettmaler før han etter første verdenskrig gikk mer og mer over til å arbeide i stein.

Men det var Ulabrand vi tar for oss denne gangen, norsk helt og desperado. Han elsket havet, brennevin og barn, og hatet øvrigheten og politiet i sin særdeleshet. Han var en utrolig person og Hans Holmen har laget en støtte av han som ruver på mer enn en måte.

Losen

Anders Jakob Johanssøn (1815-81) fra Tjølling i Vestfold skulle bli en av sin samtids mest kjente personer i Norge. Men det var under navnet Ulabrand han skulle få sin plass i historien. Utallige er beretningene om hvordan han berget mannskap og fartøyer under forhold hvor andre loser ikke tok sjansen på å gå ut. Hvor mange hundre mennesker han reddet fra den visse død, vites ikke, men tallet var høyt.

Ulabrand var forresten to helt ulike personer. Han var enklere å ha med å gjøre når han gikk på saltvann enn når han gikk på brennevin. Havnet han på rangel i Larvik, noe han gjorde titt og ofte, var 101 ute. Han drakk seg gjerne aldeles krakilsk og skremte vettet av folk med trusler om drap og lemlesting. Politifolk fikk særlig unngjelde, og Østlandsposten brakte stadig notiser om "en grovbundet los" som undergravde folks respekt for loven ved at øvrigheten ikke våget å gripe inn. Men en dag gikk Ulabrand for langt.

Politivold

På en av Larviks mange skjenkestuer gikk Ulabrand berserk. Han ble så brutal at politiet måtte gripe inn. To politibetjenter forsøkte. De ble knallet ned før de rakk å si noe som helst. Ulabrand veivet nedover mot brygga i fullt raseri med forfølgerne etter seg. Han kom seg opp i losbåten og begynte å ro. Men forfølgerne var flere og de halte innpå. Da begynte det å blåse opp og dermed var utfallet gitt. Politiet ga opp i det samme de så at Ulabrand heiste seilet på losskøyta. Men gradvis økte vinden i styrke og byens befolkning fikk annet å tenke på. Larviks største bark var nemlig ventet inn denne oktoberatten. Det samlet seg etter hvert en stor menneskemengde nede på brygga. Østlandsposten slo fast at det ble den verste stormnatta i manns minne. Barken kom ikke og man fryktet det verste.

Triumf

Om morgenen dagen etter begynte alle klokkene i Larvik å kime. Inn fjorden kom den savnede barken og klokkene spredde den gode nyheten. Brygga var svart av folk da barken la til. Til rors sto Ulabrand. Det sies at de to betjentene han hadde slått ned, sto på brygga da han gikk i land. De lot han gå.

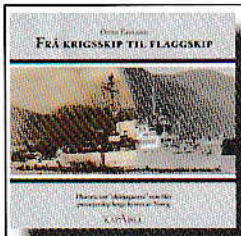
Historiene om Ulabrand er mange og fargerike. Men havet gir og havet tar. 28. november 1881 omkom han under en storm sammen med sin yngste sønn og sin losgutt.

Tjølling Sangforening fikk Hans Holmen til å lage Ulabrandmonumentet i 1932. Det har en fantastisk beliggenhet rett ovenfor den gamle losstasjonen i Ula hvor vår kanskje ypperste sjømann i seilskutetida hadde base fra 1847 til sin død.

Tar du turen, garanterer vi at du vil like det du ser – både av stein og hav.



Det er ikke mange monumen-ter i Norge som har en beliggenhet som i Ula.



HISTORIA OM *SUNNFJORD, SOGNEFJORD, SUNNHORDLAND, HAUGESUND, STAVANGER, JYLLAND OG NADODD*

Me følgjer dei heilt frå dei kom frå verftet i Chicago i 1943, gjennom krigsår i Middelhavet og langs kysten av Vest-Afrika. Til opplag i Sheerness, ombygging og ei lang teneste som ruteskip i Noreg.

-10% til Damskibspostens lesere!

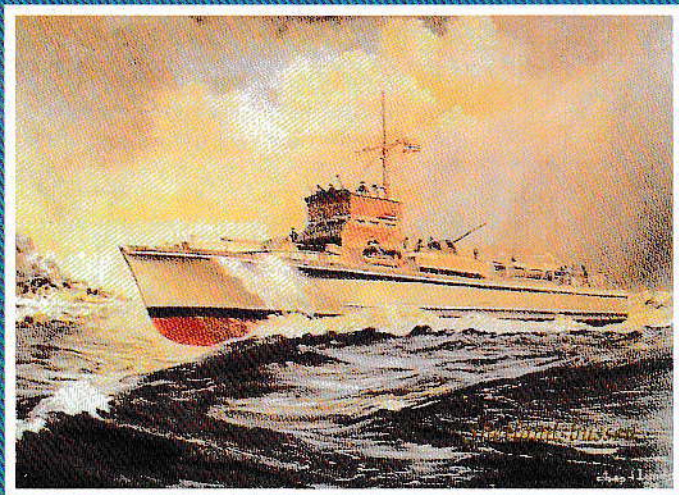
BOKA HAR 147 SIDER, MED 180 BILDE FRÅ DEI ULIKE SKIPA SI HISTORIE. UTSALSPRISEN ER 325,- BOKA KAN BESTILLAST FRÅ www.ferjekiosken.no ANTEN VIA E-POST: skaanevik@ferjelaget.no ELLER PÅ TELEFON 90155067, FAX 56191965.



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



Verdens vakreste skip, "Stella Polaris" forsvant i dypet 2. september utenfor Japan. Foto: Jostein Sørensens samling.



Shetlandsbussen KNM "Hitra", marinefartøyet som ikke ville dø. Foto: Jostein Sørensens samling.