

DAMPSKIBS P O S T E N

Nr. 82 2/2008



D/S "BØRØYSUND" OG D/S "ØSTER" 100 ÅR



Dampskibsposten

Dampskibsposten er medlemsblad for Norsk Veteranskibsklub, Veteransklaget Fjordabåten, Bergen, Nordhordland Veteranbåtlag, Atløys Venner, Nordenfjeldske Staalskibs-union og "Shetlandsbussens Venner". Dampskibsposten er et bindeledd mellom foreningenes medlemmer og miljøer som arbeider med kyst- og fartøybevaring. Opplag 2.300

Styremedlemmer 2008

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
Mårten Ervik priv. 22 23 47 97
Marten.ervik@nordea.no 951 82 299
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

Veteransklaget 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: 952 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
Leiær: Pr. telefon
Tor Bjørngaas 56 35 41 82
Nestleiar:
Odd Tepstad 56 51 31 06
Kasserer:
Hjördis Lillejord 56 39 52 45
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

Veteranskibslaget Stavenes

Postboks 36,
6851 SOGNDAL

Nordenfjeldske Staalskibs-union

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.
14. SEPTEMBER 2008**

Redaksjonen – Dampskibsposten

Redaktør:

THOR HANSEN

Friisebrygga 2

3921 Porsgrunn

Tlf. 35 55 52 01

Mobil: 911 28 809

e-mail: tho-h@online.no



Harald Sætre

Bogane 20

5260 Indre Arna

Tlf. 55243357

Mobil: 90759186

harald@setre.net



Innholdsfortegnelse:

Side

- 4 Redaktøren har ordet
- 5 Formannen har ordet
- 7 Jubileumsfeiringen i Oslo
- 9 Dampskipstreff for 100-åringer
- 10 D/S "Børøysund" 1908–2008
- 24 D/S "Oster" runder 100 år
- 28 Vinteren på Styrbjørn
- 30 Optimisme i Veteranskipslaget Stavenes.
- 32 Fra en svunnen tid

Side

- 33 Hestmanden, et seilende museum
- 38 Prospektkortet
- 41 Et tragisk hundreårsminne
- 44 Tøft liv for staselig farkost
- 47 M/B "Auren"
- 48 Messegutt
- 51 Lindåsstraumen sluser
- 52 Uten kart – maskin og radar
- 53 M/S Borgestad – en heltedåd



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

Dette nummeret av Dampskibsposten dreier seg mest om jubilentene D/S "Børøysund" og D/S "Oster". Disse to 100-åringene og støtteapparatet rundt disse to "gamle damene" fortjener mye oppmerksomhet, ros og ikke minst spalteplass. Derfor håper jeg på forståelse for at en god del spennende stoff og bilder må stå over til neste nummer av bladet.

Disse to gamle sliterne ble til i 1908, - og startet sin lange arbeidsdag i en tid med mye veiløse områder, preget av høye fjell og dype fjorder. Men de klarte det meste for bosetningen langs kysten og inne i fjordene disse gamle dampskipene. Ofte var det vel slik at båten var en forutsetning for å overleve, for transporten av folk og gods måtte gjerne gå sjøveien.

Nå er disse to dampskipesklenodiene blitt prektige flytende minnesmerker, takket være folk med kjærighet til vår nære sjøfartshistorie og som sørget for at disse gamle sliterne fikk leve.

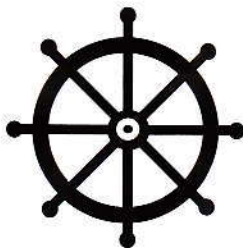
Med knappe midler og en stadig kamp mot rust og råte har det til tider skilt lite fra liv eller død....Etter en utrettelig innsats fra entusiaster gjennom mange år er nå skipene tilbake i sin fordums prakt og kan skape mye glede langs kysten. Jeg vil tro mange vil bli blanke i blikket av å se "Børøysund" og "Oster" pyntet til fest i jubileumsåret. Veteranskipene kan nå nyte sin velfortjente pensjonisttilværelse og man får håpe og tro at de vil bli tatt godt vare på med kjærlig stell og pleie også i årene framover.

Dampskibsposten ønsker jubilentene en god seilas i 2008 og alle gammelbåtentusiaster en strålende sommer!

Thor Hansen



Thor Hansen



Formannen har ordet

Vinterdvalen er over. Veteranskipene er pakket ut av sine grønne presenninger og aktiviteten er upåklagelig med rustbanking, maling, oljing, pussing og vasking. Og mer aktivitet vil det bli utover våren i Oslos veteranskipshavn på Akershuskaia...

Når dette skrives, har DS Børøysund nettopp vært på Gøtenius Varv i Göteborg for årlig dokksetting, spyling, bunnsmøring, maling, skifting av dårlig skrogplate og flere mindre oppgaver i maskinen. I tillegg er ny aktermast montert. Alt teknisk er gjennomgått og i førsteklasses stand når båten nå er tilbake til Oslo. I løpet av de første ukene av mai vil vårpussen være over, og jubilanten ferdig stelt og pyntet for 100-års feiringen! Vi har lagt opp til en variert og innholdsrik feiring gjennom hele året, men med spesiell vekt på 3 hovedarrangementer:

- 6. Juni – Frimerkedagen: Førstedagsstempling og salg av Postverkets Børøysundmerke på skipet mens hun ligger ved kai i Oslo
- 19. Juni – DS Børøysunds fødselsdag: 100 årsdagen for dåp og sjøsetting. Dagen blir feiret i Oslo med gratisturer, musikk, taler og utdeling av "bursdagskake".
- 20. Juni – 17. August: Den store jubileumsturen langs norskekysten opp til Vesterålen og Lofoten og tilbake.

Arrangementene blir nærmere beskrevet et annet sted i Dampskibsposten.

Rundt slepebåten DS Styrbjørn er også forventningene store i år. Arbeidet med å få passasjersertifikat for 12 personer er i god gjenge, og så langt er vi optimistiske. Et passasjersertifikat på båten vil muliggjøre mer fremvisning og bruk av fartøyet, samt åpne for inntektsgivende arrangementer og turer. 2008 vil bli et år der nye muligheter prøves ut!

Økt aktivitet og eksponering av våre fartøyer vil også være et nyttig verktøy for å øke og bedre rekrutteringen av aktive medlemmer til våre miljøer. Denne muligheten skal vi utnytte bevisst.

Vi som driver fartøyvern på frivillig basis, slutter aldri å forundre oss over myndighetene. På den ene siden blir vi berømmet av så vel politikere på alle plan som av Riksantikvar og andre vernemyndigheter for vår uførtredne og idealistiske innsats



Mårten Ervik.

for å bevare viktige deler av nasjonens maritime historie og kulturminner. På den andre siden møter vi andre representanter for landets myndigheter som byråkratiserer vår hverdag, pålegger nye avgifter, iverksetter stadig nye forskrifter og strammer inn på rammevilkår på en måte som vanskeliggjør drift av ideelle organisasjoner basert på frivillig arbeid.

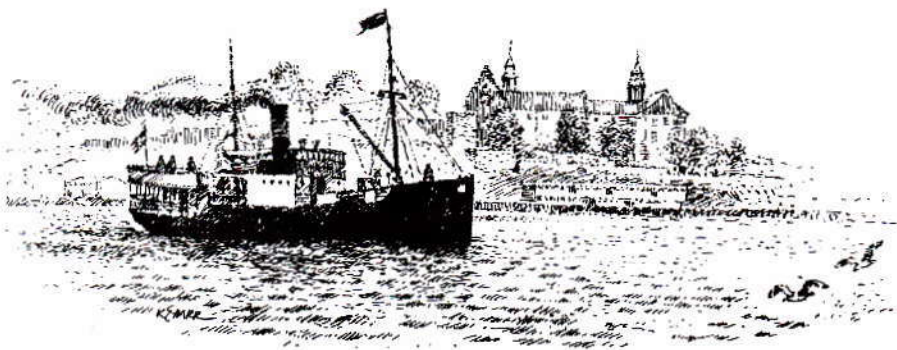
Konkret har det for eksempel vært et problem at Sjøfartsdirektoratet ikke har en konsekvent og gjennomarbeidet policy for verneverdige skip basert på unntak fra standard forskrifter når antikvariske hensyn gjør det nødvendig. Lovverket på sin side hjemler slike unntak. I Oslo merker vi i tillegg et press fra Havnevesenet for kommersialisering av Veteranskipshavnen, og hvor enkelte utspill nærmest kan oppfattes som at det er et problem at skipene er der og ikke at skipene er en berikelse for byen og havnen.

Eksempelene ovenfor viser hvor viktig det er at vi synliggjør hva vi driver med, utvider og åpner for en nærmere kontakt med det brede publikum og får fokus fra media på vårt arbeid. I en slik setting er feiringen av DS Børøysunds 100-års jubileum viktig for alle fartøyvernere, ikke bare i Oslo, men over hele landet.

Norsk Veteranskipsklub går inn i årets driftssesong med stor entusiasme og optimisme.

Mårten Ervik

Formann i Norsk Veteranskipsklub



Jubileumsfeiringen i Oslo

-gir liv og aktivitet på Nordre Akershus kai i juni

Tekst Rolf Nordby

I tillegg til den store jubileumsturen til Nord Norge (se egen artikkel) vil D/S "Børøysund"s 100-årsjubileum også blir feiret med forskjellige arrangementer ved båten faste plass på Nordre Akershus kai. Dette skjer spesielt på "frimerkedagen" fredag 6. juni, og på selve fødselsdagen torsdag 19. juni, den dato da D/S "Børøysund" ble sjøsatt i 1908. Det legges opp til aktiviteter som i stor grad retter seg mot publikum og vi regner med at det blir mye folk, liv og røre på kaia.

I september 2006 søkte Nordhordland Veteranbåtlag og Norsk Veteranskibsklub Frimerketjenesten i Posten om egne frimerker i anledning 100 årsjubileet i 2008. Stor var gleden da dette ble innfridd og den 6. juni kommer D/S Børøysund på frimerke, i en motivserie på fire frimerker om kommunikasjonshistorie sammen med D/S Oster, Thamshavnbanen og Rutebilen – alle fyller 100 år i år!

Posten Norge AS legger sitt 1. dagsarrangement i Oslo til D/S "Børøysund". Fra kl. 13.00 til kl. 16.00 vil de ha stands på kaia hvor de vil selge forskjellige filatelistiske artikler i forbindelse med 1. dagsutgivelsen. Her kan vi regne med stor tilstrømming. Posten annonserer bredt og ut fra deres erfaring kommer det da mange samlere som ønsker å sikre seg disse nye frimerkene. Særlig siden tre av de kunstnerne som har laget disse frimerkene vil være til stede og signere brev og kort. For å skape en ekstra nostalgisk ramme kommer de også med to av de gamle veteranpostbilene.

Vi vil bidra med vårt postkontor, vårt eget poststempel, åpen båt med omvisninger, kafeteria og utstillinger av forskjellig slag, både om bord, på kaia og i skur 28. D/S "Styrbjørn" vil også holde åpen båt.

Mer informasjon om frimerkeutgivelsen og hvordan frimerkene og andre samleprodukter kan bestilles finner dere på www.posten.no/frimerkebutikken. Informasjon om denne utgivelsen legges ut ca 10 dager før utgivelsen.

Selve bursdagen den 19. juni skal vi feire D/S Børøysund og oss selv skikkelig. Arrangementet starter kl. 12.00, med åpne båter, kafeteria og stands på kaia, samt utstillinger i skur 28. Så gir vi en liten gave til Oslos befolkning i form av en gratistur med jubilaranten, havnelangs og mellom øyene, for de 70 første som melder seg. Denne turen starter kl. 13.00 og varer i ca en time. Fra kl. 14.00 blir det igjen åpne båter, mens de andre aktivitetene har gått hele tiden. Vi har også fått hyret et gladjazzband som kan underholde utover ettermiddagen. Fra kl. 16.00 kommer det inn veteranbiler som skal pynte opp kaia og ellers være til allmenn beskuelse. Oslo Janitsjarkorps vil spille opp fra kl. 16.30, samtidig begynner vi å dele ut gratis bursdagskake til publikum.



Steamen på topp for D/S "Børøysund" i jubileumssesongen.

Foto: Dag Thorstensen.

Fra kl. 17 blir det en kort seremoni med hilsningstaler fra Oslos varaordfører og fra Riksantikvaren, før vi ca kl. 17.30 legger fra kai med begge våre båter. Det blir en ca to timers tur med spesielt innbudte gjester, personer som klubben har mye samarbeid med og som ellers har ytt oss tjenester av forskjellig slag. Båtenes dampfløyter skal brukes rikelig denne dagen!

En verdig feiring av vår stolte og flotte hundreåring, der vi ønsker alle hjertelig velkommen til aktivitetene på Nordre Akershus kai, til våre utstillinger og om bord når vi har åpne skip.

Og dagen etter starter den store jubileumsturen...

Dampskipstreff for 100-åringer

på Bredalsholmen i juni

Søndag 22. juni 2008 blir det et unikt møte av gamle dampskip på Bredalsholmen dokk og fartøyvernssenter i Kristiansand. Fra Oslo kommer D/S Børøysund og fra Bergen D/S Oster, selveste "dar kjem Dampen"-skipet som Ivar Medaas synger om. I dokka på Bredalsholmen ligger D/S Hestmanden og er vertskap for de to besøkende. Både Børøysund og Oster ble bygd for 100 år siden i år, og er dermed på "signingsferd" langs kysten. Oster ble bygd ved Kristiansands mekaniske verksted (KMV) i 1908. Vi vil gjøre ekstra krus på Oster i den anledning, bygd som den er ved "vårt eget verft" (KMV har drevet dokka på Bredalsholmen mesteparten av dens levetid).

De to besøkende skip vil komme sammen inn byfjorden lørdag 21. juni og bli liggende ved kai 6, åpne for publikum. Blant annet vil det bli solgt frimerker, laget for anledningen av Postverket, i skipenes postlugarer. På selveste dampskipstreff-dagen søndag 22. juni vil Oster og Børøysund tilby skyss klokka 11.30 fra kai 6 i Vesterhavna og ut til Bredalsholmen. Der vil vi foreta avduking av Hestmandens akterdel slik at nymontert skorstein og nyinnredet overbygg vil bli synlig for første gang siden den langvarige restaureringen av skipet startet. Vi vil også åpne en utstilling om skipsbygging i Kristiansand og har flere andre tilbud for liten og stor på programmet.

De to skyssbåtene vil returnere fra Bredalsholmen klokka 15.00 og sette publikum inn til kai 6 igjen. Deretter seiler Børøysund og Oster vestover, med Bergen og Trondheim som destinasjoner på deres ferd. Vi ønsker publikum velkommen til dette spesielle arrangementet der tre av Norges fineste, best bevarte og mest representative dampskip møtes for en sjelden anledning.

For nærmere opplysninger, kontakt:
Linn Edvardsen, tlf. 900 74 462 eller
Halvor Fjernerros, tlf. 991 51 444.
Bredalsholmen dokk og fartøyvernssenters
formidlingsavdeling.
Sentralbord: 38 08 76 77



D/S "Børøysund" 1908–2008

Tekst Eivind Lande

Sommeren 2008 fyller dampskipet «Børøysund» 100 år. Dette lokalruteskipet er landets eneste gjenværende passasjerskip med original kullfyrt kjele og original dampmaskin. «Børøysund» eies i dag av Norsk Veteranskibsklub, og drift og vedlikehold ivaretas av klubbens medlemmer på dugnadsbasis. Større restaureringsoppgaver har blitt utført med støtte fra Riksantikvaren, og skipet har formell status som «verneverdig skip».

«Børøysund» fremstår i dag først og fremst som en nordnorsk lokalrutebåt fra midten av forrige århundre, men skipet har også fartstid fra Bergensområdet og Trøndelagskysten. Et tilbakeblikk på skipets historie viser dessuten at skipet ikke bare har vært brukt til lokalrutebart.

Trøndelag

Skipet het opprinnelig «Odin», og det ble bygd ved Trondhjems mekaniske Værksted i 1908 som kombinert passasjer- og slepebåt for Trondhjems Lægtercompagni. Skipet var innredet som en tradisjonell lokalbåt med to passasjerklasser – første plass akter og andre plass forut. «Odin» var videre utstyrt med postkontor, lasterom, slepekrok og slepebøyle. Kombinasjonsfartøyer av denne typen var absolutt ikke vanlig, men rederiet fikk et fartøy med allsidige inntjeningsmuligheter. «Odin» ble mye leid ut til andre rederier i Trøndelag, som reserveskip for lokalrutebåter som var på verksted o.l. Ellers ble hun mye brukt til ulike slepeoppdrag i distriktet. Det finnes også kilder som viser at skipet ble leid ut som privat lystbåt til en tysk familie som skulle nordover på jakt.

I 1914 ble «Odin» rekvirert av norske militære myndigheter for å tjenestegjøre som vaktfartøy ytterst i Trondheimsfjorden. Fartøyet ble dermed en del av det norske nøytralitetsvernet langs kysten som skulle sørge for at utenlandske fartøyer ikke krenket norsk nøytralitet. «Odin» opererte som bevakningsfartøy under hele første verdenskrig og var i denne perioden utstyrt med kanoner både på fordekket og akterdekket. I 1917 fikk skipet dessuten skinnegang akterut for utlegging av miner. Etter krigen ble «Odin» igjen overtatt av Lægterkompaniet, men allerede i 1920 ble skipet lagt ut for salg. Det var generelt mye ledig tonnasje på denne tida, og det ble vanskelig å få tilstrekkelig inntjening på et fartøy som jo ikke hadde ordinær rutefart å falle tilbake på.

Vestlandet

I 1923 ble «Odin» solgt til det lille rederiet Hjelma & Herdla Dampskibsselskap (Hjelme & Herlø) nordvest for Bergen, og omdøpt til «Skjergar». Skipet ble satt inn i passasjertrafikk mellom Bergen og Øygarden. «Skjergar» viste seg fort å være for stor og uhensiktsmessig for det trange farvannet hun skulle trafikkere i, og etter et par år ble skipet lagt ut for salg igjen.

Parti av Avløsen. Sydfrøyd.



«Odin» ved Avløysa på sørsida av Frøya. Postkortet er trolig produsert rundt 1910.

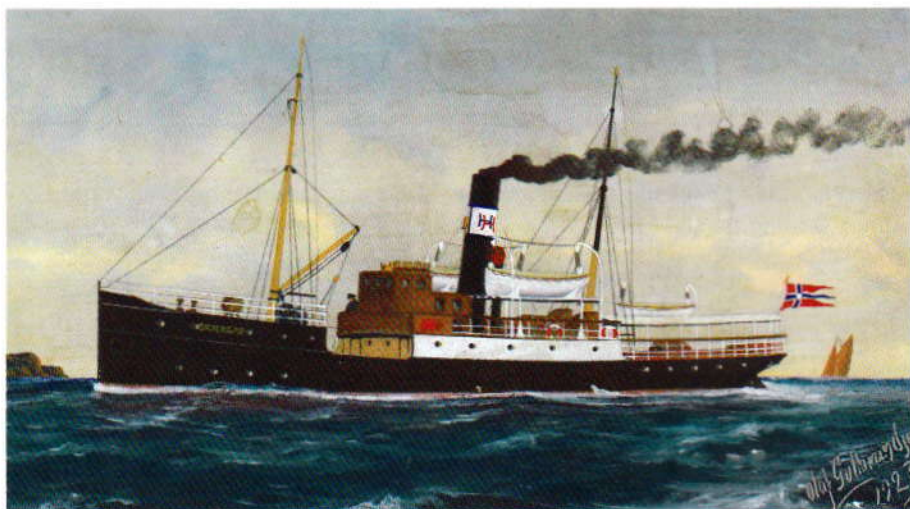
Arne Lannerstedt.

Nord-Norge

I 1925 ble skipet overtatt av Vesteraalens Dampskibsselskab med hovedkontor på Stokmarknes i Vesterålen. Skipet fikk nå navnet «Børøysund», men før kursen ble satt nordover ble det utført en del ombyggingsarbeider ved Laxevaag Maskin & Jernskibsbyggeri i Bergen. Skipet fikk nå bl.a. røkesalong på akterdekket, offisersmesse og flere lugarer for passasjerer og mannskap. Videre ble den åpne brønnen i forkant av brua bygd igjen slik at skipet fikk sammenhengende stormdekk. Skipet fikk også elektrisk belysning om bord ved hjelp av en liten dampdrevet lysmaskin. Tidligere var det kun parafinlamper om bord.

«Børøysund» ble satt inn i passasjerrutene i Lofoten og Vesterålen. Det meste av tida gikk skipet i indre Vesterålen, Eidsfjorden, Raftsundet og Gimsøystraumen. På 1930-tallet hadde skipet også fast rute over Vestfjorden fra Svolvær til Skutvik. For øvrig vikarierte «Børøysund» også ofte i rederiets øvrige lokalruter bl.a. Ytre Vesterålen og Svolvær–Røst–Bodø.

Vesterålske og de fleste andre nordnorske lokalruteselskapene opererte med to nivåer. Det var lokalruter og bygderuter eller motorbåtruter. Sistnevnte kategori ble gjerne utført av motorkuttere eller små motorskip/dampskip mens de mer prestisjetunge lokalrutene ble utført av de større dampskipene. Da «Børøysund» kom nordover i 1925, ble skipet benyttet både til bygderutefart og lokalrutefart. Etter hvert ble imidlertid alle skipets ruter definert som lokalruter. Vesterålske hadde ytterligere fire dampskip i lokalrutefart – «Risøysund», «Hadsel», «Røst» og «Mosken». «Børøysund» var minst og stod nederst på rangstigen med sine 189 bruttotonn og nye «Mosken» fra 1924 stod øverst med 410 bruttotonn.



Dette maleriet av «Skjergar» forteller mye om hvordan skipet så ut i perioden som rutebåt på Vestlandet. Bildet ble gitt til veteranskipsklubben i 1970 av Adolf Langeland. Han var skipper om bord i perioden 1923–1925. Det er en tradisjon at bildet alltid skal følge klubbens formann, så hver gang det velges ny formann, er det høytidelig overrekkelse av «Skjergar»-maleriet.

I 1935 ble det foretatt en ganske omfattende ombygging eller modernisering av «Børøysund», denne gangen ved Tromsø Skibsverft. Overbygget midtskips ble revet og det ble bl.a. bygd ny åpen bru med lehus i borde. Skipet fikk dessuten en ny stor passasjerlugar, nytt postkontor og ny officersmesse. Den gamle officersmessa ble nå mannskapsmesse. Tidligere hadde matrosene og fyrbøterne spist på lugarene sine forut. Det utseende skipet fikk etter denne ombyggingen har dannet utgangspunkt for veteranskipsklubbens restaureringsarbeid om bord.

Etter krigen trengte «Børøysund» igjen oppussing og i 1948 ble skipet modernisert ved Stokmarknes mek. Verksted. Den største forandringen var at skipet nå fikk lukket bru og at hele innredningen ble kledd med huntonittplater.

Antall besetningsmedlemmer på Børøysund varierte lite. Det var for det meste 15 personer som hadde sin faste arbeidsplass om bord. I tillegg til kapteinen var det styrmann, los, båtsmann og tre matroser/lettmatroser på dekk. Dessuten var det etter hvert også en billettør eller annenstyrmann om bord (ofte kalt supercargo eller skri-var). I maskinen var det to maskinister og to fyrbøtere, og i byssa var det stuert, kokk og tjener. Dersom tjeneren var av hunkjønn, var tittelen l. plass pike eller bare pike. I tillegg til denne faste bemanningen hadde skipet også en eller to postekspeditører om bord. De var imidlertid lønnet av Postverket. Postekspeditørene sorterte posten som kom om bord på de større anløpsstedene slik at brev og pakker kom på land på rett sted. Rederiet mottok en fast godtgjørelse fra staten for å transportere posten rundt i Lofoten og Vesterålen. Postekspeditørene på lokalskipene hadde gode arbeidsvilkår sammenlignet med mannskapet for øvrig. De var ikke bundet til en enkelt båt, men



Båsen sjekker været.

Illustrasjon: Dagfinn Bakke.

ambulerte mellom de forskjellige skipene. De skulle kun ha 48 timers uke i gjennomsnitt noe som resulterte i turnusordninger med mange fridager. Postverket leide 1. plass lugar til sine ansatte om bord og de spiste i 1. plass salongen sammen med kapteinen og førstemaskinisten. De hadde med andre ord relativt høy status om bord selv om de ikke ble sett på som ordentlige sjøfolk. Det ordinære mannskapet hadde imidlertid ingen form for turnusordninger. De stod om bord hele året og hadde kun to uker ferie per år.

Mannskapet på «Børøysund» var meget stabilt sammenlignet med forholdene på de øvrige skipene i rederiet. Arnold Hansen var utvilsomt den med lengst fartstid om bord. Han begynte som båtsmann i 1925 og var med på seilasen fra Bergen til Vesterålen. Han overtok førerstillingen etter Thomas Olsen i 1935 og fortsatte om bord helt til han gikk av med pensjon i 1960. Arnold Hansen fikk tilbud om å være kaptein på nyere skip i selskapet, men han takket nei til det. Han ville heller fortsette på gamle «Børøysund». Selv når skipet lå i opplag på Stokmarknes på slutten av 1950-tallet foretrakk Arnold Hansen som regel å bo om bord selv om han hadde familie og hus på stedet. Paul Bjørgen var nesten 30 år om bord, først som fyrbøter og senere som annenmaskinist. Han alene har skuffet ca. 10 000 tonn kull inn på skipets to fyrganger. Det er nok en uslåelig rekord. Det var også andre som arbeidet lenge om bord, og det ble et helt spesielt miljø på «Børøysund». De fleste slo seg til ro om bord og var lite opptatt av å klatre oppover på den tradisjonelle karrierestigen i rederiet.

Vesterålskes lokalskip hadde to klasser om bord – 1. plass akter og 3. plass forut. Grunnen til at selskapet opererte med 1. og 3. plass var at hurtigruteskipene fram til



Styrmann – og senere skipper – Arnold Hansen til venstre og los Teodor Eidsvåg til høyre. Brua på «Børøysund» hadde dette utseende i perioden fra 1925–1935. Lisbeth Plassa.

1920-tallet var inndelt i tre klasser. På lokalruteskipene var det imidlertid kun areal til to klasser og det var da naturlig å velge billigste og dyreste alternativ. Betegnelsen 1. og 3. plass ble brukt på lokalskipene så lenge det var klasseinndeling om bord. Først i 1955 ble det innført felles klasse i lokalfarten med unntak av Lofotlokalen hvor systemet ble opprettholdt enda noen år. I gjennomsnitt reiste ca. 15 prosent på 1. plass og 85 prosent på 3. plass.

På «Børøysund» var det egentlig fire passasjerlugarar på 1. plass, men tre av disse ble for det meste benyttet til mannskapslugarar (loslugar, billettørugar og lugar for postekspeditøren). I tillegg var det mulig å re opp inntil fire køyer i damesalongen. De fleste reiste kortere distanser og behovet for lugar var ikke særlig stort. Det var for øvrig også vanlig å legge seg på sofaene i salongene – særlig på 3. plass hvor sofaryggene kunne slås opp og totalt gi plass for 12 personer.

For de aller fleste stedene i Lofoten og Vesterålen var lokalbåten eneste bindeledd til omverdenen. Hurtigruteskipene og godsåtene gikk i hovedsak langs kysten fra nord til sør og anløp de større stedene som ikke lå for langt unna hovedleia. Lokalbåtene derimot gikk på kryss og tvers i sine respektive områder, men alltid lagt opp i korrespondanse med Hurtigruten og til dels godsrutene. I Lofoten og Vesterålen var det særlig Svolvær og Stokmarknes som var de viktigste knutepunktene, men også Stamsund, Melbu, Sortland og Risøyhamn hadde hurtigruteanløp og tilhørte således eliten blant stedene i området. Dette velfungerende nettverket av bygderuter, lokalruter, godsruiter og Hurtigruten nådde sitt absolutte høydepunkt på slutten av 1930-tallet. Under krigen ble systemet forsøkt opprettholdt, men på grunn av kullmangel, mine-



Kaptein Arnold Hansen ved gangveien en sommerdag i 1952. Til venstre i bildet (med Devold-trøye) ser vi Hans Gjerstad som var bås om bord fra 1948 til 1960. Bildet er tatt under innspillingen av filmen «Andrine og Kjell», og det er skuespiller Inger Marie Andersen som skal på land. Hurtigrutemuseet.

fare og tap av fartøyer ble omfanget noe redusert. Etter krigen ble systemet i stadig sterkere grad utfordret av nye kommunikasjonsmidler knyttet til økt veibygging og ferjeruter. De første ferjerutene i Vesterålen kom i 1948 og i Lofoten i 1955. Den ordinære lokalruteferien fortsatte imidlertid stort sett uforandret utover på 1950-tallet. Dampskipene forsvant riktignok etter hvert, men ble stort sett erstattet av mindre motorskip. I 1960 bestod Vesterålskes lokalruteflate av motorskipene «Røst», «Strønstad», «Flakstad», «Reine», «Nyksund» og bilferja «Bø». I tillegg hadde selskapet fortsatt «Børøysund» som reserveskip.

Selv om «Børøysund» ble tatt ut av ordinær rutetrafikk i 1955, ble skipet mye brukt i årene som fulgte – enten for eget rederi eller bortleid til andre nordnorske lokalruteselskaper. I 1960 ble skipet imidlertid solgt til Hadsel Yrnesskole på Melbu for å brukes i opplæringen av maskinistaspiranter. Skipet ble nå omdøpt til «Hyma». Fram til skolen fikk nytt bygg i 1965 ble «Hyma» mye brukt i undervisningen. Da skolen ikke lenger hadde bruk for skipet i undervisningsøyemed, ville det ha vært naturlig å selge det til opphugging. Skolens daværende rektor – Harald Jenssen – ville imidlertid nødig la et av landsdelens siste dampskip bli til spiker. Han forsøkte å vekke bevaringslysten i Nordland, men dessverre var det liten interesse for den slags arbeid på 1960-tallet. En håndfull unge gutter i hovedstaden derimot var svært interessert.

Oslo

I 1969 ble «Hyma» overtatt av disse ungguttene som i 1964 hadde stiftet Norsk Veterskipsklub. Forutsetningen fra Nordland fylkesskolestyre var at skipet skulle be-



Hadsel Yrresskole overtok «Børøysund» først og fremst fordi skolen trengte et velfungerende dampmaskineri for å utdanne maskinistaspiranter. Skipet ble imidlertid også benyttet til en del kortere maritime kurs, som f.eks. dette tjenerkurset. Foto: Harald Jenssen. Sigrid Jenssen.

vares som et flytende kulturminne. Selv om fylkesskolestyret aksepterte en salgssum langt under antatt skrapverdi, var det meget kostnadskrevende å overta skipet og seile det fra Melbu til Oslo. Prosjektet lot seg imidlertid realisere takket være bidrag fra Norsk kulturråd og Fred Olsen.

«Hyma» fikk nå tilbake «Børøysund»-navnet og ble malt i Vesterålskes tradisjonelle farger. I 1971 fikk «Børøysund» igjen passasjersertifikat og har siden gått korte turer i Oslofjorden for å skaffe penger til bevaringen av skipet. I tillegg til dette deltar «Børøysund» hvert år på ulike kulturarrangementer, veteranskipsstevner og lignende – ofte i andre deler av landet eller i våre nærmeste naboland.

Norsk Veteransklubb har i dag 550 medlemmer og ca. 10 prosent deltar aktivt på en eller annen måte. Alle som har interesse for vår maritime fortid kan være med i Norsk Veteransklubb. Klubben har medlemmer i alle aldre, fra alle samfunnslag og de fleste yrkesgrupper er representert.

Veteransklubben har også vært eier av andre verneverdige skip som «Pelle» ex «Pippi», «Hestmanden» og «Stord 1». Disse er nå overtatt av andre ideelle stiftelser. I tillegg til «Børøysund» eier Norsk Veteransklubb i dag også den kullfyrte slepebåten «Styrbjörn» fra 1910. Dette var i sin tid Skandinavias største og sterkeste slepebåt, og den ble bygd for å assistere malmbåtene i Narvik. Skipet har vært under restaurering i nærmere 25 år, men nå er fartøyet igjen operativt – også den med original kullfyrte kjele og original maskin.



I «Hyma»-perioden fra 1961 til 1969 hadde skipet dette skorsteinsmerket. Gult belte med yrkesskolens merke eller logo i svart og rødt. Logoen er sammensatt av en fakkell, et tannhjul og en passer.

Foto: Harald Jenssen. Sigrud Jenssen.

Litt om «Børøysund»s jubileumstur 2008

I anledning 100-årsjubileet til D/S «Børøysund» skal det gjennomføres en fantastisk jubileumstur fra Oslo til Nord-Norge og retur i perioden fra 20. juni til 17. august. Det blir en rekke ulike arrangementer i løpet av denne perioden – de fleste i samarbeid med andre veteranskip, kystlag, kommuner eller lokale aktører/foreninger. Det vil bli mange passasjerturer og anløp underveis for at så mange som mulig skal få anledning til å komme om bord og oppleve dette unike kullfyrte kulturminnet.

Totalt vil skipet tilbakelegge nærmere 3000 nautiske mil i løpet av de to månedene jubileumsturen vil vare. For å få til dette, må klubben ha tilgang på store økonomiske og menneskelige ressurser. Det vil bl.a. gå med nærmere 100 tonn kull for å gjennomføre det ambisiøse rutecopplet. I tidligere tider kunne dampskipene bunkre kull i de fleste større havnene, men i dag er det verken kull eller kullkraner igjen noe sted. Det må derfor legges ut depoter på flere steder langs kysten på forhånd. Store Norske Spitsbergen Kullkompani sørger for både gratis kull og transport av kull til de aktuelle havnene.

Feiringen starter i Oslo den 19. juni – nøyaktig 100 år etter at skipet ble sjøsatt og døpt «Odin». Dagen etter starter selve jubileumsturen, og i nærmere to måneder vil skipet besøke en rekke steder langs kysten, med særlig vekt på tidligere fartsområde i Lofoten og Vesterålen. 4. august 1908 var skipet ferdig utrustet ved Trondhjems mekaniske Verksted, og etter en vellykket prøvetur ble skipet overlevert Trondhjems Lægtercompagni. På dagen 100 år senere – mandag den 4. august 2008 – skal derfor «Børøysund» feires spesielt i Trondheim.



Carl Wilhelm Bordsenius var formann i Norsk Veteranskipsklub de ti første årene (1964–1973). Han var en dyktig administrator som la ned et imponerende arbeid for å redde både «Pelle» og «Børøysund». Om bord i «Børøysund» var han som regel fyrbøter. Bildet er tatt i 1970 og tilhører Thorunn Bordsenius.

På de fleste anløpssteder langs kysten vil det bli holdt åpent skip, og selvfølgelig blir det mulig å reise med som passasjer. Mange av passasjerturene er lagt opp i samarbeid med Hurtigruten, slik at man reiser en vei med et gammelt dampskip, og motsatt vei med et moderne hurtigruteskip. Da får man et visst inntrykk av hvordan passasjerskipene har utviklet seg her i landet i løpet av de siste 100 årene. Passasjerturene er planlagt gjennomført etter den vedlagte ruteplanen. Kombinasjonsturene med Hurtigruten er uthevet spesielt.

Det første store arrangementet på turen blir lørdag 21. juni i Kristiansand. Da vil «Børøysund» møte en annen 100-åring utenfor Kristiansand havn – D/S «Oster» – og ca. kl. 13.00 fortøyer begge fartøyene ved kai 6. Her vil det bli en offisiell markering av jubilentene, og det blir åpne skip for publikum. Posten vil også være til stede og markere utgivelsen av frimerkene til de to fartøyene. De to båtene skal senere seile sammen i en hel uke opp til Bergen, og dette er noe vi ser fram til. Søndag 22. juni blir det «damptreff» på Bredalsholmen Dokk og Fartøyvernssenter for bl.a. å markere at restaureringen av D/S «Hestmanden»s akterskip nærmer seg slutten. «Oster» og «Børøysund» vil ta med passasjerer fra Kristiansand søndag formiddag ut til Bredalsholmen. Her vil det også være en miniatstilling om skipsbyggingshistorie, med utgangspunkt i Kristiansands Mek.Verktsted hvor «Oster» ble bygd.

Søndag ettermiddag seiler skipene videre langs kysten med ulike stopp. Neste store fellesmarkering vil finne sted på Zakariasbryggen i Bergen lørdag 28. juni kl 12.00.



«Børøysund» la ut på langtur nordover i forbindelse med 90-årsjubileet i 1998. Her ser vi lokalbåten på tur ut fra Kalle i Lofoten – et av skipets mange anløpssteder i perioden 1925–1960.
Foto: Johnny Storvik.

Her vil de to 100-åringene få sin verdige markering med et offisielt opplegg i regi av Nordhordland Veteranbåtlag. Det vil være taler og musikk, og Posten vil også her være godt representert. I tillegg vil flere av de andre veteranbåtene i Vestlandsområdet være med på feiringen, noe vi setter stor pris på. I tillegg vil medlemmer av Bergen Veteranbåtklubb stille med gamle kjøretøyer. Den legendariske T-Forden kan for øvrig også feire 100-årsjubileum i 2008, og forhåpentligvis vil enkelte flotte eksemplarer av dette bilmerket være representert.

Søndag morgen seiler de to jublantene videre med passasjerer til Skjerjehamn, hvor det blir en liten markering rundt Kong Olav-statuen. Deretter fortsetter «Børøysund» videre nordover, mens «Oster» returnerer til Bergen.

Langs hele ruten nordover, og selvfølgelig i Vesterålen og Lofoten, vil det bli en rekke enkeltarrangementer. Det er utrolig hyggelig å oppleve den store entusiasmen vi har møtt lokalt i forbindelse med planleggingen av jubileumsturen. Et av høydepunktene nordpå vil trolig finne sted 11. juli når «Børøysund» ankommer Stokmarknes. Da skipet tilhørte Vesteraalens Dampskibsselskab – fra 1925 til 1960 – var dette skipets hjemmehavn.

Fredag den 11. juli ca. kl. 14.00, samtidig som sørgående hurtigrute ankommer Stokmarknes, vil det bli en stor markering som planlegges og tilrettelegges av en egen arrangementskomité med ordføreren i spissen. Fredag kveld blir det en stor fest for hele Stokmarknes og «Børøysund»s mannskap, og lørdag formiddag seiler vi til Melbu for å delta i avslutningshelgen til Sommer-Melbu. Her vil «Børøysund»



Etter en lang dugnadsøkt er det godt med middag – denne gang på 3. plass. Fra venstre og rundt bordet: Rolf Nordby, Pål Gulbrandsen, Ragni Malterud, Bjørg Solemsli Uhlen, Eva Løken, Dag Thorstensen, Thomas Haugen, Kaspar Lien, Arnold Lindner og Brit Røstad.
Foto: Anne Alm Thorstensen

bl.a. være med å kaste glans over 100-årsjubileet til Melbu Havn og den offisielle åpningen av den nye havna på Melbu.

Etter oppholdet i Lofoten og Vesterålen seiler «Børøysund» sydoover via Kjerringøy og Bodø, før vi ankommer Trondheim og den siste offisielle markeringen av 100-åringen. I Trondheim håper vi på stor velkomst når vi ankommer lørdag 2. august ca. kl. 15.00. Det vil da være 85 år siden skipet sist var i Trondheim. I Trondheim vil vi ha et nært samarbeid med de andre veteranbåtmiljøene – ikke minst ser vi fram til å møte entusiastene rundt D/S «Hansteen».

Søndag 3. august legges det opp til et felles arrangement med Orkla Museum til Orkanger. Både Thamshavnbanen og landets eldste rutebiler kan se tilbake på 100 års virksomhet inneværende år. På linje med «Oster» og «Børøysund» har også disse fått egne frimerker i år.

Det vil bli anledning for passasjerene å seile med «Børøysund» en vei og veteranbuss den andre veien. I tillegg blir det mulig å reise med Thamshavnbanen og besøke Løkken Verk.

Mandag 4. august er det nøyaktig 100 år siden «Børøysund» ex «Odin» ble overlevert fra Trondhjems mekaniske Værksted til Trondhjems Lægtercompagnie. I den forbindelse blir det ulike arrangementer om bord, og om kvelden inviterer Trondheim kommune til mottakelse i selveste Erkebispegården.

Tirsdag 5. august seiler vi videre sydoover, og hjemturen har stopp i blant annet Haugesund, Nordsteam i Stavanger og i Kragerø.



To av klubbens kvinnelige veteraner fotografert under lykkelige omstendigheter sommeren 2006. Tidligere formann Laila Andresen til venstre og stuert Hjørdis Walle Jensen til høyre.

Foto: Anne Alm Thorstensen.

All erfaring tilsier at en god del av turene vil bli utsolgt. På de fleste stedene vil det imidlertid være mulig å kjøpe billetter på forhånd. For informasjon om klokkeslett, priser, forhåndssalg og lignende se Norsk Veteranskibsklubs nettsider (www.nvsk.no), eller ta kontakt med Norsk Veteranskibsklub, postboks 1287 Vika, 0111 Oslo.

Jubileumsturen hadde ikke vært mulig å realisere uten støtte fra samarbeidspartnere, og vi vil spesielt takke følgende:

Store Norske Spitsbergen Kullkompani
Posten
Nautiske Forlag AS
Hurtigruten ASA
Norsk Kulturråd
Odfjell Shipping
Fred Olsen Shipping
Redningsselskapet

NESTE SIDE

kommer oversikt over planlagte passasjerturer med datoer og tider!
Med forbehold om endringer.

Oversikt over planlagte passasjerturer med datoer og tider!

Dato	Klokkeslett	Havn(er)
22.jun	1100-1600	Kristiansand- Bredalsholmen t/r
22.jun	1630-1830	Kristiansand-Søgne
25.jun	1000-1300	Haugesund
26.jun	1100-1400	Leirvik-Rosendal
27.jun	1100-1800	Rosendal-Bergen
28.jun	1415-1615	Bergen
29.jun	1000-1600	Bergen-Skjerjehamn
30.jun	1400-1600	Ålesund nord-Ålesund sør
02.jul	1945-2045	Rørvik
03.jul	1000-1600	Rørvik-Brønnøysund
03.jul	1700-2200	Brønnøysund-Sandnessjøen
04.jul	2000-2300	Lovund
09.jul	1600-2000	Sørvågen-Reinefjorden t/r
10.jul	1000-1500	Sørvågen-Sund-Nusfjord-Ballstad
11.jul	0830-1430	Stamsund-Stokmarknes
12.jul	1300-1500	Stokmarknes-Melbu
12.jul	2000-2300	Melbu
13.jul	1100-1900	Melbu-Lonkanfjorden-Trollfjorden-Melbu
14.jul	1100-1600	Melbu-Strandlandet-Melbu
15.jul	1300-1500	Melbu-Stokmarknes
16.jul	1200-2200	Stokmarknes-Skagen-Sildpollen-Stokmarknes
18.jul	1000-1200	Stokmarknes-Sortland
18.jul	1300-1900	Sortland-Innlandet-Stokmarknes
19.jul	1300-2100	Stokmarknes-Hanøy-Trollfj.-Digermulen-Svolvær
20.jul	1000-1200	Svolvær-Digermulen
20.jul	1400-1530	Digermulen-Trollfjorden-Digermulen
20.jul	1600-1800	Digermulen-Svolvær
21.jul	0900-1400	Svolvær-Trollfjorden-Stokmarknes
21.jul	1530-1730	Stokmarknes-Sortland
22.jul	1300-1800	Sortland-Alsvåg-Risøyhamn
23.jul	1100-1600	Risøyhamn-Bjarkøy-Harstad
24.jul	1000-2100	Harstad-Lødingen-Svolvær
25.jul	1430-2000	Svolvær-Trollfjorden-Svolvær
26.jul	1100-1800	Svolvær-Kabelvåg-Kalle-Henningsvær t/r
27.jul	1100-1900	Svolvær-Skrova-Trollfjorden-Skrova-Svolvær
29.jul	1400-1600	Kjerringøy-Bodø
29.jul	2000-2400	Bodø
30.jul	1400-1900	Bodø-Ørnes
01.aug	1400-2000	Brønnøysund-Rørvik
02.aug	1100-1400	Hasselvika-Trondheim
03.aug	0900-2000	Trondheim-Orkanger t/r
09.aug		Stavanger
10.aug		Stavanger

Ny jubileumsbok om «Børøysund»:

Eivind Lande

D/S «Børøysund» 1908–2008

Den første boka om «Børøysund» ble utgitt i 1997. Boka har lenge vært utsolgt, men i løpet av juni måned foreligger en ny revidert utgave. Boka vil ta for seg skipets historie helt fram til i dag. Boka er rikt illustrert med fargefotografier og fine bilder laget av kunstneren Dagfinn Bakke fra Svolvær.

Boka kan kjøpes om bord i skipets postkontor eller du kan bestille boka allerede nå ved å sende inn denne kupongen til:

Norsk Veteranskibsklub
Postboks 1287 Vika
0111 Oslo

eller via e-post: nvsk@nvsk.no

Prisen er 348 kroner + porto og emballasje

Navn:.....

Adresse:.....

Postnummer og sted:.....

Antall:.....

D/S OSTER runder 100 år!

Tekst Tor Johannes Bjørgeas, Leiar i NHVI

I år er det 100 år sidan D/S OSTER vart levert frå Christiansands Mek. Værksted.

Det vart stilt store forventningar til denne dampbåten, som skulle gjera slutt på den årlege vinterisolasjonen for Modalen Kommune. Båten vart bygt med eit sterkt skrog og ei sterk maskin, slik at han skulle makta isbryartenesta.

Denne oppgåva klarte Oster med glans!

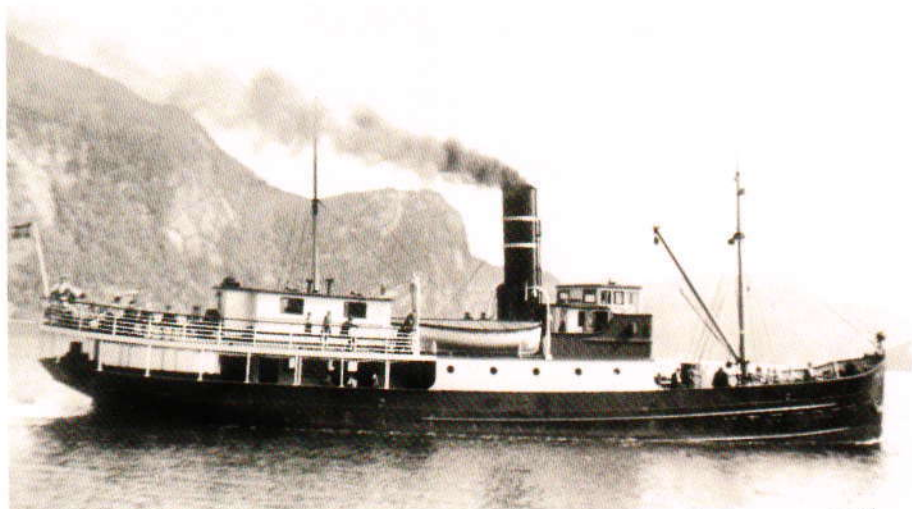
Båten gjekk i rutefarten i heile 55 år og i 1963 skreiv døveprest Ragnvald Hammer songen *Dar Kjem Dampen*, til heider for Oster. Ivar Medaas sette tone til og framførte songen på ein slik måte, at songen framleis kan høyrast ofte på radioen.

I 1964 fekk Oster eit kjelehavari som ikkje let seg reparera og det vart ein brå slutt for fjordabåten.

Med OSTER forsvann den siste kolfyrte dampbåten frå hamna i Bergen.

Det vart skipa ein Oster-komite, som bestod av tre vyrde karar, lærar Magnus Eikanger, døveprest Ragnvald Hammer og avdelingssjef Wilhelm Waage. Desse karane ville blitt pionerar når det gjaldt å taka vare på saltvass-fartøy, om dei hadde lukkast.

Til trass for at dei gjorde ein stor innsats for å kunna ta vare på OSTER, så var tida ikkje moden for eit slikt prosjekt i 1964!



"Oster" ved Romarheim om lag 1946-50.

Utlånt av Magne Hellan.



"Vaka" blir "Gamle Oster" 8. mars 1996.

Foto: Halvor Sperbund.

På våren i -66 var ombygginga til fraktebåt fullført og båten fekk namnet M/S VAKA og lasta 254 tonn.

M/S VAKA vart observert i Osterfjorden ved fleire høve, første gongane for å levera asfalt og seinare med sement.

I 1995 hadde tida gått ifrå den 87 år gamle fraktebåten og han vart avertert tilsals, både i innan- og utanlandske tidsskrifter.

Heldigvis var Hans Kr. Bukholm, Jostein Daltveit og Erik Småland merksame på dette. Hans Kr. Bukholm fekk laga ein reportasje i Bergens Tidende, der han poengterte sterkt at skulle tidlegare D/S OSTER reddast, så måtte det skje no.

Denne reportasjen fekk god respons og mange interesserte tok kontakt med han.

Heimkjøpet gjekk i orden, med overtaking av VAKA den 8. mars 1996. Namnet vart endra frå M/S Vaka til M/S Gamle Oster.

Dei første åra var det rustbanking og fjerning av utstyr frå fraktebåten, som vart prioritert.

I 1998 vart det etablert ein komite som skulle planleggja eit Nordsteam arrangement i Bergen i august 2000. Denne komiteen spurte om OSTER kunne vera klar som dampbåt, tidnok til å vera med på opningsparaden for Nordsteam-2000.

Styret i Nordhordland Veteranbåtlag svara at det ville gjera sitt ytterste for å få skipet teknisk og eksteriørmessig klart til Nordsteam.

Etter eit kappløp med tida vart skipet klart til Nordsteam. Båten hadde også fått igjen det gamle namnet sitt, D/S OSTER.

D/S OSTER vart motteken av om lag 40 - 50.000 menneske, då han kom sigande inn på Vågen som den siste båten under opningsseremonien den 3. august 2000.



Dugnadsgjengen den 12.april 2008 har matpause. Frå venstre: Ragnhild Bjørgaas, Kari Færø, Torfinn Bøe, Kåre Leivestad, Roald Moldekleiv og Jan Ove Krossnes. Foto: Tor Bjørgaas.

Interessa for OSTER var utruleg og anstrengelsane med å få båten klar til Nordsteam 2000 var ikkje til fānyttes.

Etter Nordsteam 2000 sat sponsorpengane lausare og på Torgdagen i 2005 kunne Fylkesmannen i Hordaland, Svein Alsaker, erklæra OSTER for å vera ferdig restaurert.

D/S OSTER er blitt ein populær båt og er fast gjest på kulturarrangement i Nordhordlandsregionen og det er stor interesse for bryllups- og bursdags-

feiringar ombord. I fjor gjekk turen like til Oslo og vidare til Gøteborg for å vera med på Nordsteam 2007. Dette er utan tvil den lengste reisa D/S OSTER har vore ute på nokonsinne! Turen vart vellukka og D/S OSTER fekk vist at han toler meir enn fjordafart.

Hundreårsjubileet vil bli feira gjennom heile sommarsesongen -08. Det er sett ned ein jubileumskomite til å førebu feiringa.

Det kan nevntast at den 6. juni vil Postverket gje ut to frimerke, til heider for hundreåringane D/S BØRØYSUND og D/S OSTER.

Den 21. juni vil OSTER besøkje fødebyen Kristiansand. Der vil også D/S Børøysund vera med. Begge hundreåringane vil gå saman vestover. Den første stoppen blir i Søgne, deretter Egersund, Haugesund, Leirvik, Rosendal og båtane kjem til Bergen den 27. juni.

Laurdag den 28.juni blir det arrangement for båd båtane ved Shetlands-Larsens Brygge. Sundag den 29. vil begge båtane setja kursen nordover Straumane, til



"Oster" passerer Solholmen i Alverstraumen den 18. juni – 05.

Foto: Knut Arne Høyland.

Skjerjehamn. Der skil båtane lag og Børøysund held fram nordover til Lofoten/ Vesterålen mens Oster returnerar til Bergen.

Hundreåringane vil møtast pånytt i Stavanger, på Nordsteam 2008, primo august.

Desse to Gamle Dampane har utan tvil vore kvalitetsprodukt då dei vart leverte frå verfta. Sjølsagt har det blitt gjort fornyingar på begge gjennom tidene. Det trengst også mykje godt vedlikehald for å få desse båtane til å vara så lenge, men begge båtane blir idag stelte godt med, av kjærlege hender.

Det er berre å håpa at yngre krefter vil koma til, som kan føra tradisjonen vidare når dagens harde kjerne må gje seg. Det trengst også eit opplæringsprogram for dampmaskinistar, då dette pensumet gjekk ut av maskinistkulen for over 40 år sidan.

Lukkast ein med å gjera desse båtane interessante og få til eit opplæringsprogram for yngre krefter, då burde desse to flytande kulturskattane ha ei sikker framtid!

STOFFRIST NESTE NR. 14. SEPTEMBER

Vinteren på Styrbjørn

Tekst/foto Terje Bjerøn.

Vinterhalvåret er ikke den mest behagelige tiden å være fartøyverner.

Med båten godt innpakket i presenninger og surt og kaldt vær ute kan det være vanskelig å holde en høy produktivitet.

Men mannskapet på Styrbjørn viser seg år etter år og motstå værgudenes luner. Innsatsen ombord har det absolutt ikke skortet på.

Av tidligere nevnte årsaker foregår det meste av arbeidet innedørs.

Mange detaljer i innredningen faller på plass. Det har vært arbeidet mye med kravene frem mot ett passasjersertifikat og det er bare detaljer som gjenstår for å få dette til i skrivende stund.

Det har blitt utarbeidet planer og instruksjer for alt som tenkes kan.

Styrbjørns originale Marconi radiostasjon er kommet ombord etter mange år på lager og vil passe godt inn i bestikken, så folk kan få en anelse om hvordan utviklingen på radiofronten har vært de senere år.

I maskin har det foregått overhaling av pumper og en omfattende kjelesjau, for å gjøre båten seilingsklar for sommersesongen.

Maskinistenes «smykke» en av de største gjenværende Compound dampmaskinene i drift, og maskinrommet generelt, har ved hjelp av vår dyktige dekkfolk fått en skikkelig kosmetisk forandring med skraping, vasking, polering og maling, som gjør mye for helhetsinntrykket.

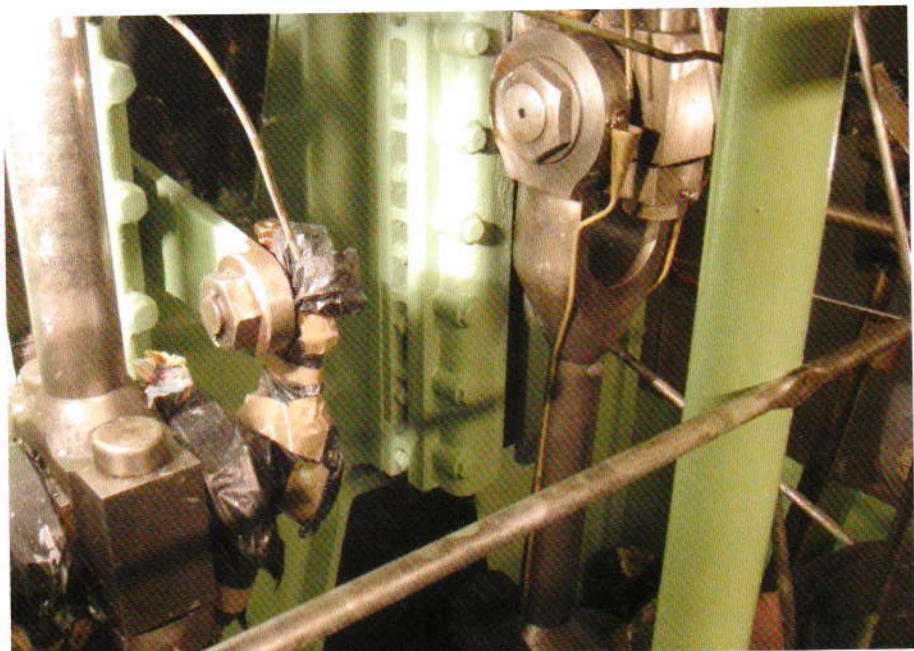
For oss som har vært med en del år og tenker tilbake på hvordan det har sett ut, skjønner man neste ikke at det går. Som en sa « Å restaurere Styrbjørn, er som å spise en elefant, det går men tar mye tid og jobb ». Elefanten er snart spist.



»Styrbjørn»s originale Marconi radiostasjon.

Den siste tiden har Havnevesenet foretatt mudring ved Akershuskaia, så båten har ligget sammen med Kongeskipet Norge ved havnevesenets kontorer på Vippetangen. Ingen dårlig plassering det, ved den kaien der Haakon den 7. med sin Maud steg iland som Norges nye regenter den 25 november 1905.

Nå går vi mot lysere dager og vi gleder oss til å komme tilbake til vår faste plass, få av presenninger og igjen kunne vise fram båten, og gi folk ett tilbakeblikk i historien som jo er ett viktig moment i det vi driver med.



Maskinistenes "smykke".



"Styrbjørn" i vinterdrakt i fint selskap med K/S "Norge".

Optimisme i Veteranskibslaget Stavenes

Tekst: Øyvind Konglevoll

D/S "Stavenes" har tidligere vært debattert i dette utmerkede blad - om det er noe håp og berettigelse for båten eller ei.

Det som har skjedd etter det rekonstituerende årsmøtet 1. desember 2007 viser at det absolutt er håp for båten. 1. desember meldte 23 medlemmer seg inn. Målet var i løpet av 2008 å passere 100 medlemmer. I skrivende stund har 94 medlemmer meldt seg inn. Blant disse er det ressurspersoner, som har kompetanse og erfaring som vil komme "Stavenes"-prosjektet til stor nytte.

Alle som har vært borti det, vet at i tillegg til kunnskap og dugnadsånd er det avgjørende å få inn økonomiske midler. Styret har satt opp et ambisiøst budsjett for 2008. Om vi når i land med dette er usikkert, men det som er gledelig, er at etter årevis med avslag på søknader, synes det nå som flere bevilgende instanser har tro på prosjektet. Ikke minst Riksantikvaren, som med sin bevilgning på foreløpige beskjedne kr. 200 000.-, signaliserer at man ser positivt på den nye organiseringen rundt "Stavenes" og planene for gjenoppbygging. De ser også at "Stavenes" som ferdig restaurert har en viktig rolle, og ikke minst inntjeningspotensiale i turistfart på Sognefjorden, hvor Nærøfjorden har fått UNESCO-status. Over 500 000 reiser på strekningen Flåm – Gudvangen i sommersesongen, og det er soleklart at mange av

disse er villig til å betale mer for å oppleve det mektige fjordlandskapet om bord i et stillegående dampskip.

Også Sogn og Fjordane fylkeskommune har bevilget penger. Det samme har et par lokale banker. Spent avventer vi svar på andre søknader.

På 1990 – tallet fikk Veteranskibslaget Stavenes tak i en kjel fra en sildoljefabrikk i Måløy og en tosylindret compound - dampmaskin fra Sverige. Det gjøres i disse dager nye vurderinger om det er aktuelt å bruke disse i "Stavenes", både hva angår tilstand, størrelse og ytelse.

Atle Raubotn og John Bordvik var tidligere i vinter i Kaupanger, og sammen med lagsmedlemmer der inne fikk tatt av den gamle isoleringen. Tor Bjørgås fra D/S



I 1991 låg D/S "Stavenes" i dokk i Liverpool, klar for slep til Norge.

Foto: Harald Sætre.



D/S "Stavenes" ved Dalfjord Slipp våren 2008.

Foto: Harald Sætre.

"Oster" og Magne Stikholmen fra D/S "Stord 1", sammen med en metallurg fra Statoil Mongstad var nylig inne og inspiserte kjelen, og fant den i rimelig bra stand. Det gjenstår enda noen undersøkelser, og det innhentes samtidig nødvendig dokumentasjon på kjelen. Kan ikke kjelen brukes, må der skaffes en annen, eller lages ny.

"Stavenes" hadde opprinnelig trippel dampmaskin, så det må gjøres en ny vurdering om den tosylindrede dampmaskinen er aktuell å bruke. Løsningen kan være å overta "Hekkingens" trippel dampmaskin, som står i Sandnessjøen. Som kjent forliste "Hekkingen" – prosjektet.

I den nærmeste framtid vil det bli tatt viktige avgjørelser vedrørende både dampmaskin og kjel.

Så snart som mulig, vil det som hører til og skal om bord i "Stavenes", bli fraktet til Dalfjorden og lagret der. Det er ved Dalfjorden slipp båten ligger og her vil trolig mye av gjenoppbyggingen skje, slik det skjedde med "Oster" i sin tid. Kan hende får "Stavenes" etter hvert selskap av sin tidligere FSF-kollega "Svanøy" fra 1925, som Haugaland Veteranbåtlag i Haugesund er i gang med.

Med det aller første skal "Stavenes" opp på slippet, vannblåses, primes, bunnstoffes og males. Etter dette vil båten ta seg mye bedre ut og skroget bevart for lange tider framover.

Tilgangen på midler bestemmer hva mer som vil skje i inneværende år, som for eksempel klargjøring av fundament for installering av dampmaskin. Om ikke alle vedtatte mål nås i år, føler vi at D/S "Stavenes" igjen er på god vei framover.

Fra en svunnen tid

D/S "Stavenes" som bilførande båt.

Dette bilde av D/S "Stavenes" er truleg teke på slutten av 1940-talet eller tidleg på 50-talet. I 1934 vart "Stavenes" ombygd for å kunne føra bilar, bl.a. vart båtdekket forlenga akterover. "Stavenes" var Fylkesbaatane i Sogn og Fjordane si første bilferge med plass til 7-8 bilar. Men det var ikkje snakk om moderne fergekaiar på den tida, om bord og i landkjøring skjedde på sliskar og sjåførane måtte ha tunga beit i munnen og foten klar på bremsepedalen. Ellers var neste stopp fjorden. "Stavenes" er no under restaurering som veteranbåt.

Fotograf: Ukjend. Harald Sætre si samling.



Hestmanden, et seilende museum

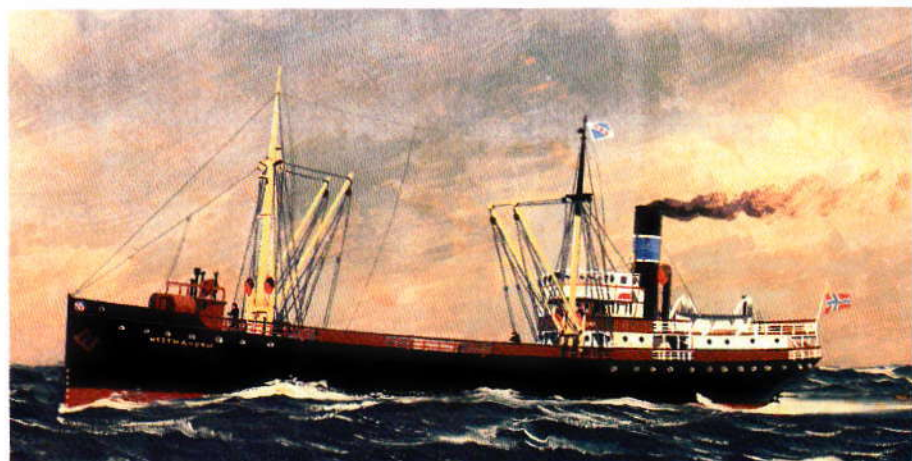
Tekst Svein Vik Såghus.

Prosjektleder Hestmanden. Bredalsholmen Dokk og Fartøyvernseier

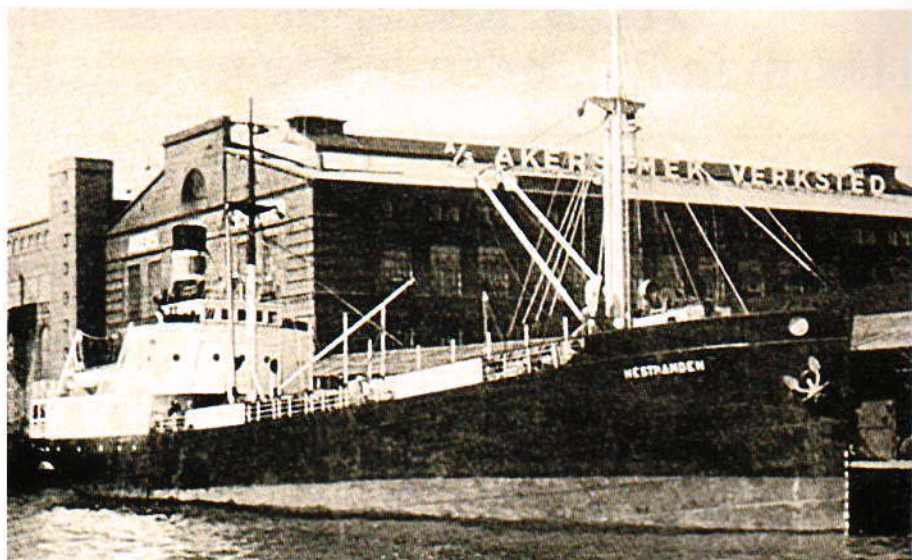
DS Hestmanden ble reddet fra opphogging og sikret for ettertiden av Norsk Veteranskipsklub i 1979. Skipet hadde da ligget lang tid i opplag med usikre fremtidsutsikter. Men før det gikk inn i denne passive tilværelsen, hadde det tjent skipsfarten nærmest uavbrutt siden det gikk av stabelen i 1911. Det forfalne fartøyet ble tildekket med et midlertidig overbygg mot vær og vind, men fortsatt skulle det gå noen år før restaureringsarbeidene for alvor kunne komme i gang. Da var det krigsseilerne og deres sak som fikk fremdrift i prosjektet. I forbindelse med markeringen av frigjøringsjubileet i 1995, ble det lagt press på Stortinget for å sikre Hestmanden som minnesmerke over krigsseilernes innsats. Det var en innsats som et helt samfunn var smertelig klar over at ikke hadde fått sin fortjente plass i historieformidlingen. Stortinget bevilget dermed de første 5 millionene til restaurering av skipet.

Fart i krig og fred

D/S Hestmanden ble bygget i Bergen for Vesteraalens Dampskibsselskab i 1911. Rederiet satt skipet inn i kystgodsruta fra Bergen til Tromsø. Det var et moderne skip, en såkalt baklader med styrhus og maskin akter. Dette ga et stort sammenhengende dekkssareal forut og gjorde skipet effektivt som lasteskip for varierte oppdrag. I tillegg



Hestmanden i 1935, malt av E. Gudbrandsen



Hestmanden etter ombygging ved Aker, 1947



Norsk Veteranskibsklub med Borøysund, besiktiger Hestmanden i 1979.



DS Hestmanden under bølgeblikk og plast, slepes ut av dokka i januar 2005. Dermed ble det gitt midlertidig dokkplass til fullriggeren Sørlandet. Vel to år senere ble Hestmanden dokket inn igjen for videre restaurering.

til gods kunne Hestmanden også ta inntil 100 passasjerer. Skipet kom til å følge ulike ruter for rederiet og fikk svært mange anløp, både i små og store havner. Etter hvert kom skipet til å trafikkere hele norskekysten.

Selv om fastlands Norge unngikk krigsherjinger under første verdenskrig, ble den norske handelsflåten hardt rammet. Allerede i det første krigsåret måtte hele 46 norske skip gi tapt for tyske ubåter. På grunn av et økende fraktbehov og høye fraktrater, valgte likevel Vesterålske å ta tre av sine skip ut av kystfarten til fart i krigssonen. Den 4. januar 1915 måtte derfor kapteinen om bord i Hestmanden sette kursen mot England. Et par hendelser fra krigsårene understreker Hestmandens status som et skip med hell, og et egnet minnesmerke over dem som har seilt i krigen. I konvoi underveis fra Arkangelsk i 1917, forsvant 10 av 15 skip. Hestmanden var blant de 5 heldige som nådde havn. I et annet tilfelle, i den farlige kullfarten mellom Nord-Frankrike og England var Hestmanden det eneste skipet i hele konvoien som kom fram. Med stort hell unngikk lastedamperen alvorlige trefninger og kunne dermed, som det eneste av de tre Vesterålske skipene i utenriksfart, vende hjem etter krigen.

I 1920- og 30- årene gikk Hestmanden fast i kystgodsruta mellom Oslo og



Det klinkes ny rennestein
i hekken

Kirkenes, riktignok med en og annen tur innom Petsamo i Finland. I lasterommene var det varer av alle slag, alt fra bulldosere og jernbanevogner til sjokolade og sprit, og naturligvis fisk. Da tyskerne invaderte Norge befant Hestmanden seg nordpå og unnslett dermed å komme under nazistenes kommando. Sammen med andre handelsskip som befant seg i Nord-Norge, ble Hestmanden sendt til Storbritannia. Resten av 2. verdenskrig gikk skipet i britisk farvann, med unntak av en avstikker til Island. Tapene den norske handelsflåten ble påført under 2. verdenskrig var enorme. Hestmanden slapp likevel fra det med mindre skader.

Vel hjemme ble skipet umiddelbart satt inn i kystgodsruta og gikk som første skip ut fra Oslo med materialer til gjenoppbyggingen av Finnmark. Etter en omfattende modernisering i 1947 fortsatte skipet dels i kystfart, og dels i utenriksfart, frem til 1955. Da kjøpte Høvding Skipsopphogging Hestmanden og endret navnet til D/S Vegafjord. Høvding hadde kjøpt rettigheter til tyske og norske krigsvrak, og D/S Vegafjord ble benyttet i flere hevingsoptaksjoner. Den mest kjente er hevingen av den tyske U 843. Ubåten hadde en stor last råopium som innbrakte millioner for rederiet. Som operativ base for Høvding, bidro skipet som hadde gjennomlevd to verdenskriger, til å frakte krigens siste rester ut av landet for godt.

Ut av møllposen

Restaureringsarbeidene på Hestmanden har pågått siden 1995. Ettersom et minnesmerke over krigsseilernes innsats er en nasjonal oppgave, er det i hovedsak



Kapteinslugaren nærmer seg klar til bruk

statlige midler gjennom tilskudd fra Riksantikvaren som har dekket kostnadene. Arbeidene tar sikte på å gjenoppbygge skipet slik det fremsto i 1947 da det etter en omfattende ombygging ble satt inn i sin siste periode i kystgodsruta. Det ligger et stort press på å få Hestmanden ferdig og mange venter på å se skipet tilbake i ny fart langs kysten. Samtidig er det en realitet at det fortsatt avdekkes nytt arbeidsomfang. Kjele og annet maskinutstyr tilhører denne kategorien, og etter en Veritas-kontroll sist høst ble enda noen hudplater påført dødsstemplett. Landets mest omfattende fartøyvernprosjekt har fortsatt en vei igjen, men ferdigstillingen er i sikte. Den 22. juni i år (merk: dato er korrigert siden forrige Dampskibsposten) skal akterskipet avdukes. Etter en mangeårig tilværelse under vernebygg i bølgeblikk og plast, vil profilen på overbygningen igjen komme til syne. Deretter blir innsatsen flyttet forut til avsluttende arbeider på skrog, samt et arbeid med å rekonstruere riggen.

Fra og med i år ble Hestmanden en del av det nye Vest-Agdermuseet. En direkte følge av overgangen er nye tilskudd over kulturdepartementets budsjett for tilrettelegging av skipet som museum samt til oppbygging av utstillinger om bord. Disse vil formidle historien om sjøfart og skip, med tyngde på handelsflåten under andre verdenskrig. Dessuten vil det ene lasterommet legges til rette som auditorium for foredrag eller mindre forestillinger. Som kulturhus vil Hestmanden flyte på de fordelene bare sjøen kan gi. Kulturhuset vil kunne oppsøke sitt publikum i havner langs kysten. I mellomtiden kan Hestmanden besøkes ved Bredalsholmen Dokk og Fartøyvernssenter.

Tekst Jostein Sørensen

Jeg har i denne artikkelserien stort sett beskjeftiget meg med passasjerskip, uaktet det store antall flotte, dampdrevne lasteskip kontrahert og drevet av ærverdige norske rederier som selv gjerne er blitt historie. Det skal jeg forsøke å rette på nå.

Ett av disse rederiene var Olsen & Ugelstad i Oslo med sine karakteristiske –fjell skip (alle skipsnavnene endte på –fjell). Rederiet var stiftet som personlig firma av Kristoffer Olsen sen og Rudolf Ugelstad. I 1972 ble rederiet omdannet til aksjeselskap.

Olsen & Ugelstad startet virksomheten i 1915 med 7 dampskip og 3 lektere. 3 av skipene fikk allerede da –fjell navn; Filefjell, Dovrefjell og Veslefjell. I årene fremover kom stadig flere skip (og lektere) til – i hovedsak brukt tonnasje. I 1917 kontraherte rederiet, gjennom A/s Rudolf, det første nybygget – D/s Rutenfjell – og i 1929 kom det første nybygget fra et norsk verft; D/s Ørnefjell levert fra Porsgrunds Mek. Verksted.

Skipet som presenteres her er imidlertid D/s "Harpefjell" fra 1936 – det 3. skipet med dette navnet. Harpefjell var et harmonisk, lite lasteskip med gode proporsjoner. Bygget ved Fredriksstads Mek. Verksted (FMV) som byggenr. 280 var det på 2425 tonn dødvekt og kunne laste 168 000 kubikkfot korn. De vitale målene var 251,1/42,3/14'.

I denne siste æraen for dampskipet, var det derfor med FMVs dampmotor at Harpefjell ble levert. Fredriksstads mek. hadde introdusert dampmotoren i 1930. Det var en dobbel compound dampmaskin, og sammenlignet med de tradisjonelle triple expansion-maskinene gav dampmotoren en drivstoffbesparelse på opptil 25 %. Ja, så banebrytende var denne nyvinningen at overingeniør Wilhelm Olsen ved FMV fikk Kongens fortjenestemedalje i gull for oppfinnelsen.

Dampmotoren til Harpefjell utviklet 199 nhk (1600 ihk) som gav 14 knops fart. Som vanlig var på skip med denne type maskineri, hadde den "kjelene på dekk" som det het – et spesielt kjelearrangement hvor kjelene omtrent lå i dekkshøyde.

D/s Harpefjell fikk pussig nok ikke noe langt liv i Olsen & Ugelstads flåte. Allerede året etter overleveringen ble skipet solgt til Holland, til Maats. Zeetransport NV – Oranje Lijn i Rotterdam. Her fikk den navnet Prins Maurits.

D/s Prins Maurits overlevde 2. verdenskrig og ble i 1956 solgt til Hamburgrederiet Ernst A. Levers og omdøpt D/s Carl Levers. 3 år senere ble skipet solgt videre til India, til Gill Amin Steamship Co. i Bombay, uten navnebytte.

I august 1964 ble Carl Levers skadet i en storm utenfor Bombay og kom i brann.



D/s "Harpefjell" på prøveturen i 1936. Fredriksstads Mek. Verksted hadde som praksis i mange år å lage postkort av nybyggene sine. Det kan vi maritime postkortsamlere være glade for i dag.

Foto: K. H. Jostein Sørensens samling.

Jeg har ikke funnet ut om skipet ble reparert eller bare lagt opp, men i 1966 var det i alle fall hugget.

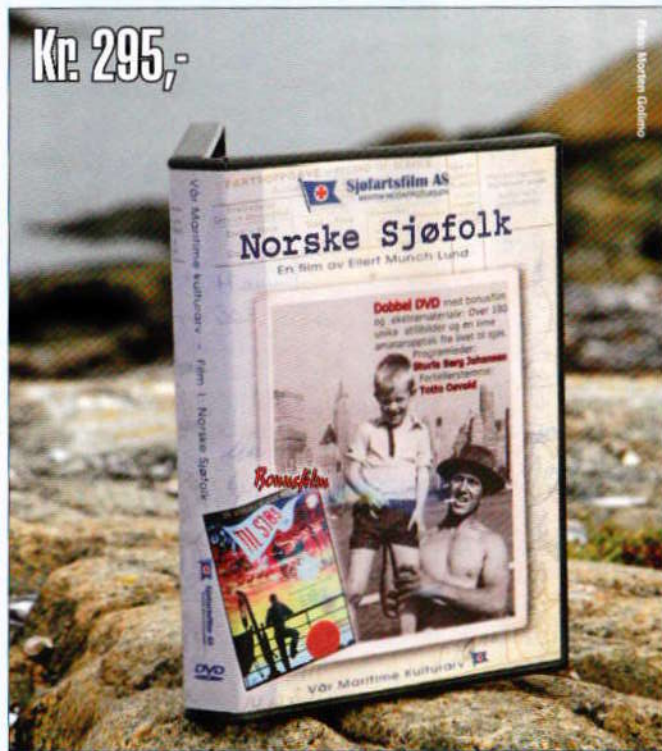
Olsen & Ugelstad AS ble slått konkurs i 1978. Alle verdiene i selskapet var da ført ut av landet gjennom diverse stråselskaper.....

Dampskibsposten
ønsker alle sine lesere en god sommer



Endelig en hyllest til sjøens menn og kvinner:

Kr. 295,-



Sjøfartsfilm AS

MARITIM MEDIAPRODUKSJON

presenterer:

«Norske Sjøfolk»

En film av Eilert Munch Lund

**En dobbel DVD
med over 4 timer spilletid:**

Hovedfilm: En historisk film om norske sjøfolk

- + Bonus film på 1,5 time; kinoklassikeren «Til sjøs» fra 1952
- + over 100 stillbilder fra skip i 50 og 60 årene.
- + over 1 time amatørøptak fra livet om bord.

Medvirkende: Sturla Berg-Johansen, Totto Osvold, Lasse Lindtner, Liv Ullman, Hanne Krogh, Hjalmar (Hjallis) Andersen og mange norske sjøfolk.

Sitater fra filmen:

«Norske Sjøfolks innsats var avgjørende for at de allierte vant krigen og Norge ble fritt. Men her hjemme var det Heimfronten som ble hyllet og fikk æren for frigjøringen av Norge. Norske sjøfolks betydning for krigens utfall var mye viktigere enn Heimfrontens, men dette faktum ble på mange måter oversett. Med myndighetene velsignelse ble sjøfolkene risiko tlegg for krigsinnsatsen stjålet.»

«Men på skolen lærte vi at bondene brødløtte oss og industriarbeideren bygget landet. Vi sang om hvor mange korn bonden hadde på hvert strå og rykende fabrikkpiper var synonymt med velstand og fremgang. Men sjøfolkene som hadde vært den viktigste bidragsyteren til at det ble skapt arbeidsplasser på land og at det var mat nok i de enkelte hjem i etterkrigstiden, sjelden ble nevnt.»

Fores av ledende bokhandlerkjeder:

norli

TANUM

NOTABENE

libris

playc@rn

MUSIKKVERKET

I utvalgte butikker

Produsert av: **Munch Film as** i samarbeid med:

ColorLine

FIF HØGH & CO

REI SHIPS

THE TORVALD
KLAVENESS
GROUP

www.sjofartsfilm.no

Postboks 272, 1319 Bekkestua. Wedel Jarlsbergs vei 36, 1358 Jar

Tlf.: 67 53 53 00, epost: sjo@sjofartsfilm.no

Eit tragisk hundreårsminne

Tekst: Harald Sætre

Den 22. august 2008 er det hundre år sidan 26 menneske omkom då rutebåten «Folgefonden» forliste ved Skånevik i Sunnhordland.

På slutten av 1860-talet og fram mot 1880 var det mange partrederi som såg forretning i å driva dampskipstrafikk rundt Bergen. På den tida var det ikkje nødvendig å ha løyve frå myndighetene til å driva ruteferdsel på sjøen. Eit av desse rederia var Interessentskabet for dampskipet Folgefonden, med parteigarar frå Bergen og Stavanger. D/S «Folgefonden» vart levert til selskapet i 1875 frå C. Mitchell & Co. i Newcastle. Som ny målte båten 196 BRT.

I 1878 gjekk interessentskabet i lag med to andre byselskap og danna eit nytt selskap; Det Vestlandske Dampskipsselskab som mellom anna konkurrerte med bygdeselskapa i Hardanger og Sunnhordland. I 1880 blei bygdeselskapa slege saman til eit nytt selskap; Hardanger Søndhordlandske Dampskipsselskab (HSD). Og i 1883 tok konkurransen slutt då HSD overtok Det Vestlandske Dampskipsselskab. HSD fekk no i alt seks skip, bl.a. D/S «Folgefonden».



Dette gamle postkortet viser "Folgefonden" slik båten var tidleg på 1890-talet, før siste ombygginga i 1898. Her er "Folgefonden" på veg inn til Eide (no Granvin) i Hardanger. Kjelen, som var relativt ny ved forliset, vart i 1909 sett om bord i D/S "Hordaland".

Fotograf:Ukjend.



Minnesmerket over dei som omkom ved D/S "Folgefonden"s forlis vart avduka i Skånevik i 1993. Minnesmerket er laga av kunstnaren Arne Mæland.

Foto: Harald Sætre.

D/S «Folgefonden» gjorde teneste i dei fleste hovedrutene til HSD utan større uhell. Dei siste åra før ulukka gjekk «Folgefonden» for det meste i rutene mellom Bergen og Sunnhordland.

Laurdag 22. august 1908 gjekk D/S «Folgefonden» frå Bergen kl. 14:00 i rute til Sunnhordland. Etter fleire stopp, bl.a på Leirvik kom båten til Sandvoll om lag kl. 22:00, ein halv time etter ruta. Det var kapteinen som hadde vakt om bord denne kvelden. Etter at «Folgefonden» gjekk frå Sandvoll og kapteinen hadde sette kursen mot Skånevik, overlet han roret til båtsmannen og gjekk sjølv ned på dekk for å kryssa av for varer som skulle til Skånevik, noko som tok ein halv time. Dette var ei oppgåve som var tillagt kapteinen når styrmannen hadde frivakt. Denne kvelden var veret stille og fint, men litt disig og med landskugge.

Då kapteinen kom på brua igjen såg han på lysa på kaien i Skånevik at båten var kome ute av kurs. Like etter gjekk «Folgefonden» på Trøskenesflua med full fart. Båten stod ei stund fast på flua. Livbåtane vart gjort klare, og etter nokre minuttar var dei første to livbåtane kome på vatnet. Den første livbåten var det berre nokre få personar om bord. Kapteinen ga ordre om at den skulle snu og ta om bord fleire passasjerar, men båten forsvant mot kaien i Skånevik utan å bry seg om ordren frå kapteinen. «Folgefonden» hadde fire livbåtar om bord, og dei skulle utan problem kunne berga dei om lag 70 personane om bord. Heller ikkje livbåt nr. to var full, men båten rodde tilbake og tok om bord fleire personar. Den tredje livbåten kom og trygt på sjøen og rodde vekk med 15 personar. Men den fjerde livbåten kom ikkje snart nok på sjøen, og vart dregen med ned då «Folgefonden» sokk og passasjerane hamna i sjøen. Etter kvart kom det og båtar frå land som deltok i bergingsarbeidet.

Det vise seg seinare at mange av dei omkomne hadde teke på seg livbelta feil. Då dei hamna i sjøen kom hovudet under vatnet. Kapteinen følgde og med då skipet gjekk ned, men han flaut opp og vart berga. I alt 45 menneske vart berga medan 22 av passasjerane og 4 av mannskapet miste livet. Dei fleste av dei omkomne var frå Sunnhordland.

Sjøforklaringa vart halden i Bergen nokre dagar etter ulukka. Det store spørsmålet var kvifor «Folgefonden» var kome ute av kurs. Kapteinen opplyste mellom anna at han hadde stor tiltru til at båtsmannen, som hadde vore 15 år i selskapet, kunne stå til rors åleine på denne overfarten. Under avhøyet av båtsmannen la han vekt på at det må ha vore strek straum som førde båten ute av kurs, og at han mistydde lysa på kaien i Skånevik. Lyset på Trøskenesflua var ikkje tend denne kvelden. Eit anna spørsmål som kom opp var alkoholbruken om bord denne dagen, og bemanninga. Kapteinen opplyste at han tidlegare hadde teke opp med selskapet at det var trong for 2. styrmann om bord, slik at kapteinen slapp å gå frå brua for å selja bilettar og klargjera gods når 1. styrmannen hadde frivakt. Vidare vart kapteinen og tre av mannskapet sett under tiltale. I rettsaka som følgde vart kapteinen frifunnen medan dei tre andre, mellom anna båtsmannen, vart dømde for forholda dei var tiltalta for.

I 1993, 85 år etter ulukka, vart det reist eit minnesmerke i Skånevik med namna på dei omkomne.

Tøft liv for staselig farkost

Tekst Ivar Nefstad

RS 2 "Langesund" som var landets første redningsskøyte ser nå ut til å bli i hjembyen for godt. Og jammen er det en staselig farkost med topp moderne navigasjonsutstyr som nå sikres av en lokal eierkonstellasjon. Hvem skulle tro at denne elegante Colin Archer'en lå som et værbitt vrak i en fjordarm på Vestlandet for 20 års tid siden? Fartøyet var så skrøpelig at en flytting var umulig, den eneste løsningen ble å rive. Og entusiastene som sikret seg den gamle stormfuglen for ei krone tok vare på alt som fantes av brukbare spanter og bord. Etter en vellykket restaurering fikk "Langesund" igjen vann under kjølen. Det meste over vannlinjen ble fornyet, men de nye eierne hadde et overordnet mål – nemlig å bevare sjelen til landets og Langesunds første redningsskøyte...

Tolv enker

Og det at Langesund var tidlig ute for å berge liv hadde sin naturlige forklaring. I forbindelse med en kraftig nordveststorm på Langesundsbukta i februar 1892 omkom et stort antall fiskere. Langesund fikk tolv enker denne ulykkesdagen. Tragedien fikk fart på redningssaken langs hele kysten, og ikke minst i Langesund. Allerede et par måneder senere gikk framtreddende personer sammen og stiftet Langesund Kreds av Norsk Selskab til Skibbrudnes Redning. Redningsselskapets sentrale ledelse hadde utlyst en konkurranse for å få tegnet ei redningsskøyte, men Langesund hadde ikke tid til å vente. Etter ulykken var det samlet nesten 1300 kroner i frivillige bidrag, og apoteker Fred. Hegge som var formann fikk Redningsselskapets generalmøte med seg. Langesund ble godkjent som stasjon, og klarsignal for bygging av skøyte ble gitt.

Først i Norge

Betingelsen var at "Langesund" skulle være selskapets eiendom. Redningsselskapets gamle protokoller og innberetninger viser at skøyta fra første stund ble drevet for selskapets regning, at hun var selskapets første skøyte og samtidig den første redningsskøyta i Norge. Langesund hadde virkelige foregangsmenn som kunne stå på! I august 1892 ble byggekontrakt inngått med Porsgrunds Baadbyggeri, hvor båtbyggermester Thor Jensen nylig var ansatt etter ti år som formann hos den kjente Colin Archer ved Tollerodden i Larvik. Sjøsetting fant sted 31. januar 1893 og skøyta kostet fullt ferdig kr. 5300, 55. "Langesund" var 13,5 meter lang, 4,86 meter bred og 2,4 meter dyp. Skøyta var bygget etter Colin Archers tegninger og rigget med en mast. Vinner av Redningsselskapets konkurranse var skipsreder Christian Lauritz Stephansen i Arendal og han fikk gjennomslag for sitt syn om at redningsskøytene burde ha to master. Dette ble derfor gjennomført ved byggingen av alle de andre redningsskøytene.

RS 1000, en av de mest
nåddi slasbåt. Den är byggd
i Langesund, (Fotograf: ...)



Eneren ble toer

Et spørsmål som har vært grundig diskutert opp gjennom årene er hvorfor "Langesund" som landets første skøyte ble betegnet som RS2. Betegnelsen RS1 tilfalt nemlig redningsskøyta "Colin Archer", selv om denne ble sjøsatt i juli 1893. Det antas at dette skjedde for å ære Colin Archer som konstruktør og båtbygger, og for det arbeidet han hadde nedlagt for Redningsselskapet.

"Langesund" var seilklar i februar 1893 og første fører var Ole Andreas Jensen som tjenestegjorde i 1893 og 1894. I 1895 overtok E. Engvoldsen og han var fører til Redningsselskapet solgte skøyta i 1913. I sin tjenestetid berget "Langesund" 102 menneskeliv, 39 båter og tre skip. 3536 båter ble tatt på slep og 26 skip ble assistert.

I 1913 ble "Langesund" kjøpt av Norsk Sjøkartverk, skøyta ble brukt som losjibåt for sjømålere. I 1937 ble skøyta solgt videre til Eilert Dingen i Bergen, i 1944 kom en ny eier inn i bildet – Hans Naustheller i Klokkeviken. Han forlenget "Langesund", utstyrte skøyta med motor og bygget henne om til fiske- og fraktefartøy. "Langesund" ble omdøpt til "Flinken".

Var sildebåt

Naustheller gikk konkurs og skøyta ble i 1948 overtatt av Jens, Magnus og Olaf Torsvik på Herdla utenfor Bergen. "Flinken" ble videresolgt til Bjørn Holm i Rørvik i 1965 og gikk som oppkjøpsfartøy for laks, som føringsfartøy for skrei og i tangfrakt. Torleif Marvold med samme adresse overtok skøyta i 1967 og solgte henne til tangmelfabrikken Algea Produkter i 1969. "Flinken" ble deretter utleid og senere solgt til Johan Anfinnes på Ytre Vikna og var i bruk til 1974 som fraktebåt for sild. I 1975 var den tidligere redningsskøyta såpass lekk at hun ble satt på land ved innløpet til Hasfjorden på Ytre Vikna, noen kilometer sørvest for Lyngnes.

I 1989 tok bestyrer Per Rasmussen ved Redningsselskapets Museum i Horten et initiativ og undersøkte om skøyta fortsatt kunne berges. Niels Chr. Bang, Anne Bang Strand og Bernt Strand på Hønefoss ble koblet inn og de besluttet å etablere et partsrederi som påtok seg restaureringsarbeidet. Skøyta var da såpass medtatt at flytting var en umulighet. Etter rivingen ble skøyta restaurert bit for bit ved Djupevåg Båtbyggeri i Hardanger.

Krone fra 1892

I 1992 var skrog og dekk med rekker og luker ferdig gjenoppbygget av furu og eik, og skøyta fikk fast bryggeplass i Holmestrand. Den nye riggen ble hentet i Ringerikes dype skoger.

I 1993 var det 100-års jubileum for "Langesund" med gjendåp på Veteranredningsskøytenes høstsamling i Horten. Eierne benyttet veteranen som fritidsbåt, men solgte den i 2004 til Grenland Group i Langesund. De nærmeste årene ble skøyta brukt til interne turer og kundearrangementer. Nå er Grenland Group iferd med å etablere en ny driftsstruktur med flere partsredere, og med seg selv som en av hovedaktørene. En lokal eiersits er under etablering, og Langesundsfjorden Kystlag har påtatt seg driver-, vedlikeholds og oppsynsansvaret.

M/B "Auren"



Tekst Karstein Stene

I 1945 var det en privatmann som tok seg til å konkurrere med Lindås & Masfjorden Dampskibsselskap AS innen rutetrafikken mellom Lindås-Bergen og retur.

Båten hette M/B AUREN, og som leseren vil se så er den vedfyrt, den ble drevet med knott, liksom biler ble knottfyrt i krigstiden, 1940-45 M/B AUREN ville nok ikke stettet kravene til passasjerbekvemmeligheter i dagens trafikk, men vi som reiste med denne syntes båten var helt o.k.

At skipperen har hatt og ikke kapteinslue var det ingen som brydde seg om, da han bar sin hatt som en mann.

M/B AUREN er sikkert hugget opp for mange, mange år siden, men båten tilhørte en forgangen tid, en tid da passasjerene tok hva de ble tilbydt.

Det var 2 personer på Lindås som kom hjem sommeren 1945 fra tysk fangeskap, en offiser og en lege, sistnevnte kom fra konsentrasjonsleir, han var av de første som fikk dødsdom, men Hitler viste storsinn så tidlig i krigen, at han fikk livsvarig.

Begge nevnte fanger kom hjem med M/B AUREN, stående Giv Akt i baugen, og hele bygden var møtt frem på kaien og tok i mot båt og fanger med mange ganger 3 x 3 hurra.

Messegutt

Tekst Gøthe Gøthesen.

Sjøsyrke, fattede tallerkener, kakerlakker og sure vaskefiller- det var en viktig del av messeguttens hverdag. Messeguttjobben var ofte inngangsbilletten til sjømannsyrket. Det var oftest de aller yngste som ble tilbudt slikt arbeid.. De var 15-16 år gamle, nykonfirmert og barnslige. Og de fleste av dem var helt ukjente med yrkeslivets strabaser. Messeguttjobben kunne derfor være en ganske hard overgang for mange av dem. Messeguttene vasket og holdt orden i messa, dekket bordet, serverte, vasket opp og mye, mye mer. Før den annen verdenskrig var det vanligvis bare i offisersmessa de hadde messegutt. På skip med passasjerer (linjebåter) hadde de gjerne en messegutt i salongen også, han ble rimelig nok kalt salonggutt. Ellers var det gjerne stueren som serverte kapteinen..

I fyrbøter – eller motormannsmessa ble messetjenesten utført av maskingutter eller lempere som hadde denne "bakkstørnen" som bijobb. I matrosmessa var det dekksguttene som tok seg av dette arbeidet.

Guttene kom rett fra dekk eller maskinrom og byttet kullskuffa eller malerkosten med vaskefilla: "Det var ikke alltid vi vasket oss på hendene før vi begynte å vaske opp," forteller Erik Lindstøl. "Det hendte av og til når vi malte svartmaling at fingeravtrykka sto igjen på pletten". Og flere bekreftet at stellet i messene ikke alltid var helt på høyden. Arne Hartmark gjorde sin første reis om bord på "Fernbank". Det var fine forhold ombord, men han ble litt overrasket over hvordan folk oppførte seg i messa: "Jeg kom fra et pent hjem og ble litt sjokkert da jeg så disse forferdelige bordmanerene og matstellet, hvor kakerlakkene føk veggimellom. Og noe av det som sjokkerte meg aller mest var at man, når det var fisk til middag, slengte fra seg fiskebein og skinn rett på bordet. Men jeg ble vant til det også. Etter en tids forløp tror jeg ikke jeg var stort bedre enn de andre"

Ordet kjønnsrolle tilhører vår egen tid. I tredveårene var det ikke oppfunnet. Men verken i hjem eller arbeidsliv var det noen tvil om hvordan oppgavene skulle fordeles mellom gutter og piker eller kvinner og menn. Det var meget få gutter som hadde lært noe som helst om vask, rengjøring eller husstell hjemme hos mor. Det var det jentene som lærte. Guttene var derfor lite motivert for oppgaven når de gikk til sjøs som messegutter. Og arbeidsdagen deres kunne være ganske stri. De ble purret ut tidlig om morgenen, omtrent slik: "Tørn ut, klokka er halv fem", en ubarmhjertig stemme slynger sitt forhatte budskap inn i den lumre lugaren. Messeguttene gir fra seg et grynt som tegn på at han er våken – og sover videre. Ti minutter senere vakler han ut av

"Bysseguttene", oljemaleri signert Oscar Wergeland. Foto: Pål Abrahamsen. NSM



køya, gnir litt kaldt vann i fjeset, tenner røyken og samler sammen de nødvendige ingrediensene til styrmannens morgenkaffe: Et par skiver med ost, en kanne kaffe og en kopp. Klokken fem presis skal "størmann" ha sin bevertning på broen. Ute på dekk står gufsen mot han, skuta slingrer og truer med å sende både ham og morgenkaffen ned i le. Men turen går uten uhell og styrmannen tar imot med et vennlig grynt. Neste etappe i dagens stafett går via oljeglattede ledere ned i dypet til maskindørken der annenmaskinisten venter på at det skal bli hans tur.

I nattens løp har det samlet seg opp en god del skitne kopper, skåler, asjetter etc., så nå følger den første av dagens fem oppvasker.. Men verken officersmesse eller mannskapsmesse har innlagt vann. Varmt vann må hentes i en pøs hos kokken. Klokken halv åtte skal frokosten stå ferdig, maten må hentes i byssa og bordet dekkes. Når dette er gjort, er det på tide å purre offiserene, så "messen" tilbakelegger flere hundremetere før frokosten er overstått ved halvni-tiden.. Først da kan han selv innta sitt første måltid og ta en velfortjent hvil før han går løs på resten av oppgavene.

Slik fortsetter dagen med pådekking, avdekking, oppvask, rydding og vasking av lugarer og ganger. Som en liten avveksling i menyen kommer pussing av messing. Dørhåndtak, gelendere, dørterskler, ventiler og mye annet er laget av dette metallet. Omkring halv åtte om kvelden er det siste måltidet avsluttet, så åtte – halvni-tiden er arbeidsdagen slutt. Messegutten kan ta kvelden. Som belønning for dette arbeidet får han 35-40 kroner måneden samt fri kost og losji.

Etter som tiden gikk ble messene større og bedre utstyrt, og gjorde livet lettere å leve for den som skulle stelle der. Under og etter den annen verdenskrig ble det vanlig å hyre egne messegutter, også for mannskapet. Det var en bedring, selv om de fleste av disse guttene skulle videre på dekk eller i maskinen, og følgelig betraktet messejobben som en nødvendig mellomstasjon. Betydelig bedre ble det da man i etterkrigsårene gikk over til messepiker. De hadde stort sett et helt annet forhold til rengjøringsarbeid og servering, og var dessuten mer voksne enn sine forgjengere.

Nok en gang vil vi få takke forfatteren Gøthe Gøthesen, at vi kunne benytte dette utsnittet fra hans bok: "Sjømannsliv, fra sjøfolks hverdag i mellomkrigsårene.

Nå for tiden arbeider forfatteren med en ny bok som tar for seg gallionsfigurer. Han er svært interessert i å komme i kontakt med folk som har noe å fortelle om dette emnet eller har bilder som kan benyttes i boken.

Red.

Gøthe Gøthesens tlf.nr.: 33 39 18 21.

Lindåsstraumen Sluser

Tekst Karstein Stene

Motivet er fra Lindåsstraumen Sluser, Spjotøy i Lindås. Det er sjøsluse, og hadde 8 halvporter.

Disse ble åpnet for ferdsel i 1907 og var i drift inntil 1963, da de ble åpnet for godt, trodde man.

Nå er det arbeid i gang for atter å ta slusene i bruk, det vil jo være en stor turistattraksjon.

Sluseportene er tatt opp for restaurering, og det er jo snakk om pengemidler før slusen er ferdig restaurert, det går nok endel år til før det skjer.

Strømmen som sees ved siden av slusen er Flatstraumen. Var straumen stri her så måtte de som skulle ro strømmen ha tau med i båten, for å fra den gjennom straumen, om den gikk motstrøms.

Kanhende kan dette motivet være litt vederkvegelig å ta et attersyn på, fra "gamle dage"



Uten kartmaskin og radar

Tekst Karstein Stene

Den kjente tegner i Aftenposten, Inge Grødum, har laget denne illustrasjonen for Nordhordland Veteranbåtlag.

Det var jo kloke ord Ludvig Holberg uttalte, mens Edvard Grieg ikkje skjønner noe av det hele.

Tegningen kan godt glede leserne av Dampskipsposten.



M/S Borgestad – en heltedåd

Tekst Erik Jensen.

En januardag i 1925 overleverte firmaet Burmeister og Wain i København et skip som ved stabelavløpningen ble døpt "Borgestad". Skipet var bestilt av porsgrunnsrederen Gunnar Knudsen og seilte i 16 år før det sank i Sør-Atlanteren, en febuardag i 1941, etter å ha utført en heltedåd som det ennå går gjetord om blant krigshistorikere.

Messepike

Den 18-årige Norma Hayes fra byen Tacoma på vestkysten av USA fullfører High school en vakker vårdag i 1938. Foreldrene hennes er engelske immigranter, og hun har planlagt å bruke denne sommeren til å komme seg over til Skottland for å besøke slektninger. Søsteren Mabel slår følge med lillesøsteren sin, og jentene drar fordel av det enkle faktum at Tacoma er en havneby. Lasteskipet Borgestad fra Porsgrunn i Norge ligger tilfeldigvis ved kai, og søstrene har ingen betenkeligheter med å gå ombord og be om skyss til London. Det er ikke nei i kapteinens munn. Men siden båten ikke er sertifisert for passasjerer, blir jentene påmønstret som messepiker. Turen går

ned den amerikanske vestkysten, gjennom Panamakanalen og de karibiske øyene, før de endelig står på gata i London, 45 dager seinere. Særlig førstestyrmannen på Borgestad har grunn til å beklage at messepikene går i land. På turen har han fått et godt øye til Norma. Men jentene ser seg ikke tilbake, de kjøper hver sin brukte sykkel og legger i vei nordover mot Skottland. Vel framme, får Norma jobb som journalist i Glasgow Sunday Mail, der hun publiserer flere artikler om reisen sin. Hun blir værende i Skottland mens søsteren reiser hjem alene. Men året etter, da krigen bryter ut i Europa, reiser også Norma hjem til fredelige Tacoma



Ny kontakt

Men så, en vårdag i 1940 dukker M/S Borgestad igjen opp på havna i byen, og



M/S "Borgestad"

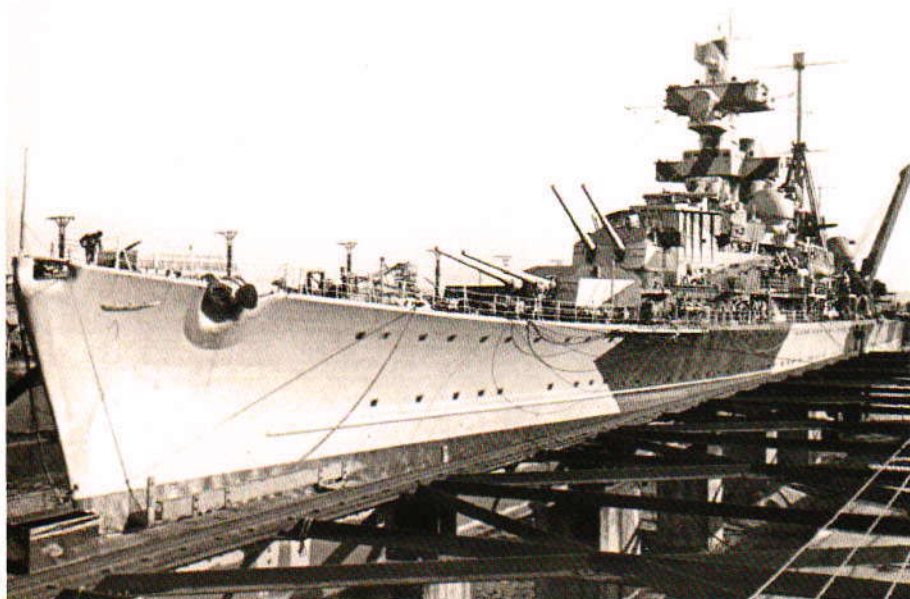
førstestyrman Harald Nergaard fra Porsgrunn oppsøker sin forhenværende messepике. Forholdet skyter fart, og innen utgangen av juni er paret gift. Bruden får på nytt jobb som messepике, og turen går til Ceylon, der de nygifte får ti "hvetebrodsdager" mens Borgestad ligger ved kai. Nå rykker krigen atskillig nærmere det lykkelige paret.

Konvoi

Som alle norske handelsskip i alliert farvann, blir også M/S Borgestad satt inn i konvoitjeneste mellom allierte havner. Den 30. januar 1940 forlater skipet Freetown i den engelske kolonien Sierra Leone med en last bomull bestemt for Liverpool. Borgestad seiler i konvoi med 18 andre skip, de fleste britiske, men også fire greske og tre norske båter. Konvoien er uten eskorte. |

Angrep

Tidlig om morgenen den 12. februar bryter helvete løs på havet. Konvoien befinner seg mellom Azorene og Madeira da den blir angrepet av den tyske krysseren Admiral Hipper. Hipper har en lengde på over 200 meter, veier 18000 tonn og har et mannskap på 1600. Krysseren har en enorm ildkraft og nærmer seg nå den forsvarsløse konvoien med 30 knops fart. Borgestad er lederskip i konvoien, og kaptein Lars Grotnæss gir ordre til full spredning. Skip etter skip dreier av og prøver desperat å unnsnippe. Selv



"Admiral Hipper" senket "Borgestad"

dreier Borgestad med kurs rett mot Admiral Hipper og skyter med sin ene, lille kanon alt den er kar om. Og den får inn treffere. Hipper er nødt til å konsentrere ilden om Porsgrunnsbåten, og mange skip i konvoien ser sitt snitt til å stikke av. Snart er likevel Borgestad skutt i filler av Hipper og går ned med hele mannskapet, 30 mann og en kvinne. Hipper har nå brukt opp mye av ammunisjonen sin og går inn til Brest for å bunkre. 12 av lastebåtene unnslipper, seks deler Borgestads skjebne. Den norske båtens heroiske kamp hindrer full utslettelse.

Minne

Kaptein Grotnæss fra Solum ble tildelt Krigskorset posthumt for det han gjorde. Norma Nergaard ble anerkjent som den første amerikanske kvinne som omkom i kamp under andre verdenskrig. Hun rakk å være gift med Harald Nergaard i sju måneder. Sammen med resten av mannskapet, de fleste fra Porsgrunn, har de navnene sine hugget inn på koppertavler i minnehallen i Stavern. Hvis det finnes en himmel for båter, så har M/S Borgestad en hedersplass der oppe.

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



D/S "Børøysund", maleri av Karl Erik Harr.