

DAMPSKIBS

P O S T E N



D/S Børøysund inn til Fjällbacka for overnatting. Pen og ren båt, med nymalt skrog og midt i ankomsthilsenen (tre lange støt). Det er det som er så artig med damp – du ser lyden før du hører den. Her er det blåst to støt. Forevige av verksmester hos Gotenius, Bjørn Alden.

Redaksjonen – Dampskibsposten

Redaktør:
THOR HANSEN
Friisebrygga 2
3921 Porsgrunn
Tlf. 35 55 52 01
e-mail: tho-h@online.no



TRINE MARCUSSEN
Synningavegen 23
5259 Hjellesstad
Tlf. 55 33 79 75
trimar@hfk.no



DAG THORSTENSEN
Sørbyveien 74
1450 Nesoddangen
Tlf. 66 91 25 84
e-mail: dthorste@online.no



JOSTEIN SØRENSEN
Godalsveien 26
5355 Knarrevik
Tlf. 56 32 21 22
mobil: 906 96 973
e-mail: jsorensen@mil.no



Innholdsfortegnelse:

Side

- 3 Redaktøren har ordet
- 4 Nytt fra Norsk veteranskipsklub
- 8 D/S "Telemarken"
- 9 D/S "Styrbjørn"
- 12 Veteranskipslaget fjordabåten
- 14 D/S "STORD I"
- 16 OSTER-modell
- 17 Fjordabåter til Oslo
- 18 Nordsteam 2007
- 22 Hvordan klarer vi å drive et veteranskip

Side

- 30 Hvor blir det av "Pelle"
- 33 Trenger støtte for å gjenskape "Pelle"
- 35 D/S "Hvaler"
- 38 Reisetips – dampskipsopplevelser i utlandet
- 48 Kabelfergen M/F "Nissen"
- 49 Her hviler en underlig gråsprengt en
- 52 Maritime opplevelser i Sverige og Åland
- 55 Ny bok

HUSK STOFFRIST NESTE NUMMER: 15. SEPTEMBER 2007

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

En lang vinter er for lengst tilbakelagt og en ny spennende båtsesong står for døra. Fartøyvernere har travle tider i skrivende stund. Mange fartøyer får en velfortjent ansiktsløftning, men andre er faktisk iferd med å få et helt nytt liv. Stadig skjer det gledelige og spennende ting på veteranskippsfronten. Det blir klinket, lagt nye dekk, utført maskinreparasjoner og nydelig trearbeider og mye, mye mer ombord på våre maritime kulturskatter.



I vinter og vår har det blitt utført mye flott arbeid på Bredalsholmen, Hardanger Fartøyvernssenter, Hansen & Arntzen og andre plasser langs vår langstrakte kyst.

Det begynner å bli båt igjen av gamle D/S "Turisten" og det samme gjelder "Hvaler" i Fredrikstadområdet. I Porsgrunn er det krefter i gang med planer om å få heve D/S "Løveid" som ligger på ca. 40 meters dyp i Frierfjorden.

Om ikke det er nok er det også planer om å bygge kopier av gamle fartøyer, som f.eks "Pelle" i Arendal og orlogsbriggen "Fredriksværn" i Stavern.

Også når det gjelder arrangementer er det mye som vil skje i tiden som kommer. Alle som er glad i veteranskip bør ta turen til Sverige i sommer. Årets høydepunkt for mange blir nok utvilsomt Nordsteam i Göteborg 10. – 12. august. Man kan også se mange vakre seilskip under Tall ship race i Stocholm i juli.

En lang og flott sesong ligger foran oss, møt opp på turer og treff, kos dere med de vakre fartøyene som omgir oss og nyt sommeren.

Vi i redaksjonen vil få ønske alle gammelbåtentusiaster en riktig strålende sommer!

Thor Hansen



Nytt fra Norsk veteranskibsklub

Av Egil Jørgensen

Nytt fra D/S Børøysund

Som nevnt i forrige utgave av Dampskibsposten, ble D/S Børøysund seilt til Gotenius Varv i Göteborg i slutten av september 2006 for å få utført nødvendige reparasjoner og pålegg fra Sjøfartsdirektoratet.

Båten ble seilt tilbake til Oslo helgen 24.-25. mars i nydelig vær. Opprinnelig var planen å seile helgen før, men grunnet forsinkelse på vettet ble dette ikke noe av. Heldigvis! Da blåste det nemlig full storm på svenskekysten, og vi hadde aldri kunnet lagt fra land.

Kontakten med verftet under arbeidene har vært meget bra, vi følte hele tiden at båten og vi ble tatt godt vare på, det var ekte interesse for "eldre årganger", men nå har jo verftet også lang og god erfaring med D/S Bohuslän. Bevertningen av langveisfarende fra Oslo på dagsvisitt, med svenske varme lunsjer, er heller ikke å forakte!

I tillegg til tidligere nevnte arbeider, fikk vi anbefaling av et skipselektrisk firma tilknyttet verkstedet å installere en "galvanisk skilletransformator" samt å bygge om el-skap for mottak av landstrøm. Dette for å skille jord på land fra jord på båt. (Enkelt!) Det handler om galvaniske strømmen med påfølgende tæring på skrog. Opplegget vi hadde om bord var ikke tilfredsstillende. Styret besluttet å slå til på dette, slik at nå har vi et skikkelig anlegg for tilkobling av landstrøm 380 v- 3 fas, 220 v- 3 fas, og 220 v -1 fas.

I tillegg ble bunnen rengjort skikkelig ned til bart stål (eller fast grunning), og det ble bygget opp nye sjikt med bunnsmøring - sjikt som nå skal holde i flere år, i motsetning til hittil, hvor det flasket og flasket og flasket...

Mye arbeid

Det har ellers blitt utført en lang rekke mindre arbeider ved verftet, og på egenhånd hadde de tettet en lekkasje i fordekket! Gledelig var det at akterpeaken, hvor vi fryktet en god del utbedringer av spant og knær, var i langt bedre stand enn antatt. Penger spart er penger tjent.

Det viktigste og største denne gang - utenom den elektriske utbedringen - var alle røkrørene i kjelen som omsider ble skiftet, samt 2 stagrør. Etter trykkprøving og nedtapping et par ganger, litt mer valsing og sveising, ble kjelen tett og godkjent.

Til høyre: D/S Børøysund lirkes på rett plass inn i dokken av dokkmesteren, en mann som var overalt til en hver tid, og som gjerne løp om det var nødvendig. (D.Th)





Man blir inspirert av et godt verksted, og mannskapet gøyv på med vaskekost og høytrykks-spyler før avgang. Her utviser skipper Magne Hansen godt armslag. (E.J)

Så fulgte en ukes langsom oppfyring etter disse arbeidene, det var en viss spenning da damptrykket steg og ble satt på alle rør. En lekk pakning i skjøt fra overløp sikkerhetsventiler, et frostsprukket dren fra fløyte, en sprekk på rør fra vannstandsglass, alt ble utbedret prompte av verkstedet.

Nydelig vær hjemover

Noen få av oss dro ned et par dager i forveien for klargjøring, og fredag 23. mars ankom resten av mannskapet. Sammen med de førstnevnte var de ikke snauere enn at de satte i gang med å vaske båten både utvendig og innvendig. En god start på en hyggelig tur!

Vi hadde seilt nedover med 3 tonn kull på fordekket, og fått tilsendt 2 tonn fra Oslo. Dette måtte selvfølgelig om bord, og som den naturligste sak i verden, stilte "halve verftet" opp med kraner, en 25 m leker og taubåt for å få dette om bord med vårt medbrakte tilbringerrør.

Før avreise fikk klubben en stor blomsteroppsats og en bok om "Viking" fra verftet. Skipper Magne Hansen overrakte Mats Gotenius et innrammet bilde av D/S Børøysund.

Lørdag morgen stilte Mats Gotenius og Peter Wallberg på kaien for å se oss vel av gårde!

Turen hjemover gikk fint, det ble besluttet å gå inn til Fjällbacka. I nydelig solnedgang og stille gikk D/S Børøysund inn til kaien. Men hvem kommer der?



En skikkelig rengjøring av bunnen ned til bart stål (eller fast grunning) var helt nødvendig, etter mange år med for dårlig vedlikehold og galvaniske tæring. Men så ble det bra også! (D. Th)

En intetanende sykmeldt verksmester Bjørn Alden fra verftet hadde sett oss komme fra sitt kjøkkenvindu på hytta!

Hjertelig gjensyn. Han spiste selvfølgelig middag (nydelig biff) sammen med oss, og viste oss nattelivet i Fjällbacka!

Båten ligger nå pent på sin plass ved Rådhuskaia i Oslo og venter på den siste finpuss og inspeksjon fra Sjøfartsdirektoratet før seilingssesongen starter. Det er fem-årsklassing, noe som betyr omfattende gjennomgang, men så bra og oppgradert båten er nå, satser vi på at dette går bra!



Verftet stilte som en selvfølge med kraner og utstyr da bakstene skulle fylles med kull.

MARITIM FAMILIEDAG PÅ BYGDØYNES 3. JUNI 2007

Bli med på en autentisk dampskipstur med veteranskipet D/S Børøysund fra Akershus kai til Bygdøynes - og opplev Norsk Sjøfartsmuseum, Kon-Tiki Museet og Frammuseet på samme billett.

Børøysund går fra Nordre Akershus kai kl.11.00 og etter en tur på fjorden ankommer båten museumsområdet hvor det blir maritime smakebiter for store og små. Norsk Sjøfartsmuseums Venneforening vil arrangere en auksjon over maritime gjenstander, Kystlaget Viken vil demonstrere gamle norske bruksfartøyer og både Gjøl og Svanen vil være åpne for besøk.

D/S Børøysund vil ha Åpent Skib mens vi ligger til kai ved Bygdøynes.

D/S Børøysund går tilbake til Akershus kai kl. 15.00.

Priser: Tur/retur med D/S Børøysund og felles museumsbillett: voksne 200.- barn 100.-

Velkommen

D/S "Telemarken"

Fra Jan Erik Bredal i Larvik har redaksjonen fått tilsendt et gammelt bilde som viser D/S "Telemarken" i fint driv på Telemarkskanalen. Han forteller at det var under en opprydning han fant bildet som er tatt av Sverre Knutsen, konas bestefar. Bildet er trolig tatt rundt årene 1935 – 36.

Vi kan tilføye at D/S "Telemarken" ble bygget ved Akers Mek. Verksted i 1875 og satt sammen på Smedodden i Telemark. "Telemarken" fikk et langt liv og var en viktig del av samferdselen i fylket. Båten opplevde riktig storhetstider, da bryggene var fulle av folk som ventet på post, matvarer eller familie fra byen. Tidene forandret seg da bilene kom for fullt og "Telemarken" gikk vanskelige tider i møte. I mange år lå båten i opplag og forfalt. Sin siste innsats gjorde "Telemarken" som losjiskip under det store arbeidet ved Tokkeanlegget.

I 1961 sa den takk for seg og forsvant til skjærebrennerne.



D/S "Styrbjørn"

Innspurt igjen, dog ikke maraton i år

2 år er gått, siden vi peste oss igjenom vår og forsommer, for å ferdigstille skibet, for den STORE vestlandsturen. Som kjent klarte vi det med en margin på ca. 5 timer før avgang.

Å kjenne maskineriet fungere, mannskapets tilfredse spenning sitre utover Oslofjorden, passering av fam. Olsens residens i Hvitsten og i kveldsolen, legge Filtvet fyr bak oss, det var stoooort.

Siden 2005, har vi rukket en ny tur til Drammen Skipsrep. og ellers ligget ved kai under Akershus trygge festning, for i "ro og mak" gjøre skibet ferdig for Gøteborg tur i august 2007.

Etter turen i 2005, gikk luften nok ut av de fleste av oss, det ble mange armer og en del bein for å ferdigstille Styrbjørn.

Etter å ha vært nyforelsket, gikk nå forholdet over til et vanlig ekteskap for mange av oss, noen var nok litt forelsket ennå. I hvertfall kom vi i gang med den videre plan for en endelig sertifisering, vi hadde kun et midlertidig sertifikat i 2005.

I samråd med styret valgte vi å ligge i 2006, med "dødt" skip, uten store ambisjoner.



Kaspar og Bjørge i arbeid på verkstedet.

Foto: Magne Nilsen





Tom Gundersen utfører reparasjon av fyrdøren.

Foto: Magne Nilsen

Selv om vi er et veteranskip fra 1910, blir vi stilt overfor de samme krav (stort sett) som et moderne og nytt skip, vi kan diskutere dette, men slik er fakta.

Etter å ha opplevd forskjellige innfallsvinkler fra det ærede direktorat, mener vi at vi når frem med våre holdninger og ikke minst innstilling til teknikk og sikkerhet.

Uten lastebilen stopper Norge, sto det på plakater for noen år tilbake.

Uten godt samarbeid, stopper det frivillige arbeid i Norge.

Et eksempel på godt, hyggelig og nyttig samarbeid er utvist, mens Børøysund har vært på verksted i Sverige .

Flere fra Børøysund kjedet seg i denne perioden og smøg seg kailangs om bord i Styrbjørn, for å utføre et godt stykke hobbyarbeid! Vi tillater oss å honorere Bjørg, Kaspar og Sigbjørn, som i tillegg til faglig bistand også har vært en del av det sosiale kaffe og te miljøet.

Kommer dere i mål i år da ??

Jo da, spørsmålet er stilt. Selvsagt gjør vi det, ikke uten litt kamp. Vi har et noe mer avslappet forhold til å få en godkjennelse, da vi føler og tro, at med den innsats som er vist kan det bare bli et bra utfall.

Både styret og enkeltpersoner, gjør en innsats for å gjøre Styrbjørn "presentabel", teknisk og sikkerhetsmessig anno 2007, tre år før 100 års jubileet, riktig skodd og utstyrt.

Vi sees in Sweden!!

Mvh Erik

Til høyre Sigbjørn og Erik renser gjengene på pinnboltene på kondenseren.

Veteranskiplaget fjordabåten

Mars 2007 Av Øyvin Konglevoll. Foto: Harald Sætre.

En ny, aktiv og spennende sommersesong nærmer seg. I vinter har M/S "Granvin" lagt til kai ved Hardanger Fartøyvernsenter i Norheimsund. Om bord i "Granvin" har matroslugaren forut blitt bygget opp igjen og døren mellom salongen og lugaren gjenåpnet, slik det var fra 1950 og framover; i den utgaven "Granvin" bevares som. Dette blir en bedre og mer praktisk løsning enn den som har vært, med en bratt hønse-trapp ned til lugaren. I skrivende stund er "Granvin" gått til Dåfjorden for plateskift og reparasjon av frontskottet på styrbord side.

Seilingssesongen for M/S "Granvin"

Grunnet alt arbeidet som gjøres i vinter, tar man sikte på å starte seilingene først rundt midten av mai. Allerede nå er seilingslistene på det nærmeste fylt opp.

I tillegg til bryllupsturer og firmaturer, vil de åpne turene til Brandasund og Espevær gå som før. Det samme vil søndagsturene til Lygra og Sletta.

Nytt av året er at det i en 5 ukers periode vil gå daglige fjordabåtturer ut fra Bergen. Dette ut fra ønske som er kommet fra reiselivet, fra kommunalt hold og fra museene rundt Bergen. Takket være offentlig og privat støtte, ligger det en inntektsgaranti i bunnen for hver dag. Ukens 5 første dager vil det kl. 10.00 gå en 1 ½ times guidet havnetur, mens kl. 12.00 er det avgang for en 3-5 timers museumstur, som de forskjellige ukedagene går i forskjellige retninger. Lørdagen går det tur til Lysøen, mens søndagene går i tillegg til Bruvik sin Osterøytur, tur til Lyngheisenteret, Lygra



"Granvin" og "Stord 1".



"Oster" og "Midthordland" i Bakkasund.

og Utvandresementet, Sletta. I tillegg til "Granvin" deltar både "Oster", "Midthordland" og "Bruvik". Det ventes at også "Atløy" og "Skånevik" vil slutte seg til opplegget. Brosjyrer er å få om bord, på skur 7 – Stiftelsen Statsraad Lehmkühl, Turistinformasjonen, hoteller og andre steder.

Andre arrangement

År for år har "Granvin" blitt invitert til flere og flere arrangement og festivaler. 2. pinsedag er det felles fjordabåtutflukt til Kolbeinshamn i Austevoll. Som tidligere år vil "Granvin" bringe folk til og fra Torgdagen, som i år er 9. juni. På ettersommeren vil båten delta på flere arrangement i forbindelse med Kystsøgevekene. Sesongen avsluttes trolig med deltagelse på "Bønder i By'n" 7. og 8. september og felles Mødalstur 9. september. På noen av arrangementene vil trolig både "Granvin" og "Stord 1" delta samtidig.

"Granvin" er invitert til Nordsteam i Gøteborg, som arrangeres 10. – 12. august. Sammen med "Oster" og "Atløy" drar "Granvin" 1. august i østerled, via Oslo, hvor man er invitert av Oslo Maritime Kultursenter helgen før Gøteborg. Langturen varer fra 1. til 15. august.

På turen vil det være plass til ca. 20 deltagere. Førsterett har aktive dugnadsfolk og mannskaper.

Medlemsrabatter

På de åpne turene Granvin går, innrømmes det kr. 100,- i rabatt pr. voksen. Unntatt er Havneturene, som kun koster kr. 100,-. Det gis heller ingen rabatt på barnepreisen, da vi har ordningen med et barn gratis pr. betalende voksen. Rabatt oppnåes kun ved kjøp av billetter om bord i Granvin. Man må opplyse om medlemskapet i Veteranskipslaget Fjordabåten.

D/S "STORD I"

Til Hardanger Fartøyvernssenter

Tekst/foto: Harald Sætre

Tirsdag 30. januar 2007 ble en merkedag for alle som arbeider med gjenoppbyggingen og restaureringen av D/S "Stord I". Kl. 06:45 ble fortøyningene kastet og dampen seg langsam ut Damsgårdssundet i Bergen. Etter flere måneder med forsinkelser så kunne vi endelig sette kursen mot Norheimsund og det forestående innredningsarbeidene av 1. plass dame- og røkesalong. På broen hadde John Rebnord og Geir Røssland full kontroll denne mørke vintermorgen. Vel ute på Byfjorden ringte det i maskintelegrafien, og John ba om mer fart. Og maskingjengen, Kåre Taule, Hermund Hansen og Reidar Nordvik, besvarte henvendelsen og vi merket at farten økte der "Stord I" rundet Kvarven.

I byssen duftet det deilig frokost med egg og frokost, hva annet kan en vente seg når Anne-Karin Haaland og altmuligmann Magnar Lund, trør til. Ja, det var flere enn mannskapet som var om bord denne dagen. Fra NRK kom Dag Lindebjerg og Dag Indrebø for å filme og lage innslag til den nye NRK serien, "Der fartøy flyte kan", som sendes i vår. Og det manglet ikke på filmstoff om bord.

På turen innover fulgte "Stord I" den vanlige seilingsruten til Hardanger, over Krossfjorden og Bjørnefjorden mot Lukksund. På Bjørnefjorden ble vi hilst av "navnesøsteren", bilfergen "Stord" på en av sine siste turer mellom Halhjem og Sandvikvåg. En skjebnens ironi; gamle "Stord" fra 1913 på vei tilbake til fordums prakt mens den mye yngre fergen fra 1986 gikk en uvisst skjebne i møte.

På vei inn Hardangerfjorden møtte vi en annen bilferge, "Rosendal", på sin travle ferd mellom Gjermundshamn og Løfallstrand. Her så vi snart at kursen ble lagt om og fergen kom oss i møte og hilste med fløyten. Det var ikke noen tvil, her var det Viggo Nonås som hadde brovakt. (For de som ikke kjenner "Viggoen"; han er formann og drivkraften i Ferjelaget "Skånevik". Og M/F "Skånevik" er landets første fredete bilferge).

Da vi passerte Ljones i Kvam kom Dag & Dag, som gikk fra borde da vi passerte Raunefjorden, om bord igjen for å gjøre flere opptak og intervjuer (ja, en kan aldri få nok av opplevelser når en er om bord i "Stord I"). Kl. 15:30 nærmet vi oss Norheimsund og ble tatt i mot av "Granvin" med Odd Jostein Gundersen og Odd Angeltveit om bord. Granvin oppholdt seg ved fartøyvernssenteret i forbindelse med innredning av en mannskapslugar. Og kl. 15:45 presis kunne "Stord I" legge til kai ved Hardanger fartøyvernssenter etter en prikkfri og flott seilas i et skiftende vintervær. Vi ser frem til returen i mai med nye salonger.



Bilde øverst:

John Rebnord, med mange års "pensjonisterfaring" fra M/S "Granvin", hadde full kontroll om bord i D/S "Stord 1" på vei inn Hardangerfjorden.

Bilde til høyre:

Det er ikke farlig å være mannskap om bord på "Stord 1" når vi har en dyktig stab av restaurasjonspersonell i laget, her representert ved Anne-Karin Haaland.



Da kveldsmørket seg på var det slått "vel" i maskinen og "Stord 1" lå trygt fortøyet ved Hardanger Fartøyvernssenter. På utsiden ligger "Granvin".

OSTER-modell skal stimulere reiselysten

I september i fjor kom OSTER-venen Claus Ehlers, busett i Tyskland, på besøk til Nordhordland. I bagasjen hadde han med seg ein flott modell av OSTER, som han sjølv hadde laga i skala 1 : 50. Modellen var eit syn og under ei samkome ombord, i 1. klasse salongen, vart modellen overteken av NHVL.

Seinare er modellen plassert i eit glasmonter, der den tek seg retteleg bra ut.

På det siste styremøtet i NHVL, vart det drøfta kor modellen burde stå, slik at flest mogeleg kunne få betrakte dette meisterverket. Det vart fatta eit vedtak på at NHVL ønskjer å tilby å stilla ut modellen i det felles billettkontoret for Fjordabåtane, i Statsraad Lehmkuhls skur nr. 7. Dette tilbodet takka sjefen for Statsraaden, Per Langhelle, ja takk til.

Monteren skal nå få påmontert understell, slik at den kjem opp i høveleg høgde og straks dette er gjort skal den på plass i skur 7.

Me har store forhåpningar om at modellen vil koma til å stimulere reiselysta, både for tilreisande turistar og for lokalbefolkningen, slik at det blir fullsette veteranbåtturar i sommar.

Med venleg helsing

Tor J. Bjørgaas

Leiar i Nordhordland Veteranbåttlag



Fjordabåter til Oslo



Helgen 3.-5. august blir det storfint besøk i Oslo. Oster, Atløy og Granvin er invitert til Oslo av Oslo Maritime Kulturvernssenter.

Båtene er på vei til Göteborg, men tar en avstikker inn til Oslo.

Båtene vil ligge på Nordre Akershuskai.

Lørdag og Søndag blir det publikumsturer i Oslofjorden

Lørdag: Fjordturer i Indre Oslofjord

Avgang fra Nordre Akershuskai hhv. kl. 11:00, 12:00, 13:00 .

Søndag: Feltstur til Oscarsborg

Avgang kl. 10:30

Lørdag blir det tilstelning ved skur 28 på Nordre Akershuskai i samarbeid med Kystlaget Viken.

Dette blir en sjelden anledning for å bese og treffe fjordabåtene her i Oslo.

Billetter kan bestilles hos Yngve Konglevoll , men selges også ved kai, men her kan det bli fullt.

yngve.konglevoll@hydro.com, tlf. 97116155

Yngve Konglevoll

Mob: 97116155

Nordsteam 2007, 10.–12. augusti i Göteborg



Nordsteam 2005, Bergen

Foto: Ingolf Ibenhard Benjaminsen

Av Göran Ringqvist, Sällskapet Ångbåten

Nu är det dags för ett nytt veteranbåtsmöte!

Nordsteam är ett samarbete mellan de tre nordiska organisationerna för bevarande av äldre fartyg nämligen Norsk Veteranskibsklub, Dansk Veteranskibsklub och Sällskapet Ångbåten. Det hela började med ett ganska tillfälligt möte mellan de tre ångfartygen "Kysten I", "Børøysund" och "Bohuslän" i Tönsberg 1975. Det bestämdes då att ha ett veteranbåtsmöte i Göteborg året därpå. 9 veteranbåtar träffades där 1976 och sammanslutningen Nordsteam grundades.

Allt sedan dess har det, med mer eller mindre jämna mellanrum, organiserats veteranbåtsstämor i de tre länderna Norge, Danmark och Sverige under Nordsteamregi: Köpenhamn (1978), Oslo (1980), Mariestad (1983), Köpenhamn (1988), Tönsberg (1990), Göteborg (1994), Köpenhamn (1996), Bergen (2000 och 2005).

I år är Sällskapet Ångbåten värd för Nordsteam 2007 i Göteborg. Vi räknar med att knappt 15 fartyg, ångbåtar och andra veteranfartyg, kommer att delta under helgen



Nordsteam 2005, Bergen

Foto: Ingolf Ibenhard Benjaminsen

10-12 augusti. Hittills är följande anmälda: från Danmark s/s Skjelskør, från Norge s/s Børøysund, s/s Styrbjørn, s/s Oster, m/s Granvin, m/s Atløy, m/s Gamle Oksoy, och h/b Southern Actor, från Sverige m/s Esab, m/s Herkules, m/s Storm Princess, s/s Färjan 4, s/s Polstjärnan, s/s Trafik och s/s Bohuslän.

Fartygen anländer till största delen under fredag eftermiddag och eskorteras till kaj av våra följebåtar och fartygsvårdar.

Nordsteam 2007 startar på lördagen den 11 augusti med att Mölndals Paradorkester kl. 11.30 underhåller på Stenpiren där sedan den officiella invigningen sker kl. 12.00.

Festivalområdet på Stenpiren kommer att bjuda på många fina ljud-, doft- och synupplevelser. Fartygen kommer att ha öppet skepp och det ges även möjlighet till att följa med på rundturer i skärgården under lördag och söndag. Boka redan nu denna helg för en verklig kulturupplevelse.

Sällskapet Ångbåten värnar om den sociala samvaron mellan besättningarna genom att bl.a. ordna ett come-together party på fredagskvällen, besök på Liseberg, sight-seeing med Paddan och en gemensam måltid på lördagskvällen.

Ytterligare information om evenemanget kommer att lämnas löpande på vår hemsida,

HYPERLINK "<http://www.steamboat.se>" www.steamboat.se

00 463 014 0789



Norsk Sjøfartsmuseum

Norsk Sjøfartsmuseum og Norsk Veteranskipsklub
inviterer til øysightseeing med *D/S Børøysund*
søndag 10. juni klokken 11.00



Bli med på øysightseeing med et autentisk veteranskip fra 1908!
Bli kjent med øyene i indre Oslofjord fra dekket på det
sjarmerende dampskipet *D/S Børøysund*.

Avgang fra Nordre Akershuskai klokken 11.00. Den guidede
båtturen tar ca. to timer før man går i land ved Norsk
Sjøfartsmuseum og har mulighet til å se den flotte
panoramafilmen "Med havet som levevei".
Retur til Akershuskaiaen er klokken 15.00.

200,- for voksne/ 100,- for barn.
Inkluderer både båttur og inngang på museet!

VELKOMMEN!

Norsk Sjøfartsmuseum
Bygdøynesveien 37, tlf. 24 11 41 50
www.norsk-sjofartsmuseum.no
www.nvsk.no

OSLO KYSTKULTURSTEVNE 2007



**Invitasjon til
Oslo Kystkulturstevne 2007
fredag 31. august til søndag 2. september**

Oslo Kystkulturstevne (tidligere Akerhusstevnet) arrangeres for 18. gangen av Oslo Maritime Kulturvernssenter OMK. Arbeidet med å påvirke myndigheten med sikte på å få opprettet en historisk havn i området fra Rådhusbrygge 2 til Akershusutstikkeren fortsetter.

For å styrke arbeidet med kystkultur trenger vi deltagere fra båtforeningene rundt Oslofjorden, og vi håper du vil bli med på dette påvirkningsarbeidet.

To av hovedgrunnene for dette arbeidet er:

1. Vi må fortsette å vise myndighetene verdien av et maritimt miljø rundt Nordre Akerhuskai.
2. Det er viktig å gifende å treffe likesinnede.

Vi samarbeider i år med Brannmuseet i Oslo som skal ha Veteranbrannbiltreff 2007 på Rådhusplassen med deltagere fra de Skandinaviske land.

Utdelingen av Sjøsikkerhetspriset 2007 vil også bli gjennomført som en del av arrangementet lørdag 1. september.

Vårt arrangement vil være tradisjonelt med fremvisning av maritime håndverkstradisjoner. Demonstrasjon av semidieselen "Ferdinand", bygging av trebåt og kajak.

Vi ønsker også å fokusere på samferdsel og har invitert veteranbiler og busser. Det blir utstilling av maritim kunst og foredrag i skur 28. Kongesjaluppen kommer og "Elias" vil vise seg frem for barna.

Tradisjonen tro vil det bli grillfest, med underholdning på brygga for alle deltagerene.

Program for stevnet vil bli delt ut ved ankomst. Stevnet er gratis for både deltagere og publikum, og stevneplakett kan kjøpes for kr. 75.

Velkommen alle sammen!

Vennlig hilsen,

Oslo Kystkulturstevne og
Oslo Maritime Kulturvernssenter

Foreløpig program

Fredag 31. august

- 17.00 Båtene begynner å komme
- 21.00 Flagghal

Lørdag 1. september

- 08.00 Flagghais
- 11.00 Offisiell åpning av stevnet
- Utstillinger og aktiviteter starter
- 20.00 Grillfest på brygga, for deltagere
- 21.00 Flagghal

Søndag 2. september

- 08.00 Flagghais
- 11.00 Utstillere og aktiviteter starter
- 14.00 Avslutning for båtene med paradeseilas
- 16.00 Avslutning av stevnet

Hvordan klarer vi å drive et veteranskip?

Hvordan "går det rundt"? En kort økonomisk oversikt.

Av Arne Lyngtun

Forord

Da Veteransklpslaget Fjordabåten fylte 25 år i 2005 (stiftet på Halhjem Kafé tirsdag 14. oktober 1980, det første halve året under navnet Foreininga Fjordabåten), tenkte noen av de tillitsvalgte i Laget at det kunne være på sin plass å utgi et historieskrift til jubileet, - ja, hvorfor ikke en hel bok, alle har jo fått til det i dag!

Det ble nedsatt komité og greier, og en knyttet til seg forskjellige grepa fagfolk. Imidlertid måtte prosjektet skrinlegges, på grunn av bunnskrapet kasse, da man nærmet seg Nordsteam 2005 og slet med å få DS STORD I presentabel til festen.

Undertegnede påtok seg å skrive om hvordan vi får det til å "gå rundt" i dag, altså i 2005. Jeg fant ut at det kunne være en god tanke å se litt på hva som har hendt i disse 25 år, som en bakgrunn for dagens "rundgang".

Det er kanskje en god tanke, men den ble fort ubehagelig i praksis; mange vår-ukers graving i nedstøvede papirer førte til endeløse nyseanfall, men også til beregninger og analyser av meterlange tallrekker.

Jeg kom meg likevel trygt i havn og fikk skrevet ned alt som ble kartlagt.

Stor takk må rettes til veterankarer som Hans Kr. Bukholm, Ove Walle og Harald Sætre, som leverte råstoff, og som alle drev med veteranskip mer enn 10 år før jeg ble bitt av basillen. Andre navn burde sikkert vært nevnt, men de er likevel ikke glemt.

"Jubileumsboken" er nok i det blå, men vi har da DAMPSKIBSPOSTEN, tenkte jeg etter at teksten hadde ligget og gnaget i PCen i snart 2 år, siden 4. juni 2005. Mon tro om dette kunne ha interesse for leserne?

Det kan jo ikke jeg bedømme, men vær så god:

Innledning

"Vår ære og vår makt/har hvite seil oss brakt" skrev den store BB (du vet han som snekret sammen "Ja, vi elsker" ved Hop i Fana) en gang i 1868 om norsk skipsfart og norske sjøfolk. Senere overtok de store damp- og motorskip seilskibenes rolle.

I dag er intet tilbake av alt dette. Det ble rett og slett for svært å ta tak i for ildsjelene, som hadde interessen og to sterke armer, men som manglet penger.

Men lokalt overtok jo småskipene den maurflittige oppgaven å distribuere makten og æren og rikdommen til de små byene og bygdene langs kysten.

I 1960-70 årene fikk også det kapitlet sin avslutning. Men ikke helt; for noe av dette måtte i hvert fall bevares!

Pionertiden

I sine første 8 år hadde ildsjelene i Veteransklipslaget Fjordabåten (herefter kalt VSLF eller Laget) kun for øye å anskaffe MS O. T. MOE og få den til å gjenoppstå som DS STORD I.

"Dampen" hadde i 1980 ligget og forfalt i Oslo en ti års tid og fått hovedmaskineriet fastrustet og totalt ødelagt. Norsk Veteransklipsklub kjøpte skipet fra Blå Kors i 1979 og var interessert i å overføre det til et lag på Vestlandet.

Det ble riktignok allerede i 1980 fremsatt tanker i VSLF om å overta MS GRANVIN (som fremdeles gikk i rutefart og var i utmerket stand), men førstnevnte objekt ble altså innkjøpt i 1981 for kr 80.000 og slept til Stord. Da man så "fant" en egnet dampmaskin var lykken fullkommen, MS O. T. MOE skulle bli til DS STORD I, i oljefyrt versjon.

Dette var et kjempeprosjekt på mange måter, men oppskriften var jo kjent og utprøvet: skaffe penger, kjøpe varer og tjenester - og først og sist, dugnad, dugnad...!

Drift av så store veteransklips var derimot nokså ukjent farvann, og mange av de gamle guttene syntes vel kanskje det ble litt vemodig da skipet endelig var ferdig. Hva skulle de nu ta seg til? De syntes det var interessant å oppleve at absolutt alle

de praktiske oppgavene lot seg løse; det var dette de kunne!

Og nu skulle de ut å seile. Men hva med rederidrift, hadde de greie på dét?

De fikk som kjent knapt vist sine ferdigheter på dette området (2 turer mot betaling) før katastrofen var et faktum. Dampen brant opp!

Mange av sliterne fra pionértiden vil som følge av naturens gang, dessverre aldri få oppleve å se DS STORD I i ordinær drift, selv om skipet nu atter begynner å ligne den "dampen" de drømte

om for 25 år siden. For ennu er det langt igjen, svært langt...

Vraket (= restene) av DS STORD I ble tilbakelevert rederiet fra forsikringsselskapet for 1 krone!

Da skipet seilte inn på Vågen i august 2005, hadde prosjektet oppnådd en bokført verdi på kr 10-11 mill., og dét uten at dugnadsinnsatsen fra lagsmedlemmer er regnet med! Det er neppe mulig, og antagelig heller ikke hensiktsmessig, å kapitalisere dugnadsinnsatsen i



M/S "O.T. Moc", Grønlnia i Oslo, 1970-tallet.

(Foto fra VSLFs hjemmesider)



D/S "Stord I", mai 1987. (Foto: Tor Resser/VSKFs hjemmesider.)



D/S "Stord I" brenner i Langenuen 20. mai 1987 (Foto fra VSLFs hjemmesider.)

regnskapet; en blåser da simpelthen bare opp bokført verdi av skipet og egenkapitalen på hver sin side i balansen. Det holdes ikke for god regnskapsskikk i Norge.

1.10.1980-20.5.1987 (den dagen DS STORD I brant i Langenuen):

Tilført ved låneopptak og gaver 5.300

Anvendt på DS STORD I 5.300

(Tall i hele tusen.)

Tabell 1 gir et uttrykk for hvilke verdier som ble skapt i Lagets første epoke, "Pionértiden".

Konsolideringsfasen

Laget fikk lykkeligvis kjøpe MS GRANVIN i 1988. Dermed hadde man ihvertfall et skip å seile og stelle med, mens man slikket sine sår - og tok en tenkepause når det gjaldt DS STORD I.

Noen av dampentusiastene syntes ikke det var særlig til stas med et lite motorskip og sa takk for seg. Kan vi håpe på at enkelte av sprekingene etterhvert kommer tilbake, når eimen av dampmaskin atter pirrer sansene? For maskinen som seilte over fra New-castle i 1983 i en liten kysttanker er i tipp topp stand, den.

Men Granvin, denne gjøkunge! Som fikk alle de åtte millionene!

Slike utsagn høres av og til, om enn kanskje ikke i så litterære vendinger.

Rederiet hadde fullverdiforsikret DS STORD I for kr 8,5 mill. i Vesta, som utbetalte beløpet i 1987. Det vil si, bankene som hadde ydet lån på kr 4,5 mill. til Laget mot pant, eftergav intet og fikk sine penger. Til sikring av vraket ble det så anvendt kr 250.000 i løpet av 1987.

MS GRANVIN ble innkjøpt for kr 800.000 i 1988, og Laget besørget etterhvert (1988/89) opprusting av skipet for kr 1,6 mill. For å kunne oppnå inntjening gjennom utleie og charter måtte bl.a. deler av det utvidete lasterommet bygges om til festsalong. Første trinn i gjenoppbyggingen av DS STORD I ble straks igangsatt, og allerede pr. 30.9.1988 var verdien av vraket (ja, vi må vel fremdeles kunne kalle en spade for en spade) øket fra 1 krone til kr 1 mill.!

I 1996 ble ytterligere kr 1 mill. investert i DS STORD I, - og man begynte å håbe...

21.5.1987-30.9.1998:

(Tall i hele tusen.)

Tilført ved drift av MS Granvin

1.769

Gaver/støtte til DS Stord I

2.087

Renter av bankinnskudd

1.033

Forsikringsoppgjør/rentesubsidier DS Stord I

8.899 = 13.788

Kjøp/istandsetting/vedlikehold av MS Granvin

3.795

Påkostning og vedlikehold av DS Stord I

7.874

Drift av Laget og div. administrasjon

504

Endring bankinnskudd/gjeld

1.615 = 13.788

Tabell 2 gir et uttrykk for hvilke verdier som ble skapt i Lagets annen epoke, "Konsolideringsfasen".

En legger merke til at det ikke ble gitt støtte til MS Granvin i disse 11 årene.



M/S "Granvin" i lastebåtversjon på Utne 1980.

(Foto fra VSLFs hjemmesider.)

Rederitiden

I mellomtiden ble MS GRANVIN vedlikeholdt og drevet av de gamle (og enkelte litt yngre) ildsjeler med noenlunde uendret modell i 10 år. Laget har helt fra starten av lagt vekt på å stille opp for kulturformål, og skipet ble ofte benyttet i slik sammenheng over hele Hordafylket. Dessuten hadde man de "obligatoriske" charterturer - hvor leier betalte timepris og selv tok ombord vått og tørt. Mannskapet sto da stort sett i styrehuset og betraktet festlighetene. Og etterpå gjorde de "rent bord".

Det ble gjort forsøk på å bryte dette mønsteret, for eksempel med en kjempeinnsats i turistrute i indre Hardanger om sommeren; ikke helt vellykket.

I 1998/99 kom der mer fart i sakene: skjenkebevilling til MS GRANVIN ble vedtatt av Lagets styre under sterk tvil og med knappest mulig margin.

Siden har vel ingen angret på den beslutningen, for hva hendte?

Jo, kvinnene gjorde for alvor sitt inntog ombord, først som triser i bysse og sters.

Kvinnelig innsats hadde riktignok forekommet i byssen tidligere, i særdeleshet av fruene fra Stord når båten gikk i Sunnhordland. Men nu tok dette helt av. Noen unge damer ville til og med mønstre som dekksmannskap og drive med vedlikehold, hadde man hørt på maken!

Dette har selvfølgelig hatt positiv innvirkning på miljø og trivsel; det er kjekt og stimulerende med kvinner ombord.

1.10.1998-30.4.2005:

Tilført ved drift av MS Granvin	2.109
Offentlig støtte til MS Granvin	2.510
Gaver/støtte til DS Stord I	3.486
Bidrag fra Lagets drift/automatinntekt/minus adm.kostnad	616
Renter av bankinnskudd/gevinst av aksjesalg i MDS	214
Brukt av bankinnskudd/opptak av lang og kort gjeld x)	2.576 = 11.511
x) herav rentebærende pantelån 2 mill.	
Påkostning og vedlikehold av MS Granvin	3.603
Påkostning og vedlikehold av DS Stord I	7.879
Renter av pantegjeld	29 = 11.511
(Tall i hele tusen.)	

Tabell 3 gir et uttrykk for hvilke verdier som er blitt tilført Laget i tredje fase, "Rederitiden".



Blåtur (Chartertur) i 1995.
(Foto fra VSLFs hjemmesider.)



Randi Bjelland og Kathleen Kallestad i sving på Torgdagen 2004.
(Foto: Roger Sangolt.)



Rederiets flåte ved Bryggen 2005.

(Foto: Harald Sætre/VSLFs hjemmesider.)

Vi ser en voldsom økning av EK (egenkapitalen) i perioden. Hertil kommer dugnadsinnsatsen, som er svært omfattende, men som ikke kapitaliseres, kfr. avsnitt foran tabell 1.

I dag driver VSLF faktisk et helt rederi på dugnad.

Dette rederiet eier 2 skip. MS GRANVIN opereres som passasjerskip, tildels i rutefart, gjennom sommerhalvåret (ca. 1.5.-30.9.).

Overskuddet etter løpende vedlikehold går til gjenoppbygging av DS STORD I, som nu ikke lenger er et utbrent vrak, men et stort og vakkert, oljefyrt dampskib. Om et ukjent antall millioner kroner vil skibet også være ferdig innredet med alt treverksarbeidet som fremdeles gjenstår.

Det sier seg selv at bidraget fra driften av "lille Granvin" ikke monner mye når store "dampen" skal gjenoppbygges. Da må i tillegg tunge givere på banen, private så vel som offentlige. For å beholde passasjersertifikatet på MS GRANVIN må båten gjennom såkalt "klassing", og kravene er i dag meget strenge for at et skip skal få frakte passasjerer mot betaling. Til store arbeider som dermed kanskje må utføres (f. eks. utskifting av tynnslitte skrogplater) kreves tilsvarende store pengesummer, for dette er absolutt ikke dugnadsarbeid!

Fra årsregnskapene kan vi grave frem hvor meget Laget har fått inn i kontingent fra medlemmene (som er Lagets "grasrot", ja selve grunnlaget for at en kommer inn under "ideelle organisasjoner" i forhold Merverdiavgiftsloven, Skatteloven osv.), og videre i gaver/støtte/tilskudd, utleie, diverse salg etc. Likeledes kan vi se hvordan Laget har forvaltet inntektene.

21.5.1987-30.4.2005:

Tilført ved drift av MS Granvin	3.878
Offentlig støtte til MS Granvin	2.510
Gaver/støtte til DS Stord I	5.573
Forsikringsoppgjør/rentesubsidier DS Stord I	8.899
Medlemskontingent x)	860
Annet	1.003
Endring av bankinnskudd/gjeldsopptak	961 = 23.684

x) her er alle 25 årene tatt med, fordi det er litt artig



D/S "Stord I" - Hermund Hansen i maskinen! (Foto: Harald Sætre/ VSLFs hjemmesider.)

Kjøp/istandsetting/vedlikehold av MS Granvin	7.398
Påkostning og vedlikehold av DS Stord I	15.753
Annet	533 = 23.684
(Tall i hele tusen.)	

Tabell 4 viser inntekts-/kostnadsfordelingen fra 21.5.1987 til 30.4.2005.

Men - selv om det er viktig å ha Riksantikvaren og andre små og store bidragsydere i ryggen - som nevnt ovenfor: det er frivillig dugnadsarbeid fra medlemmer og andre ildsjeler som er selve årsaken til at vi i det hele tatt kan drive fartøyvern i Norge.



Vedlokehold på dugnad. (Foto fra VSLKs hjemmesider.)

Dugnadsarbeidet kan grovt sett inndeles i tre områder - reparasjon, operasjon, administrasjon.

Noen av medlemmene har sågar vært med på alt dette samtidig over flere år.

En kan spørre seg om slikt er forenlig med familielivet.

Gjenoppbyggingen og restaureringen av DS STORD I har vært en blanding av verkstedsarbeid og dugnadsinnsats gjennom et forferdelig antall timer i maskinrom og på dekk, hvor maling



Sikkerhets klarert mannskap på M/S "Granvin", Lofthus 22. april 2005, i et avslappet øyeblikk mens man venter på å frakte dronning Sonja m/følge over fjorden. Fotografen er med på bildet, så du skal bare se det er Sonja selv som har tatt det. I alle fall et majestetisk bilde!
(Foto: Trine Marcussen)

og montering av lysventiler er noe av det mest synlige. Det som er gjort i maskinen er ikke mulig for legfolk å forestille seg omfanget av!

Vedlikeholdsarbeidet på MS GRANVIN omfatter i grunnen alt som kan gjøres av fagfolk så vel som ufaglærte med litt håndlag og ståpåvilje. Det omfatter arbeid overalt, fra måling av platetykkelser i skipssiden til overhaling av maskinen, eller til å male skipets navn på svineryggen (og annetsteds). Erfarne skipsingeniører og maskinister, men også lærere, bankfolk og brannmenn gjør her en ufattelig innsats – år etter år – på sure vinterdager eller i høljende regnvær.

Tenker vi noengang over dette når vi sitter der på soldekket en blank sommerdag på vei gjennom øyrikene i Sunnhordland?

Tja, ville man trodd at noe sånt virkelig er mulig? Men vi ser og hører resultatet!

Under fart er det besetningen som overtar jobben. Men det er "Tordenskjolds soldater" som atter er ute og strir her. De fleste av vedlikeholderne bemanner også fartøylene, men det er dessverre ikke så fryktelig mange av dem, så i seilingssesongen trengs der en mengde andre i tillegg.

Det skal mønstres skipsførere, maskinister og matroser, hvor det foreskrevne

"sikkerhetsmannskapet" er seilende eller pensjonerte sjøfolk, men også noen lærere, bankfolk og brannmenn (igjen) som har fått sin fartstid og kan mønstre. I tillegg kommer hjelpemannskap i bysse og restaurasjon, som står for en betydelig del av inntjeningen i sesongen.

Til slutt er det rederibestyrelsen. Det er ikke akkurat noe fjongt rederikontor vi har med å gjøre her! Rederiet ledes og drives til daglig av tillitsvalgte lagsmedlemmer som stundimellom kommer sammen i møter, men som ellers jobber med rederidriften på fritiden eller simpelthen stjeler litt av arbeidstiden for å få gjort alt en har tatt på seg.

Sikkerhetspålågt og selvbestemt vedlikehold og verkstedsopphold skal planlegges, anskaffelser av varer/tjenester iverksettes, dagnadsfolk rekrutteres og oppgaver fordeles. Seilingsplan skal utformes, - booking, fakturering, billettering, innkjøp, forsyning, matlaging, servering, souvenirsalg, renhold (COLOR LINE har en egen logistikkdivisjon!), markedsføring, økonomi, regnskapsførsel, alt mulig.

Og så puslespillet med å få mannskap på plass til alle oppdragene, da! Det kan sette grå hår i hodet på den som påtar seg å få dette til å gå opp.

Men gøy er det, selv om en kunne klart seg uten en del av de mest meningsløse påbud som kommer fra en hel mengde offentlige etater.

Likevel, - sikkerheten ivaretas ned til den minste detalj. Dét er bestyrelsens ansvar, og jeg skulle like å se den skipsfører som godtar den minste slinger i valsen!

La oss inderlig håbe at det frivillige fartøyvernet i årene fremover får tilført penger og nye generasjoner av ildsjeler, slik at de verdiene som er skapt hittil gjennom hundretusener av dagnadstimer over hele landet, kan forvaltes videre til allmennhetens vederkvegelse, - men også som en tributt til alle dem som opp gjennom årene har ofret seg for å få dette til.

Og historieboken? Jo, den kommer nok, selvom det ikke blir "jubileumsbok"...

Dampskibsposten
ønsker alle sine lesere god sommer!

Hvor blir det av Pelle?

Tekst: Jonas Line. Tegning: Øystein Bjørløw. Petrine forlag.

Maskinisten på Pelle hadde forsovet seg en time. Skolebarna kom for sent, det kom ikke brød, bakerne kom for sent, folk rakk ikke jobben, hele byen kom ut av lage. Alle spurte seg selv: "Hvor blir det av Pelle?" Den vesle dampbåten Pelle var i nesten åtti år et begrep, en geografisk betegnelse, en tidsangivelse for folk i Arendal.

Fedrene reiste til byen med Nipelle og kom hjem med Fempelle, Topelle brakte post ut til øyene og så videre. Langs ruten dens finner vi fremdeles flere Pellebrygger. Åtte ganger om dagen kjørte den ruten sin og fløytet med sine karakteristiske hvin som en evig påminnelse om tidens gang.

Amerikabåt

Skipsreder Thorsen fikk et innfall en gang midt på trettitallet, han anskaffet Pelle en ny fløyte. Befolkningen var gjennom mange år blitt vant til Pelles høye, særegne tone - folk visste hvor båten befant seg og hva klokka var. Plutselig en dag våknet Arendalittene til en grov og dyp dampskipsrøst som drønnet over fjorden. Det lød som en hel Amerikabåt, det var i hvert fall ikke Pelle. Denne lyden vakte allmenn bestyrtelse, det kom harmdirrende avisinnlegg - folk gikk ikke i fakkeltog, men det kan virke som det var like før. Uansett, skipsreder Thorsen måtte gi etter for presset, og den gamle fløyta kom på plass igjen, og byen kom atter i lage.

Gode minner

Mange lyse barndomsminner er kapslet inne i den lille båten, den hadde forventningen i seg; den hadde enten noe med til deg, eller den brakte deg ut til glade, solfylte dager på Merdø, Hove eller andre steder, Pelle var i det hele tatt en institusjon - et kjent og kjærnt trekk i bybildet.

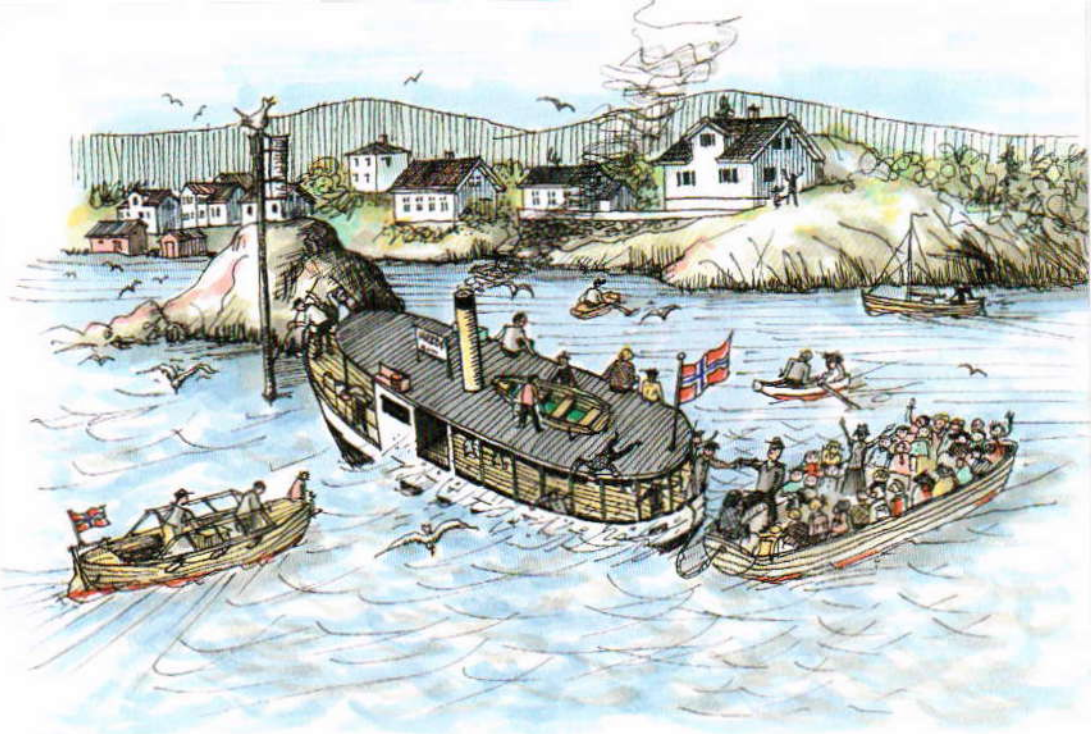
Den var, som en gammel sjømann skrev i et sentimentalt avisinnlegg etter at Pelle hadde forlatt byen: "... et lite stykke Arendal".

På Galten

Fru Cecilie Zwiłgmeyer skrev innlegget "Hele Arendals lille Pelle" i Agderposten hvor hun forteller om et uventet dramatisk innslag under en minnerik skoletur en varm forsommerdag for mange, mange år siden.

Pelle ble forspent med en stor pram, eller lørje, for å gi plass til flest mulig. Her satt skolebarna som sild i tønne. Prammen var pyntet med hjerkeris og norske flagg.

Fru Zwiłgmeyer forteller: "Plutselig hører vi Pelles fistelfløyte. Hva i all verden kunne dette være? Tenk så tok strøm og vind ved hjelp av lørjen makten fra lille Pelle



"Hele Arendals lille Pelle" på skjeve ved et uventet dramatisk innslag på en skoletur for mange, mange år siden.

og dermed rant den opp på Galten. Der lå den helt på skjeve mens vi i lørjen syns det var alle tiders skuespill. Panikk ble det jo, men det ga seg snart da "frøken" sa at det ingen fare var. Pelle greide å komme seg av skjæret ved egen hjelp. Så gikk turen videre til Håveskov"

Jul i sjøen

Vi er mange som har stirret ned på Pelles svettende og kullsvarte fyrbøter som lempet kull inn i fyrkjelens brølende gap. Aldri kom man vel nærmere svovelpredikantenes beretninger fra det rødglødende helvete. Nettopp slik måtte det være hjemme hos Den Onde selv. Men fyrbøteren manglet både horn i panna og ondskap.

En lille julaften med båten full av damer med småunger, julepresanger og hektisk stemning, fikk Pelle maskinstopp midt på Rævesandsfjorden. Det brøt da ut tilløp til panikk blant de mange kvinnelige passasjerene som skulle hjem for å gjøre huset i stand til jul. Damene henvendte seg i fortvilelse til skipperen i styrhuset. Da dukket fyrbøterens svette og kullsvarte hode opp fra fyrrommet. Med myndig og fast stemme kunngjorde han følgende:

"Ta det heilt med ro mine damer! E kan forsikre dere om at mi ikkje får jula i sjøen!"



"Pelles" svettende og kullsvarte fyrbøter dukker opp fra fyrrommet.

Stoppesteder

Ruta til Pelle var slik: Pollen, Endresens pensjonat, Smith-Sørensens brygge, Sandviga, Torjusholmen, Revesand, Gjessøya (store og lille), Merdø og samme vei tilbake. Om sommeren kom Hove selvfølgelig i tillegg. Flere av stedene fikk bare anløp av Pelle hvis det var folk som skulle av eller på.

Før landing på stoppestedene tutet Pelle en gang i fløyta, men på Merdø tutet den to ganger - under gunstige vindforhold kunne folk inne i byen høre to karakteristiske hvin, da visste alle hvor Pelle var.

Interessen for Pelle er fremdeles høyst levende blant Arendals befolkning. Hans Nicolai Terjesen kommer snart med en egen bok om Pelle, den skal hete "Pelle og maskinisten"

Ikke nok med det, en gruppe entusiaster har bestemt seg for å bygge Pelle på nytt etter originaltegningene fra 1800 - tallet.

Trenger støtte for å gjenskape "Pelle"

Tekst: Irene Hegge Guttormsen. Foto: Anne Karin Andersen

Verftet i svenske Motala skal være klar til å bygge en kopi av "Pelle" allerede til høsten. Nylig ble det holdt folkemøte om båten for å stake ut kursen videre.

Dampbåten "Pelle" gikk i rute mellom Arendal, Merdø og Tromøy i nesten 100 år og ga navn til alle Pelle-bryggene. Restene av den folkekjære båten har i mange tiår ligget under et bølgeblikktak på Østlandet.

Aksjer

Eieren vil ikke selge de gamle båtbitene, og de siste par årene har Svein Stornæs Nilsen og flere lokale entusiaster jobbet for å få bygget en kopi.

Alle som er interessert i båtprosjektet ble invitert til folkemøte på Havnepuben. Kristen Taraldsen var ordstyrer.

– Vi vil først og fremst kartlegge interessen. Så skal vi sette ned et arbeidsutvalg som kan dele på de mange arbeidsoppgavene som vi må ta tak i, sier Stornæs Nilsen.

Han trenger folk til å jobbe med det økonomiske, det tekniske og det rent organisasjonsmessige.

Planen er å begynne med aksjetegning på 1.000 kroner per aksje.

Originale tegninger og nøyaktige beskrivelser av all innredning finnes på Motala verkstad AB.

De er svært interessert i å bygge en ny "Pelle" og har sagt at de er klare til å sette i gang allerede til høsten, forteller han.



Her er "Pelle": I 20 år har fartøyverner Jon Schröder tatt vare på restene av "Pelle". Trolig ligger skroget fremdeles under blikktaket i skogsområdet i Asker. Foto: Arkivfoto, Agderposten.

Museumsbåt

Tanken er at "Pelle" kan brukes som museumsbåt som kan gå innom Merdø, Bratteklev Skibsværft, Bomsholmen og andre sjønære museer i Arendal. Den kan også brukes til events til å la bedriftsturer.

Ideene er mange, men foreløpig er man mest ute etter å kartlegge interessen blant folk som vil ta i et tak.

Så kanskje vi får se en kopi av den gamle ærverdige båten fra 1882 – den som hadde plysjsalong, messing, mahogni, stil og sjel.

Da dampyatchen ble bygget, het den "Pippi" og var i privat bruk.

Så gikk den i rute mellom Arendal og Mærdø – med diverse stopp langs ruten – fra midt på 1880-tallet og frem til 1961.

– Nå ligger den som en rusthaug i Oslo. Vi kommer uansett ikke til å bygge den slik den var da den sluttet å gå her – den forandret seg jo en del etter hvert som den ble brukt. "Pelle" skal bygges akkurat slik de originale tegningene viser, sier Svein Stormæs Nilsen som nå virkelig har begynt å tro på at drømmen kan realiseres.

NOTIS dagen derpå:

Nærmere 60 personer troppet opp på møtet angående rekonstruksjon av båten "Pelle" på Havnepuben. Nå skal det opprettes fire grupper for økonomi, PR, teknisk og administrasjon. Det skal også lages aksjebrev for å få inn penger, og etter hvert blir det tur til det svenske verftet hvor "Pelle" ble bygget i 1882. – Det var et oppløftende møte, sier Svein Stormæs Nilsen.

Kort historikk av "Pelle"

Ikke alle leserne av Dampskibsposten kjenner til "Pelle", den lille rutebåten fra Arendal.

Det var nettopp denne båten som målte beskjedene 45 fot og 11,8 tonn, som la grunnlaget for stiftelsen av Norsk Veteranskibsklub i 1964.

"Pelle" ble bygget ved Motala Werkstads Aktie-Bolag i Sverige i 1882 og i hele 78 år trafikkerte den i området Arendal-Tromøya-Mærdø, til tiden løp fra den. Den nye brua over til Tromøya ble foretrukket av de reisende.

Norsk Veteranskibsklub kjøpte båten i 1964, med penger lånt av bestemora til en av stifterne av klubben, Arne Lannerstedt. Klubben var eier av båten til 1972 da Geir Pedersen overtok. Senere ble "Pelle" overtatt av Stiftelsen Norsk Fartøyvern.

Les mer om "Pelle" i Eivind Landes bok om D/S "Børøysund" og Dampskibsposten jubileumsnummer 70 2/2004.

Red.



Møte på pub: Svein Stormæs Nilsen er medlem av Arendal Dampskibskompani som i over to år har jobbet med å få laget en kopi av D/S "Pelle" som han her viser bilde av.

D/S "Hvaler" - et spennende prosjekt

Av Thor Hansen

Noen båtinteresserte fikk vel et glimt av gamle D/S "Hvaler", på TV programmet "Norge rundt" i begynnelsen av mars. Dette har pirret nysgjerrigheten hos mange og redaktøren har fått flere henvendelser og spørsmål om båten og om vi har skrevet om prosjektet i Dampskibsposten tidligere.

Mye har skjedd med "Hvaler" i de senere årene, så det er på sin plass med informasjon om prosjektet og historien rundt denne sjøens arbeidshest, som har tjent trafikken til og fra Hvalerøyene i Østfold i nær 90 år. Etter å ha fått hyggelig kontakt med lederen for stiftelsen D/S Hvaler, Ottar Hval Bleken og redaktøren for informasjonsbladet fra stiftelsen, Torje Braadland, har vi mottatt bilder og informasjon som har gitt grunnlaget til denne artikkelen.

Båtens historie

Den 4. mai 1892 ble Fredrikstad – Hvaløernes Dampskibsselskap stiftet. Det ble raskt bestemt at det skulle anskaffes en ny dampbåt som skulle trafikere ruten Hvaler – Fredrikstad.

D/S "Hvaler" ble levert fra Fredrikstad Mck. Verksted den 31 oktober 1892, som byggenr. 29.



"Hvaler" ca. 1900.



Dugnadsgjengen rundt gamle "Hvaler".

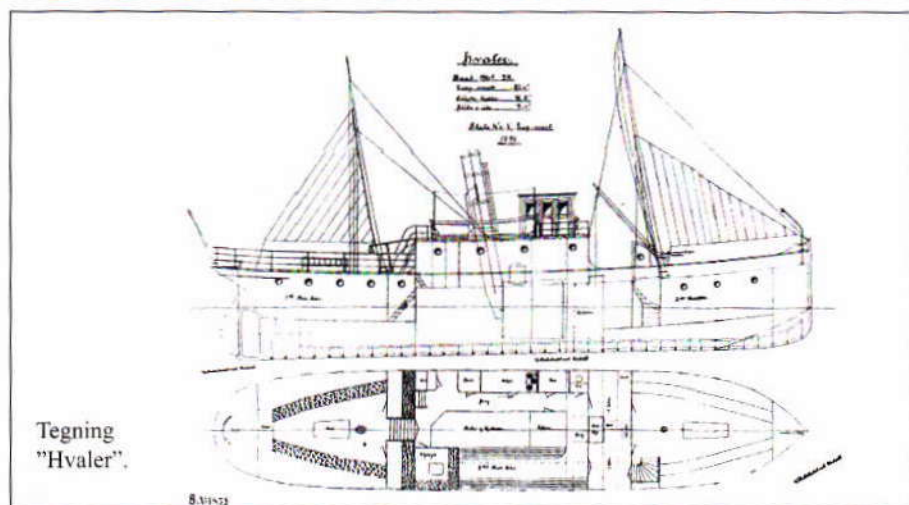
Den kostet kr. 34.000,-. fullt ferdig og hadde følgende data: Skrogets lengde 83 fot,- bredde 16 1/3 fot og dybde 8 fot. Maskinen var en 2 sylindret dampmaskin av type FMV på 156 indikerte HK. Båten var også utstyrt med en kraftig slepekrok på akterdekket til bruk når den slepte prammer og seilfartøy.

Den 14. november begynner D/S "Hvaler" sin første arbeidsdag i ruten på Hvalerøyene. Dette skulle bli starten på et langt liv for rutebåten og som på ingen måte er slutt. Mangt og mye skulle damperen oppleve gjennom skiftende tider, sommer som vinter i krig og fred, inntil fastlandsveien ble åpnet i 1971 og grunnlaget for "Hvaler" ble dårligere.

I 1976 går båten sin siste rutedag på Fredrikstad og det gikk mot opplag for den gamle sliteren. "Hvaler" blir kjøpt av Østfold maritime skole, som ønsket å bruke båten i den daglige undervisningen. Det ble gjort forsøk på å skaffe midler for å sette båten istand, men det viste seg vanskelig.

En enslig fartøyverner og entusiast overtar båten, men han skjønner snart at båten var i så dårlig forfatning både innvendig og i skroget, at det eneste som nytter var å bygge opp båten helt fra bunnen av. "Hvaler" ble tømt for inventar og skroget sandblåst. Det ble gjort en del skrogarbeider, men det viste seg at en manns entusiasme ikke var nok til å få båten på vannet.

Høsten 1993 ble "Hvaler" solgt videre til Stiftelsen D/S "Hvaler". Nå er det stif-



telsen som får den viktige oppgaven med å bevare den gamle rutebåten og sørge for at den igjen får vann under kjølen og at sjøen på nytt kan slå mot de gamle skrogplatene.

Nytt liv for "Hvaler"

Stiftelsen var i utgangspunktet i 1993 i besittelse av en gjeldsbelastet tomt og et rustent gammelt jernskrog til skrapjernspris. Men også her skulle det nærmest skje mirakler...! Takket være sterke og kloke mennesker med tål og vilje, og med en god porsjon dugnadsånd og ikke minst også en god porsjon penger som etter hvert har kommet til, går det mot et nytt liv for veteranen. Pengestøtten har etter hvert økt, ettersom "Hvaler" er kommet med på Riksantikvarens prioriteringsliste. - Noe som både er viktig og oppmuntrende i det videre arbeidet. Stiftelsen D/S "Hvaler" har i samråd med Riksantikvaren som mål å restaurere "Hvaler" tilbake til 1948 som restaureringstidspunkt. Da fikk båten for første gang dieselmotor og dette representerer i seg selv en interessant epoke i vår maritime kulturhistorie.

Til nå er det skrogarbeidet og klargjøring av motor, som har krevd mest tid og arbeidsinnsats. Det har lyktes med å skaffe ny motor til båten, tilsvarende den opprinnelige motoren fra 1948. Motoren er bygget i 1953 ved NOHAB i Sverige, men kun kjørt noen timer. Så det dreier seg om en antikvarisk, men samtidig "ny" motor. På Seut har stiftelsen nærmest bygd opp et skipsbyggeri, hvor arbeidet med "Hvaler" holdes oppe av ekte interesse for den gamle rutebåten og hvilken betydning den har hatt som transportmiddel og miljøskaper.

Målsettingen er sjøsetting av båten medio 2008, der skrogarbeid, framdriftsmotor, dekk og styrhus i hovedsaken skal være ferdigstillt. Med en passasjerkapasitet på inntil 100 personer vil "Hvaler" gli fint inn i våre rekker av flotte veteranbåter og gi svært interessante muligheter til å oppleve skjærgård og kystmiljø.

Reisetips – dampskipsopplevelser i utlandet

Har man sansen for veteran og dampskip, kan denne interessen gjerne kombineres med flotte opplevelser, når man er på ferie i forskjellige land. Mange steder er dampskipsturer noe av det ypperste som tilbys turistene, og markedsføres deretter. Kombinasjonen av vakre og spennende naturopplevelser og historiske fartøyer sikrer både levebrød for folk, og drift og bevaring av fartøyer. Fascinerende er det også at mange av fartøyene går i trafikk og ruter de gjerne har gjort i over 100 år.

Hvis det var bare veteranskipsentusiaster som fant fram til og reiste med disse fartøyene, ville de trolig for lengst vært hugget opp. Men i tillegg finner altså både turister og fastboende fram til disse historiske fartøyene i stort antall.

På reiser i forskjellige land har min bedre halvdel, Kari – May, og jeg gjerne sørget for å få oss en tur. De største dampskipsflåtene befinner seg ofte andre steder enn man skulle tro, på innsjøer og elver i land som Sveits og Tyskland.

Luzern

Byen Luzern i Sveits, (på størrelse med Bergen) er vel verd et besøk. Den ligger vakkert til i nordenden av den store innsjøen Vierwaldstättersee, som omkranses av høye fjell, idylliske småbyer og et velstelt kulturlandskap. En fantastisk trebro fra 1300 tallet er noe av det Luzern er kjent for.

På denne innsjøen er det en livlig båttrafikk, både turisttrafikk og ordinær rutetrafikk til tettstedene rundt sjøen. De mest populære fartøyene er de 5 hjuldampene som tar mellom 800 – 1200 passasjerer – ”Die Flotte mit Stil – flåten med stil”. Det eldste er ”Uri” fra 1901 og det største ”Stadt Luzern” fra 1928. Dette er passasjerskip med høy standard og som fortsatt opererer med 1. og 2. plass. I tillegg ligger damperen ”William Tell” som flytende restaurant.

Avgangskai for turene fra Luzern er midt i sentrum, vis avis jernbanestasjonen. Mange tar den lange turen helt til Flüelen i sørenden av innsjøen. Underveis kan man studere dampmaskineriet med sine liggende sleider, som ligger åpent for innsyn med rekkverk rundt.

Artig er det med alle anløpene. Ingen tar i mot trossene, men ved hver brygge er det to stålhorn, hvor matrosene med stor presisjon kaster løkken rundt og setter fast. Serveringen om bord er av høy standard, både med hensyn til mat, drikke og prisnivå – som i Norge.

Luzern har Sveits’ største transport og tekniske museum – ”Verkehrhaus”. Her er det mye og se og oppleve for små og store i alle aldre, både landverts transport; hest, jernbane, trikk, biler, båt og fly og vitenskap. Luzern med omegn byr i tillegg til båtturer, på spektakulære rundturer med gondolbaner og taubaner i kombinasjon med båt og tog. www.lakelucerne.ch



Dampskip klar til avgang på Elben.

Der finnes flere andre innsjøer i Sveits med dampskipstrafikk.
www.dampfschiff.ch

Dresden

I Tyskland er det særlig Dresden som har en imponerende flåte av dampskip, drevet av Sächsische Dampfschiffsfahrt. Med åtte hjuldampere er dette trolig verdens største flåte av hjuldampere – markedsført som "Der ältesten und grössten Raddampferflotte der Welt – verdens eldste og største hjuldampereflåte", også kalt "den hvite flåte". Eldste hjuldampere er "Stadt Wehlen" fra 1879, mens de to nyeste er "Dresden" og "Leipzig" fra 1926 og 1929, med plass til 700 passasjerer.

Dresden, som ligger to timers togtur både fra Berlin og Praha, var Tysklands kulturborg før 2. verdenskrig, også kalt "Tysklands Firenze". De allierte gjennomførte en meningsløs bombing av byen kun uker før krigen var slutt, med det resultat at over 100 000 ble drept og den vakre byen lagt i grus. Etter krigen havnet Dresden i DDR, som tross sitt kritikkverdige regime, maktet å ta fatt på gjenoppbygging av byen og også bevare den unike dampskipsskatten. I dag er byen ved Elben nesten gjenoppbygget med sine praktbygg, museer, katedraler og ikke minst operahus. I Dresden kan du gjøre mange artige ting, som å dra på bysightseeing med veterantrikk. Men det som nesten alle besøkende får med seg er en dampskipstur oppover Elben. Elvelandskapet



Hjulbåten "Goethe" på Rhinen.

langs Elben er på UNESCO sin kulturlandskapsliste. Det er et fascinerende elvelandskap med helt spesielle fjellformasjoner. Man kan ta en kort båttur til sommerslottet Pillnitz, eller en lengre dagstur helt opp til den tsjekkiske grensen. Vi hadde en fantastisk tur i høstferien 2005, i godt over 20 graders varme, hvor vi blant annet nøt en deilig, søt og kald weisswein på framdekket på "Kurort Rathen" fra 1896. Anbefales på det kjøligste.

www.sachsische-dampfschiffahrt.de

Rhinen

I fjor høst dro Kari-May og jeg på bryllupsreise. Det endelige målet var Praha. Reisen gikk først med fly til Amsterdam og ICE-tog til Koblenz, hvor to av Europas største og travleste elver, Rhinen og Mosel møtes. Fra hotellterrassen ved bredden av Rhinen, var det fascinerende å betrakte all trafikken på Rhinen av passasjer- og lastebåter. I sakte motstrøms fart oppover elven og langt større fart nedover.

Planen var å ta toget videre, men like nedenfor hotellet hadde hjuldamperen "Goethe" sin faste avgangskai. En nærmere kikk på rutetabellen, fikk oss til å droppe første del av togturen, og i stedet stige om bord kl. 09.00 for avgang oppover Rhinen.

"Goethe" er en svær hjuldamper, bygget i 1913, med passasjesertifikat for 1000 passasjerer.

Nå i begynnelsen av oktober var det god plass om bord. Vi fikk en meget behagelig og interessant reise på den delen av Rhinen som er UNESCO-landskap, med vinmark-



Hjulbåtoplevelser i Luzern i Sveits.



Hvitvin på framdekket på Elben.



Dampskipet "Västan".

er og små vinbyer på begge sider av elven. Hele veien lå borger og slott, og bilder jeg husker fra tysk og geografibøkene, blant annet Loreleiklippen, dukket opp igjen. På Rhinen er det en svært livlig båttrafikk og på begge sider av elven suste tog i begge retninger. Det var ikke tid til å lese, bare se og oppleve. Men selvfølgelig tok vi oss tid til en bedre schnitzel, slik bare tyskerne kan lage den, svelt ned med skummende bier. Etter 6 timer gikk vi av i Bingen, på motsatt elvebredd av mer kjente Rhüdesheim. En strålende reiseetappe. www.k-d.com

Stockholm

Også våre naboer i øst, har flotte dampskipsopplevelser å by. Stockholm er jo Nordens "dampskipsby." Her tilhører gjerne båtene samme ruteselskapet de alltid har tilhørt og betjener samme rutene på tredje århundre. Dette er båter som er i travel rutetrafikk, på samme vis som jeg fra barndommen husker trafikken av fjordabåter i Bergensområdet. To av damskipene tilhører Waxholmsbolaget, som faktisk er en del av Stockholms kommunes trafikkselskap. Dette er "Storskär" og "Norrskär". Tenk om Oslo Sporveier hadde dampskip i rute i Oslofjorden? Hvilken strålende tanke. Stockholms gedigne skjærgård og stockholmernes kjærlighet til denne er vel det som har bidratt til å holde liv i både de to nevnte og alle de andre dampbåtene i Stockholm. Skjærgården er så stor og mangfoldig, og det går så mange båter, at tre tjukke rutehefter må til for å beskrive alle båtrotene – for søndre, mellomste og nordre skjærgården.

Sommeren 2006 gikk ferieturen til Sverige, med flere dagers opphold i Stock-



Dampskipet "Norrskär"

holm. Vi bladde i ruteheftet for "Mellersta skärgården" og fant en på kartet interessant båtrute, som gikk til Husarö, ytterst i skjærgården.

En varm og fin julisøndags formiddag tok vi av gårde med ångaren "S/S Storskär" fra Strömkajen.

Vi var langt fra alene. Mange andre – familier, gamle, voksne, ungdommer og barn var i samme ærend. De ville ut i skjærgården. "Storskär" anløp en mengde øyer og brygger, med imponerende effektivitet. I 13 knops fart fosset den av gårde mellom øyer og holmer, og selv med maskintelegraf bakket og manøvrerte den som om det skulle vært vridbar propell. I maskinrommet var installert en liten billedskjerm, som viste baugen på båten. Sannsynligvis til god hjelp for effektiviteten. Over 15 anløp var det underveis til Husarö. Jeg ble fortalt at i mandagsruten anløp "Storskär" mer enn 50 brygger. På Husarö var det to timers opphold. Vi gikk i land på denne øyen uten biltrafikk. Kun tohjulsstraktorer, barnevogner og sykler trillet her. Vi følte oss hensatt til "Vi på Saltkråkan".

Etter to timers soling og bading, begynte "Storskär" på returen til Stockholm. Dette var som søndagene på 50 og 60-tallet da fjordabåtene om sommeren var smekkefulle tilbake til Bergen.

Det var mye folk på alle brygger, og "Storskär" ble smekkefull, lenge før ankomst Stockholm.

Til tross for trengsel og travelhet, var det et trivelig og imøtekommende mannskap om bord.



"Freja af Fryken"

Både "Norrskär" og "Västan" måtte hjelpe til for å få alle tilbake til byen.

Som i vår hjemby Bergen, er den indre havn sentrum i Stockholm. Det er en lise å vandre rundt i sentrum å skue alle fartøyene som ligger der, selvfølgelig da ikke minst ångbåtsflåten. Stockholm har mye å by på, Gamla Stan, Djurgården og Vasamuseet med dampisbryteren "St. Erik" fortøyd på utsiden, bare for å nevne noe. www.waxholmsbolaget.se

Fryken i Värmland

På veien hjem fra Stockholm ble vi i en sommeravis for Värmland oppmerksom på at det skulle være "Frykstadfest" ved Fryken stasjon og turer med dampbåten "Freja af Fryken". Vi svingte av fra E-18, ved Karlsstad og etter en knapp halvtime var vi framme. Fryksta stasjon ligger helt i sørenden av innsjøen Fryken, kjent fra Sven Ingvars sang "Fröken Freken ifrån Fryken". Stasjonen er rester fra en av Sveriges eldste jernbanelinjer, forlenget nedlagt. Her korresponderte i sin tid toget med dampbåtene på innsjøen. Man var i full gang med å rigge til for bygdefest, med bord og stoler, scene, tappeanlegg og store griller. Da været var skjønt og omgivelsene idylliske, bestemte vi oss for å bli, og tok inn på et koselig gjestgiveri, kun 100 meter unna. Som eneste nordmenn var det artig å være på fest langt inne i Sverige. Det var ikke vanskelig å komme i kontakt med de innfødte. Stemningen var god og musikken likedan, selv om den var irsk.



Innvendig om bord

Neste dag var det korte rundturer med "Freja af Fryken" fra Frykstakajen. Historien til denne vesle dampbåten er dramatisk og fantastisk. "Freja" ble bygd i 1868 ved Motala Verksted som "Kalmarsund 3". I 1888 ble den solgt og med navnet "Freja" satt i trafikk på Frykensjøen.

En frakt "Freja" var kjent for, var frakten av Selma Lageröfs originalmanuskript til "Gösta Berlings Saga" i 1890.

Konkurransen på Fryken var hard, og sikkerheten ikke alltid satt i høysetet. 23. juli 1896, på det som startet som en solvarm julidag, men med væromslag til kraftig vind og nedbør, forliste "Freja". Båten var etter sigende feil og overlastet, og med åpne lasteluker på vei mot Bössvikens brygge krenget den kraftig mot styrbord og på få øyeblikk ble båten fylt med vann og forsvant i innsjøens dyp. Av de 17 om bord omkom 11 personer. 6 av de omkomne ble senere funnet, mens 5 fulgte båten i dypet.

Etter flere års leting fant man båten igjen 15. august 1978 på 50 meters dyp. Først 17 år senere ble båten tatt opp. 23. juli 1894, på 98 årsdagen for forliset, etter å ha blitt buksert inn på grunnere vann nært land, brøt "Freja" igjen vannflaten og kom opp i dagen. 20 000 var tilstede, 10 000 sto i bilkø og kom aldri fram, mens det hele ble overført på Svensk TV.

Da stedets prest, som første mann steg om bord, hilste båten velkommen opp i lyset og lyste fred over de 5 omkomne som ble funnet om bord, rant tårene hos mange. Etter 98 år kunne disse begravnes i svensk jord. Skrog og interiør var i forbausende



Innvendig om bord, byssa.

god stand, inkludert 400 flasker champagne, vin og brennevin fra Systembolaget, hvis mange var fullt drikkbare.

På Frejamuseet på Fryksta Stasjon er en utstilling med inventar og last fra båten som bekrefter dette.

23. juli 1996, på 100 års dagen for forliset, skulle Freja igjen sjøsettes, ferdig restaurert. Igjen var ulykken ute. 3 uker før dette, 2. juli ble "Freja", på samme måte som et herværende dampskip, ødelagt av brann. På foreningens krisemøte ble det enstemmig vedtatt: "Vi måtte gå videre. Freja skal renoveras igjen". Og i stedet for 20 år, tok det bare ett år(!) å gjenoppbygge det som var ødelagt av brann. Takket være ukuelige optimister, stor innstas og pågangsmot, velvillig forsikringsselskap og rause private og offentlige givere lot dette seg gjøre, og på 101 års dagen for forliset var "Freja af Fryken", som den nå var omdøpt til, igjen klar for passasjertrafikk. Over 30 millioner svenske kroner har Frejaprojektet kostet.

Turen vår med "Freja af Fryken" ble foretatt 23. juli, på 110 års dagen for forliset.

I ført "Granvin" – Tskjorte, var det ikke vanskelig å komme i kontakt med mannskapet, som viste oss rundt og fortalte om båten. Det er en artig båt. Den vesle dampmaskinen på 30 HK, med bare en sylinder, er vedfyrt. Manøvreringen foregår ikke med maskintelegraf, men med muntlige meldinger til maskinrommet. Alle passasjerene får servert alkoholfri Frejasaft som velkomstdrikk. På vår tur var Tommy Steen skipper. Han var en av dem som var sentral i forbindelse med funnet og hevingen av "Freja". T-skjorter ble selvfølgelig utvekslet. Fra Oslo er det ikke langt til



Innvendig om bord, makinen.

Fryken og "Freja af Fryken". Et besøk som sterkt kan anbefales. Andre artige opplevelser i området, er å sykle med dressin på nedlagte jernbanelinjer.

www.angbatfreja.nu

God ferie!

Kabelfergen M/F Nissen

– landets eldste bilkabelferge i ordinær fergetrafikk!

Tekst: Trine Marcussen. Foto: Richard Riim

Ved kjøring med bil fra Arendal til Bergen, kan en ikke unngå å legge merke til avkjøringen til Fjone ved Nisservannet i Telemark. Selve veiskiltet som forkynner "Fjone", var vi skummelt nok en hårsbredd i fra en gang vinterstid, på isbelagt vei. Men nettopp derfor ble vi også nysgjerrige på Fjone og la omveien dit noen sommere etter. Følger man skiltet og kjører den korte veistubben til ende, står kabelfergen M/F Nissen klar til å frakte deg og bilen din den 500 meter lange strekningen over sundet mellom Sundsodden i Nissedal og til Fjone.

Fjonefergen "Nissen" har vært i daglig drift siden 1947 og er det fortsatt den dag i dag. Den hadde riktignok et opphold i begynnelsen av 1950-tallet. Bilkabelfergen var det eneste veisambandet for innbyggerne på Fjone før veien til Treungen kom i 1967. Kabelfergen tar maks 3 biler med til sammen en totallast på 14 tonn på hver tur og bilene blir oppstilt på en rekke midt på dekk. På det meste kan 15 personer være med på overfarten, mens det kun er sjåføren som får lov til å være i kjøretøyet under selve om bord- og ilandkjøringen. Hvert år frakter kabelfergen imponerende 6000 personbiler, i tillegg til passasjerer, sykler, motorsykler og busser, slik at kabelfergen har utvidet sitt potensial til også å gjelde i turistsammenheng. I sommersesongen har den hele 16 avganger per dag, hele uken til ende, med første avgang klokken syv om morgenen. Etter vel overstått kabeltur, kan en kose seg på utekafeen Fjonesundet fergekafe hvor det tilbys øl, kaffe, vafler, sveler og rømmegrøt.

Kabelfergen "Nissen" er den eneste av sitt slag som er igjen i Norge og er således en attraksjon og et reisemål som er vel verd å oppleve!



Kabelfergen "Nissen" fra 1947, er landets eldste bilkabelferge som går i ordinær fergetrafikk. Den tar maks 3 biler av gangen og er enmannsbetjent. Her er jeg på sørlandstur med cabrioleten min og vi ble kablet de 500 meterne over Nissevann i Telemark fra Sundsodden og til Fjone. En opplevelse å ta med seg!

Her hviler en underlig gråsprengt en

Tekst:Eivind Blikstad. Foto: Per-Eirik Hekkelstrand.

I Henrik Ibsens mest berømte dikt står det at Terje Vigen ligger gravlagt ved Fjære kirke. Brukte Ibsen en levende modell? Finnes graven?

Bortsett fra han eller hun i «Ro, ro til fiskeskjær», er det knapt noen figur fra romiljø som har gitt slike assosiasjoner som Terje Vigen. «Alle» kjenner til Terje Vigen. La gå at det bare er noen få som kan alle de 43 versene utenatt, men svært mange kan, i likhet med fotograf Hekkelstrand, første verset, her framført i det mannens bil vraltet seg gjennom Sørlandstunnelen som en annen villand:

Der bode en underlig gråsprænt en
på den yderste nøgne ø; -
han gjorde visst intet menneske mén
verken på land eller sjø;
dog stundom gnistred hans øjne stygt, -
helst mod urolig vejr, -
og da mente folk at han var forrykt,
og da var der få, som uden frygt
kom Terje Vigen nær.

Kort fortalt så manglet Terje mat til kona og sitt lille barn og seg selv.

Året var 1808 og Norge lå i krig med England. Desperat av sult rodde Terje til Danmark etter korn, men da han nesten hadde kommet til land i Norge, ble han tatt av «engelskmannen».

Hat og tilgivelse

Over en banke kjørte han årebladet gjennom bunnen så båten sank da han skjønte at alt håp var ute og puttet i engelsk fengsel.

Da freden kom i 1814, dro Vigen hjem bare for å finne at kone og barn ikke hadde overlevd.

Terje arbeidet som los, og under en storm kom signalet at et engelsk skip var i ytterste nød. Kapteinen på båten var ingen ringere enn lorden som hadde arrestert Terje noen år før, og som ikke bønnhørte mannen som lå på kne og ba for sin datter, Anna. Han sa ikke noe, men fikk lorden med kone og deres lille datter i losbåten. Hva som så skjedde kunne det ikke ramle oss inn å røpe. Det viste seg at lordens datter også het Anna.

«Terje Vigen» fins i så mange utgaver som det fins seilskuter i Norge. Det eneste



Minne: Den fattige og mulige oppdiktete personen Terje Viken, Har fått evig liv ved Fjære kirke.

vi vil gjøre i sakens anledning, er å gi ordet til Henrik Ibsen. Vi røper intet, men her kommer siste verset:

Ved Fjære kirke jeg så en grav,
 den lå på en værhard plet;
 den var ikke skjøttet, var sunken og lav,
 men bar dog sit sorte bræt.
 Der stod «Thærie Wiigen» med hvidmalt skrift,
 samt året, han hvile fandt.
 - Han lagdes for solbrand og
 vindes vift,
 og derfor blev græsset så stridt og stivt,
 men med vilde blomster iblandt.

Henrik Ibsen publiserte Terje Vigen i «Nyttaarsgave fra Illustreret Nyhedsblad» i 1862, men den klassiske utgaven kom 30 år senere da Christian Krohg illustrerte diktet. I ettertid har vi alle sett Terje Viken gjennom denne tegnerens blyant.

Ikke akkurat anonym

Fjære kirke i Grimstad kommune, er opprinnelig en steinkirke fra om lag 1150. Senere er den påbygd i tre. Et par årelengder fra kirken står en stor bauta. På den ene siden kan man lese navnet «Thærie Wiighen», samt et vers fra diktet. På baksiden står det at bautasten ble reist i 1906 til minne om våre forfedre i krigsårene 1807-1814.

Men leter du etter en grav som ikke er skjattet, sunket og lav, ja da blir du skuffet. Noen mener den aldri har eksistert, mens andre i området hevder at Ibsen brukte en levende modell som en gang ble gravlagt her.

Ibsen bodde jo i Grimstad i seks år, og at en historie som Terjes ville ha nådd apoteket hvor Henrik holdt til, er ikke usannsynlig. Dessuten omkom dikterens bestefar, Henrick Ibsen, da skipet hans, «Charitas» av Skien, gikk ned i 1797, noe som muligens lå der som et bakteppe for Ibsens interesse blant annet for losvesenet.



Christian Krohgs tegning
av Terje Viken.

PS

Det fins ingen ved navn «Whiighen» i kirkebøkene for Fjære kirke. Men som kjent behøver ikke en historie være løgn fordi om den ikke akkurat har funnet sted. Og Terje Vigen har funnet sted, det er brennsikkert. 20 millioner nordmenn kan ikke ta feil.

Maritime opplevelser i Sverige og Åland

Av Thor Hansen.

En veteranbåtentusiast kan oppleve mye ved å ta turen til broderfolket i Sverige. Jeg fikk en svært hyggelig innbydelse til å være med Gogstad Kystlag på museumstur og få muligheten til å oppleve mengder av spennende og nye reisemål. - Den 4. internasjonale kystlagsturen gikk av stabelen i tiden 26 april – 1. mai og 10 personer fra Vestfold og Telemark fikk en strålende tur de sent vil glemme! Hensikten med turen var å besøke motormuseer, gamle fartøyer, oppleve deler av Götakanalen og treffe likesinnende.

Det vil bli for langt å ta med alle opplevelsene i en kort artikkel, skrevet lenge etter deadline og et trykkeri som etterlyser de siste sidene av dette bladet. Men vi skal komme tilbake med mer fra denne turen senere.

Det hele startet med Pythagorasmuseet i Norrtälje. Dette industrimuseet regnes for å være svært godt bevart og det er som man skruer tiden 100 år tilbake, når man vandrer rundt i disse gamle bygningene og se hva som fantes av maskiner og miljø på denne tiden.

Til Åland

I Marichamn nær inntil Ålands Sjøfartsmuseum ligger den store 4- mastede barken "Pommern" som et vel bevart museumsfartøy og et mektig minne fra seilskipsfartøyenes siste dager. Skuta ble bygget så sent som i 1903 i Skottland og har de siste 50 årene vært en stor opplevelse for besøkende. Om bord fikk vi forklart på en flott måte skipets historie og om hvordan det var "å segle för om masten" med et slikt fartøy, med små besetninger i storm og orkaner, men også behaglige jevne vinder i passatområdene. Men livet om bord var nok et voldsomt slit i det store å hele...

Ved å besøke Ålands Sjøfartsmuseum, får man nærmest inntrykk av å befinne seg om bord på et fartøy. Man kommer inn på dekket, ser en stor mast og halvdekket akter med et vakkert skylight og rattet fra den kjente 4- mastede barken "Herzogin Cecilie". Under finnes inngangen til kapteinens salong, kontor og sovelugar. - Alt berget fra vraket av barken som forliste utenfor Devons kyst i England 24. april 1936.

Museet er meget interessant med mengder av modeller, gallionsfigurer, skipsportretter og minner fra sjøfartens utvikling.

Det ble også tid til å besøke Sjøkvarteret i Østerhamnen, som minner mye om Hardanger Fartøyvernseier. Her ble galeasen "Albanus" bygget i 1989 og i 1992 klarte man å bygge den tremastede skonnerten "Linden". Det er bare å ta av seg hatten for hva de har fått til på Åland.

Flere museer

Kursen ble satt mot Bolinder / Munktell museet i Eskilstuna. Også et prektig og mangfoldig museum. Motala neste stopp, - etter 16 mils kjøring dukket vandrerrhjemmet opp, kloss ved Götakanalen og Motala Verksted. Dette verkstedet er kjent for mye, men kanskje mest for sin skipsbygging og som sikkert mange kjenner til ble jo "Skibladner" bygget her i deler og fraktet til Norge. På Motala Industrimuseum fikk vi forklart en svært spennende sak om hjuldamperen "Eric Nordevall" som forliste på Vättern i 1856. Fartøyet var bygget av eik og furu så tidlig som i 1836 og hadde en lengde på 26, 5 meter. Nå er det sterke krefter i sving for å berge fartøyet som ligger på 45 meters dyp. Skrog, innredning og maskin er i god stand og kan bli en ny type Vasaprojekt og en turistattraksjon av toppklasse i Sverige. På museet fikk vi også



Museumsfartøyet "Pommeren".

høre om en annen spennende historie. Ved Forsvik Bruk nær Karlsborg, er man godt i gang med å bygge en kopi av den gamle hjulbåten. "Eric Nordvall II" bygges så langt som mulig lik originalen og planene er å sjøsette den i 2008 og slepe den vannveien til Motala for montering av maskinene.

Vi kan ikke forlate Motala uten å nevne Motala Motormuseum, som har nostalgi for hele familien. Biler, motorsykler og rariteter av alle slag fyller dette museet.

Men vår nysgjerrighet var pirret, så ferden gikk videre til Forsvik Bruk og byggingen av hjuldamperen, men historien om originalen og kopien må vi komme tilbake til i neste nr. av Dampskibsposten.

Vi fikk nemlig et nytt hyggelig bekjennskap i Forsvik, som må være svært spennende å lese for alle dampinteresserte. Bernt Breding bygger og selger små dampbåter, dampmaskiner og driver maritim butikk sammen med sin kone. Karene på denne turen ble vilt begeistret da de fikk se disse små "smykkene" av noe dampmaskiner og noen nette nydelige båter. Dampmaskinene kan leveres som råmateriale, komplett bearbeidet eller helt ferdige maskiner. Man kan også kjøpe fullt ferdig dampbåt med



Nesten ferdig dampbåt, snart klar for levering til kunde.



Her blir dampmaskinen demonstrert av Bernt Breding.

en lengde på 5,50 meter, bygget i plast. Dekk og innredning er i mahogny eller eik. Han har kapasitet til å bygge to stykker i året og prisen for en ferdig båt er omkring 295,000 sv. kroner. Det er også muligheter for halvfabrikater.

Ångmaskinene som de sier på svensk, kan leveres i 1 cyl. på 5 hk., 2 cyl. på 10 hk og Compund på 8 hk. De blir fyrt med ved og den beste veden er rivningsved, for gammel dårlig ved gir varme fort. Det tar ca ½ time å fyre opp å ta dampbåttur.

Ferden gikk mot slutten og pliktene kallet, men på veien hjem rakk vi også et motormuseum i Saffle nær Åmål. For en tur! Takk til våre svenske venner for strålende opplevelser og ikke minst til karene i Gogstad kystlag som organiserte denne turen.

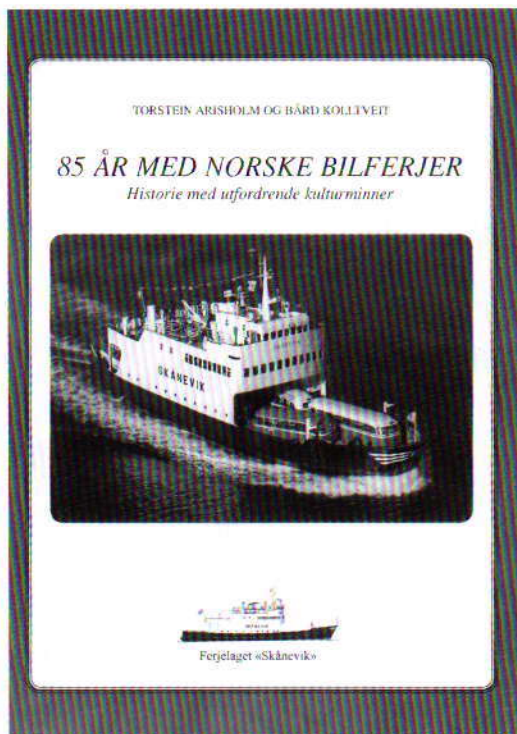
Ny Bok

85 år med norske bilferjer

Rett før denne utgaven av Dampskibsposten skulle sendes til trykkeriet mottok redaktøren en fin liten bok om utviklingen av norske bilferjer. Den er skrevet av de anerkjente skipsfartshistorikere Torstein Arisholm og Bård Kolltveit. Denne lille boken ble til i et samarbeid mellom Ferjelaget "Skånevik" og Norsk Sjøfartsmuseum, Oslo. Teksten er hentet fra en artikkel som opprinnelig sto på trykk i Norsk Sjøfartsmuseums Årbok 2002. I tillegg ble den utgitt i et svært begrenset opplag som særtrykk. Ferjelaget "Skånevik" har fått lov til å gi ut dette på nytt uten noen vederlag til Norsk Sjøfartsmuseum eller til forfatterne. Det er utkommet svært lite litteratur om ferjer og historien til disse. Dette er bakgrunnen til at Ferjelaget "Skånevik" syntes det er viktig å få utgitt det vesle som finnes og som lar seg publisere.

Ferjelaget "Skånevik" er en medlemsorganisasjon som eier og driver veteranferjen M/F "Skånevik". I 2006 ble den fredet av Riksantikvaren sammen med D/S "Skibladner", som de to første fartøylene i Norge.

Boken koster kr. 120,- i utvalg og er å få kjøpt via nettbokhandelen www.ferjekiosken.no og via epost ferjekiosken@ferjelaget.no



Returadresse:

Postboks 1287 Vika,

N-0111 Oslo

Tlf.: 22 41 70 41



Selv en kjølig vinterdag kan være opplevelse om bord på en dampbåt på vei inn Hardangerfjorden. Her passerer Hatlestrand til babord.

Foto: Harald Sætre.