

DAMPSKIBS

P O S T E N



*Nordsteam 2008 Stavanger,
100-åringene "Børøysund" og "Oster"
under innseilingen på Vågen.*

Foto Harald Sætre.

Nr 82 2/2008

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
Kåre Taule 930 43 983
Kasserer:
Gunvor Teigland 926 05 725

Stiftelsen D/S STORD I

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

Nordhordland Veteranbåtlag

N-5991 OSTEREIDET
Leiar: Pr. telefon
Tor Bjørgeas 56 35 41 82
Nestleiar:
Odd Tepstad 56 51 31 06
Kasserer:
Hjørdis 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

Veteransklaget 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.
16. JANUAR 2009**

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	Side
4 Formannen har ordet	35 En kjempe tar farvel
6 "Børøysund"-utstilling på Norsk Sjøfartsmuseum	36 Tysnesfest 2008
7 Første passasjertur med D/S "Styrbjørn"	39 M/S «Granvin» på turne med Bergens Tidende
8 D/S Børøysund 100 år	43 Hestmandens akterskip avduket på dampskipstreff
11 100-års dagen til "Børøysund", torsdag 19. juni i bilder.	44 Status for D/S «Stavenes»
12 Tysk besøk ombord på "Børøysund"	46 D/S "Stord I" med fast plass ved Holbergskaiaen
14 Jubileumsturen 2008	48 Status for M/S Atløy
22 Jubileumsturen, med "Børøysund" til Lofoten og Vesterålen, 10-19 juli.	50 Skogens slitere
30 Om et foto i Dampskibsposten	52 D/S "Lindaas" fra 1909 endte som lastebåten M/S "Nibeta".
31 D/S "Styrbjørns" oppdrag for M/S "Queen Elisabeth 2"	53 Nye bøker til jul

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.

Formannen har ordet

Det er høst, og våre 2 dampskip forberedes nå for vinterdvalen med vedlikeholds-, verksteds- og restaureringsaktiviteter. Vi har vært igjennom en driftssesong uten sidestykke, med mye kjøring, publikumsaktiviteter, oppmerksomhet og festivitas.

DS Børøysunds 100-års dag har vært markert både med frimerkeutgivelse 6. juni, 100-års feiring i Oslo 19. juni og med jubileumstur langs kysten til Vesterålen og Lofoten.

Høydepunktene på turen var kanskje mottagelsen i Stokmarknes som var skipets hjemstavnsbavn fra 1925 til 1960, og arrangementet i Trondheim der ordføreren inviterte til mottagelse i Erkebispgården i anledning 100-års dagen for overleveringen fra Trondhjems Mekaniske Verksted. Men også alle små og store arrangementer rundt omkring var storslåtte opplevelser for oss om bord. Det var som om 17. mai ble feiret på nytt på de stedene vi anløp, med musikk, festpyntede mennesker, flagg, blomster, aviser, radio, fjernsyn og taler fra ordførere og representanter for lokalsamfunnene.



Mårten Ervik.

Vi, på vår side, kunne presentere DS Børøysund flott oppusset og nærmest ferdig restaurert og ble møtt av horder av interesserte, blide personer, voksne som barn, med beundring for den jobb som var gjort av Norsk Veteranskibsklub på frivillig basis. Dette gir grunn for litt refleksjon rundt hva vi driver med. Klubben reddet båten fra opphugging i 1969, på et tidspunkt da de fleste anså gamle dampskip som rustent skrap modent for spikerproduksjon. Flittige, tålmodige og iherdige mennesker har jobbet med båten i nesten 40 år og lagt ned anslagsvis en halv million (500.000!) dugnadstimer på prosjektet. Hvem kan si at dugnadsånden er død i Norge? Videre kan man spørre seg om det er slik at kulturvern i Norge – en av verdens rikeste nasjoner – må basere seg på frivillig innsats!

Jeg tror at vår driftsmodell for våre skip, var med på å utløse den kolossale begeistringen vi ble møtt med. Vi driver DS Børøysund som et levende museum, der vi viser ved bruk hvorledes skipet fungerer, og der vi holder gammel kunnskap i hevd.

Dette står i sterk kontrast til enkelte andre museumsfartøyer som ligger godt fortøyd ved kai eller er løftet på land. Vern ved bruk tvinger også brukeren til systematisk å gjennomføre nødvendig vedlikehold, altså en forsikring mot forfall!

Vi legger til grunn samme driftsmodell på DS Styrbjørn, og sesongen i år var en utfordring for bruk av dette fartøyet. Et viktig mål var å få passasjersertifikat på fartøyet, og det fikk vi i juni måned. Sertifikatet gjelder kun for 12 passasjerer i lukket farvann, men det muliggjør gjennomføring av spesielle arrangementer og fremvisning av båten i drift (levende museum) for publikum. Dette gir oss også et inntekstpotensiale ved kjøring av båten. Vi har gjennomført flere arrangementer med passasjerer i år, og resultatet og tilbakemeldingene har vært meget gode.

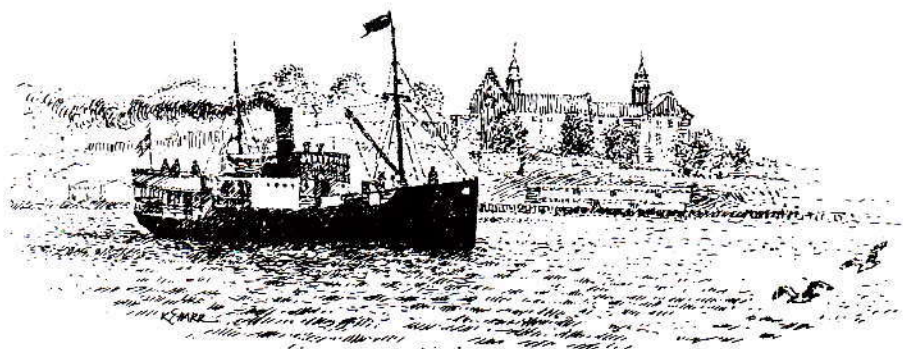
Et høydepunkt og utfordring for DS Styrbjørn var deltagelsen i NorSteam i Stavanger. På turen fikk båt og mannskap prøvd seg i ruskete vær, finmanøvrering, passasjerkjøring, eskorteoppdrag og publikumshåndtering. I tillegg fikk også DS Styrbjørn fin mediadekning i lokalaviser. Det lover godt for en vordende 100-års jublant (i år 2010).

Vår driftsmodell er avhengig av entusiastiske og arbeidsvillige medlemmer som vil bruke fritiden sin på slike aktiviteter. Min hyllest går derfor først og fremst til de aktive ombord som muliggjorde de store løftene i år: jubileumsturen for DS Børøysund til Nord Norge og DS Styrbjørns deltagelse i NordSteam i Stavanger.

Klubbens utfordring blir å ta vare på disse entusiastene og rekruttere flere unge og noe mer tilårskomne som kan ta et tak for den gode sak og som trives i et godt sosialt miljø. Det er noe av det vi skal bruke vinterdvalen til....

Mårten Ervik

Formann i Norsk Veteranskibsklub



"Børøysund"-utstilling på Norsk Sjøfartsmuseum



Jubileumsutstilling på Norsk Sjøfartsmuseum.

Av Bård Kolltveit

Modellen av "Børøysund" er laget av Ole Wiggo Haakstad i Drøbak. Såvidt jeg vet, er dette fortsatt den beste (mest realistiske) modellen som er laget av båten - den har jo også gått til topps i våre modellbyggekurranser. (Det gjelder forøvrig også modellen hans av "Styrbjörn".)

Videre inneholder utstillingen klubbens maleri av "Skjergar" fra 1920-årene, fotografiet jeg tok av "Børøysund" i Børøysundet sommeren 1959, "representasjonsfotografiet" som benyttes som gaveartikkel, en serie fargelagte profiler av båten gjennom ulike stader, klubbens VDS-bordflagg, en opplysende tekst om båten, samt et utstillingseksemplar av Eivind Landes siste bok, med henvisning til boksalg i museumsbutikken. Utstillingen ble til på initiativ fra Mårten Ervik, og undertegnede sto for selve monteringen i samarbeid med museets avdelingsingeniør Ove Rostrup.

Modellen kom på plass to dager før "jubileumsdagen", og utstillingen blir nok stående over sommeren i alle fall.

Første passasjertur med D/S "Styrbjørn"

Gode venner,

Tirsdag 17. juni 2008 fikk vi passasjersertifikat for Styrbjørn.

Klokken 1700 var det representasjonstur med Miljøverndepartementet.

Det ble en meget vellykket tur takket være den 16. manns store besetningen og formann Mårten Ervik og Liaison Officer Yngvar Veia og hjembakt kringle fra stuert Eva Løken.

I en kort tale til mannskapet understreket avdelingsdirektør Janne Wilberg hvor imponert hun er over den veldige innsatsen som er utført for å ta vare på dette stolte skipet.

Beste hilsen
Øyvind Ødegård



Janne Wilberg, avdelingsdirektør, Miljøverndepartementet; Gunnar Sørensen, ektefelle; Trygve Bøe, sønn; Erik Trygve Bøe, senior rådgiver, Miljøverndepartementet; Mårten Ervik, formann Norsk Veteranskibsklub; Yngvar Veia, Liaison Officer, D/S Styrbjørn



"Lofotmaleriet",
malt av Bård Kolltveit.

D/S BØRØYSUND 100 ÅR

Av Rolf Norby

D/S "Børøysund" er ikke bygget i Oslo. Skipet hadde heller ikke sin aktive periode som lokalbåt i Oslofjorden: Men etter nærmere 40 år som et fast innslag innerst i Piperviken, må vi vel nå anse at det vakkert restaurerte dampskipet også er blitt en del av Oslo. Alle de dampere som en gang trafikkerte Indre Oslofjord, de såkalte "pappabåtene", er for lengst gått til spiker. Og D/S Børøysund ville lidd samme skjebne hadde det ikke vært for en entusiastisk liten gjeng med unge gutter her i Oslo. Fartøyvernstanken var i sin spede begynnelse da de startet Norsk Veteranskipsklub i 1964, med en tanke om å ta vare på verneverdige skip, fortrinnsvis dampskip, og helst slike som var knyttet til Oslos nærtrafikk. Aktuelle lokale båter var ikke mulig å finne, men etter mye om og men endte de opp med å kjøpe D/S "Børøysund" i 1969, en 60 år gammel sliter fra 1908, med fortid både i Trøndelag, på Vestlandet og Nord Norge. Med sin originale dampmaskin og kullfyrte kjele var den allerede på det tidspunktet et virkelig verneverdig fartøy. De 40 årene i Oslo har vært en sammenhengende historie om hundre tusenvis av dugnadstimer i arbeid med drift, vedlikehold og restaurering. Det har vært en stadig kamp mot dårlig økonomi, rust, råte og lite forståelsesfullt byråkrati. Men også en historie om mange gleder på sjøen og et godt sosialt miljø. Vi er stolte av vårt vakre fartøy, som i dag fremstår nær ferdigrestaurert og i ypperlig stand som fartøy i drift. Denne gleden har vi kunnet dele med titusener av Osloborgere, som har fått oppleve den stillegående gamledampen på turer i Oslofjorden og under arrangementer ved kai. Og båten er et populært og kjærkomment syn på sjøen, både fra andre fartøy og fra land.

Båten har opplevd sin 100 års dag og vårt mål er at den skal være i god stand og i drift i mange år fremover, med stadig flere publikumsrettede aktiviteter. Der vi både kan vise frem båten som maritimt teknisk museum og formidler båtens lange og interessante historie, både fra den aktive periode som lokalbåt, og fra dens tid som verneverdig fartøy i Oslo. En mangefarget og spennende historie.

Litt om 100 års jubileet

Klubben har sett frem til jubileumssesongen 2008 og det har vært arbeidet i lenger tid, både med arrangementene i Oslo og jubileumsturen dette året, og med ferdigstilling av båten. Våren var en hektisk dugnadstid for de siste restaureringsoppgavene i forskjellige lugarer og med den sedvanlige båtpussen. I år med ekstra innsats med rustbanking, malerkoster, messingpuss og vask. Men så ble også resultatet et vakkert skue.



Hadde vi ikke visst bedre ville man nok tro at dette bildet ble tatt i riktig gamle dager
Foto: Thor Hansen

I forbindelse med jubileet har Posten utgitt et eget frimerke med D/S "Børøysund" som motiv. Dette som en del av serie på fire frimerker om 100 års jubilanter innen norsk kommunikasjonshistorie, i tillegg til D/S Børøysund er dette D/S "Oster, Thamshavnbanen og Rutebilene i Norge. Posten arrangerte den 6. juni sin 1. dags utgivelse ved D/S "Børøysund" på Nordre Akershus kai, med det nyrestaurerte postkontoret ombord som en hovedattraksjon. Båten har i det meste av sitt virke hatt postkontor med eget poststempel og fører fortsatt postflagg. Denne dagen var det stor aktivitet på kaia og båten var pakket med folk som ville kjøpe Postens filatelistiske produkter og som ønsket omvisning om bord. Posten var i det hele tatt en storartet og servicevennlig samarbeidspartner i hele jubileumsfeiringen, både i Oslo og under jubileumsturen til Nord Norge. De stilte stadig opp på arrangementer, med datostempler, nye filatelistiske jubileumsprodukter, og de deltok selv aktivt, ikledd gamle postuniformer.

D/S "Børøysund" ble sjøsatt som D/S "Odin" den 19. juni 1908. Denne dato ble feiret 100 år senere med et nytt arrangement ombord og på Nordre Akershus kai. Det var utstillinger om båtens historie, kunstutstilling, åpen tur for publikum, åpen båt, kafeteria, janitsjarkorps, veteranbiler, gaveoverrekkelser og rosende taler fra Oslo kommune og forskjellige vernemyndigheter. Spesielt må nevnes en gave fra elevene ved Etterstad Videregående Skole, som stilte med en kvadratmeterstor kake med et flott konditorbilde av båten. Den var ikke bare fin å se på, men smakte også nydelig. Det ble delt ut kakestykker til alle som ønsket, og de fleste ønsket både to og tre ganger. Selv om et mistrøstig vær nok la en demper på publikumsoppmøtet, ble det en fin og verdig markering av denne 100 års dagen.

Dagen etter, den 20 juni, la D/S "Børøysund" ut på en to måneders jubileumstur, til Vesterålen og Lofoten, hvor båten hadde sitt gamle fartsområde. En egen komité for jubileumsturen hadde nedlagt et enormt forberedende arbeid og det hele var meget godt organisert. Turen ble i det hele en formidabel suksess, der flere tusen fikk oppleve D/S "Børøysund" på tur eller ombord ved kai.

Mannskapene på turen besto av de aktive i klubben, som på denne måten fikk en skikkelig belønning for sin innsats gjennom mange år. Men det var ikke lagt opp til en ren ferietur. Langs hele ruten var det lagt opp til i alt ca 40 passasjerturer og ca 25 ganger ble det holdt åpen båt ved kai. Dertil kom stadige bunkringer av kull, fra depoter som var lagt ut på forhånd langs seilingsruten. Den tid er forbi da en kan få kull i enhver havn. I dag finnes det ikke et eneste sted i Norge hvor en slik vare kan kjøpes, alt må forhåndsbestilles fra Svalbard eller utlandet.

Men selv om det var mye jobbing om bord, ble turen en stor opplevelse for alle som var med. En flott natur, spesielt i Vesterålen og Lofoten i midnattssol, hornmusikk, ordførere og entusiastisk publikum med skryt av båt og mannskap ved hvert anløp, det ga en god følelse av at arbeidet med fartøyvernet er viktig. Publikum satte virkelig pris på turene med gamle D/S "Børøysund", og ga klart uttrykk for dette. Og særlig nordpå møtte en personer som hadde en eller annen tilknytning, som mannskap eller reisende med båten. Disse kunne fortelle om opplevelser og historier om D/S "Børøysund", og som på denne måten kunne gi mannskapene en enda bedre forståelse av hvilken betydning lokalbåten hadde for de ellers isolerte småsamfunnene i gamle dager.

I Trondheim ble 100 års dagen for overdragelsen av D/S "Odin", fra verft til rederi, feiret den 4. august, med bl.a. mottagelse med byens ordfører i Erkebispegården. Senere deltok D/S "Børøysund" i et stort Nordsteam-stevne i Stavanger. Her var båten også med på å eskortere kjempepassasjerskipet "Queen Elizabeth II" ut fra kai, på dets siste ferd på sjøen, før det legges opp som hotellskip i Dubai. Da var det nok mang en fartøyverner som tenkte: "stakkars de som en gang skal redde alt det der fra spiker".



Oslo Janitsjarorkester spiller opp for jubilanten og publikum.

Bilder fra 100-års dagen til "Børøysund"

torsdag 19. juni

Av Thor Hansen



Etterstad vg. skole hadde laget en velsmakende og diger kake til den store dagen. Dette ble en populær gave til jubileet. I midten Cindy Hodnekvam og lærerne Håkon Augestad og Inger Marie Tuff.



En del av "Børøysundgjengen" koser seg med kaffe og bløtkaken.

Tysk besøk ombord på "Børøysund"

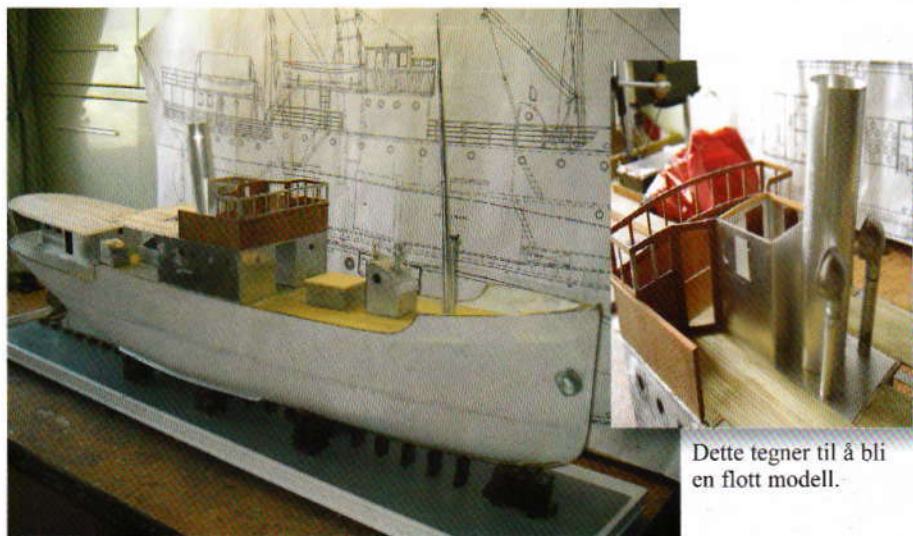
Av Thor Hansen

På selve jubileumsdagen den 19. juni myldret det med folk rundt og ombord på 100 åringen, D/S "Børøysund". Jeg la ganske snart spesielt merke til en kar fordi han var høyt og lavt på skipet og tok bilder av de mest utenkelige motiver for folk flest.

A – ha, tenkte jeg, - han må være modellbygger, fordi jeg kjente meg igjen av egne erfaringer. Hvor mye pepper har vel ikke jeg fått i årenes løp av kona når jeg kommer hjem fra en felles tur og skal vise fram bilder, nesten uten et motiv av min kjære eller andre. Derimot er det bilder i bøtter og spann av skorsteiner, dampmaskiner, skylight, vinsjer og mer eller mindre rustne detaljer på gamle fartøyer.

Jeg trodde riktig, for da jeg kom i prat med Ferdinand Arnold, fortalt han at han hadde tatt den lange veien fra Nürnberg, for å studere skipet på selveste jubileumsdagen. Å føre en samtale på tysk er ikke min sterke side og Arnold hadde heller ikke så mye å bidra med når jeg forsøkte meg på engelsk. Men når man er glødende engasjert blir man gjerne forstått.

Jeg ble med han bort til bilen hvor han pakket ut en nydelig modell av polarskipet "Fram". Han fortalte at han også hadde bygget "Colin Archer" og "Skibladner" og nå var han godt i gang på "Børøysund". Alt grundig dokumentert og som tyskere flest var ingenting overlatt til tilfeldighetene.



Dette tegner til å bli en flott modell.

Modellen av "Børøysund" vokser fram. Foto: Privat

Norsk Veteranskipsklub hadde skaffet ham tegninger av "Børøysund" tidligere, så nå var han kommet godt igang med byggeprosessen, som han regner med tar ca. 2 år. Modellen blir utstyrt med radiostyring og en to sylindret dampmaskin og lengden på det hele blir 1,09 meter. Neste sommer planlegger han å komme tilbake og vise fram resultatet, hvis helsa holder.

Ferdinand er 66 år og tidligere grafiker og jobbet for det meste med å lage programblad for tysk tv. Jeg lurte på hvorfor han var så opptatt av å lage modeller av norske fartøyer, - det måtte da være nok å ta av når det gjelder tysk sjøfartshistorie? – Norge og modellbygging er mitt liv, kom det kjapt fra den entusiastiske og kvikke pensjonisten. Etter jeg sluttet i min gamle jobb har jeg benyttet hver anledning til å komme til Norge, oppleve landet på kryss og tvers og besøke museer og gamle fartøyer. Og om vinteren bygger jeg modeller ut fra inntrykk, opplysninger og materiell jeg har samlet i løpet av sommeren. – Dette er det gode livet for meg! Hans modeller er ikke til salgs, for hans klare mening om den saken er at man selger ikke sine "små babyer", som det ligger så mye kjærlighet og omtanke bak.

*Dampskibsposten ønsker
Ferdinand Arnold lykke til
med "Børøysund"- modellen
og på gjensyn neste år.*

Modellbygger Ferdinand
Arnold viser stolt sin modell av
"Fram". Neste år har han planer
om å komme tilbake til Oslo
med en modell av "Børøysund".



JUBILEUMSTUREN 2008

Av Jubileumskomiteen – Foto: Anne Alm Thorstensen.

Børøysunds 100-års jubileumstur ble en stor suksess! Vi gjennomførte en 8 ukers meget vellykket tur med flere daglige anløp langs kysten fra Oslo til Lofoten/Vesterålen og tilbake - og vi ble mottatt med stor entusiasme og folkefest overalt hvor vi kom. Det var mange som hadde gledet seg til vårt besøk, det vekket nok til live nostalgiske minner fra en fjern tid. Vi hadde bare fornøyde passasjerer, og for mannskapet var dette en stor opplevelse å få være med på.

Vi dro fra Oslo den 20. juni, og første stopp var Kristiansand/Bredalsholmen Dokk og Fartøyvernssenter hvor vi skulle være med på avdekking av Hestmandens akterdekk og påsetting av skorstein. Dette foregikk i sprutende regnvær, men ble likevel et vellykket arrangement. Lørdag kveld var vi invitert til en hyggelig sammenkomst i Kristiansands Sjømannsforenings lokaler – en fin start på en lang jubileumstur.

Vi fortsatte rundt sørlandskysten via Høllen i Søgne. Dagen etter blåste det stiv kuling i kastene, så vi valgte å søke nødhavn i Spangereid hvor vi feiret sankthans på fyrdørken med "bål" i fyrgangen. En artig og ny opplevelse for oss alle.



Børøysund innerst i Trollfjorden.



Ikke noe å si på utsikten.

Heldigvis spaknet vinden og vi fortsatte til Haugesund og første bunkring på turen. Det ble også tid til en passasjertur før vi seilte videre til Rosendal. Her fikk vi en fin omvisning på Baroniet og på en gammel oppgangssag i nærheten.

Fredag 27. juni bar det avgårde til Bergen, hvor vi bl.a. skulle ta avskjed med "QE2" som forlot Bergen for siste gang. Vi lå midt i sentrum, på Shetland Larsens brygge, sammen med "Oster". Her skulle begge 100-åringene feires, og det ble virkelig gjort til gangs, med ordfører, gaveoverrekkelser, taler, og masse mennesker. I tillegg til de to 100-åringene ved kai, fikk vi også besøk av flere T-forder på bryggen – de feirer også 100 år i år. En stor takk til Nordhordland Veteranbåtlag som hadde organisert den flotte markeringen for de to skipene.

Sammen med "Oster" og "Granvin" gikk vi dagen etter til Skjerjehamn. Her fikk vi se den så mye omtalte statuen av Kong Olav. Den passet fint der den nå sto, skuende utover havet.

Neste dag ankom vi Ålesund. Her var vi invitert til Langevåg og hadde en meget hyggelig kveld med "Thorolf"'s venner i deres flotte lokaler – men først etter at vi hadde besøkt Devold Fabrikkers Museum og en snarurt innom lagerutsalget til Devold!

Ferden gikk videre nordover til Rørvik. Her skulle vi være den 2. juli, som er Hurtigrutens Dag. To hurtigruter møtes alltid her, og vi skulle ut og møte dem og så komme samlet til kai. Vi hadde full båt med passasjerer, og rundt oss var det



Sankthansaften på fyrdørken mens vinden herjet.

småbåter, brannsprøyte, redningsskøyte og hurtigruter i en salig blanding. Masse tuting og stor ståhei, og kaia fullstappet av folk.

Passasjerturen neste dag fra Rørvik til Brønnøysund gikk i havblikk og strålende sol. Fantastisk å seile oppover Helgelandskysten i slikt vær. Med oss var nå også to hyggelige karer fra NRK/ TV-Bodø. De ble med en ukes tid for å lage sine daglige TV-innslag til lokalsendingene fra turen.

Etter også å ha vært innom Sandnessjøen, bar det rett ut til Lovund hvor vi skulle ha en chartertur, og dagen etter fikk vi omvisning i et privat kystkultursenter – meget imponerende hva folk får til.

På veien ut til Træna blåste det opp til stiv kuling, og vi måtte av den grunn dessverre avlyse turen til Myken og arrangementet der ute. Vi ble liggende på Træna i ett døgn før vi kunne fortsette – da til Røst. Her kom det også på mange flere mannskap – vi ble nå over 30 stk. ombord, men flere fikk anledning til å ligge i hus vi fikk låne på land av væreier Arne Johansen. Vi har også fått ombord en reporter fra NRK/Reiseradioen som skal sende daglige reportasjer om oss i en ukes tid.

Da vi la til på Røst ble vi møtt av rene 17. mai-stemningen - flagg, 1000-vis av måker, musikk, ordfører, liv og røre. Vi ble invitert på middag, fikk omvisning i tørrfisklager, og sightseeing øya rundt.



Vi klaget aldri på maten.

Fra Røst ble det også arrangert tur med fiskebåter for oss ut til Skomvær Fyr, en fantastisk opplevelse å få komme dit ut til dette avfolkede fyret. En stor takk til de som var ansvarlig for mottakelsen på Røst – et av turens høydepunkter!

Neste stopp var Værøy, også her masse mennesker og omvisning for oss øya rundt. Fra Værøy til Sørvågen hadde vi med fylkesordføreren i Nordland, Mariette Korsrud. Hun “mønstrer på” som fyrbøterlærling! og trivdes veldig godt. Vel fremme overrasket fylkesordføreren oss med en storstøtt gave på kr. 100.000,- fra Nordland Fylkeskommune til støtte til jubileumsturen og klubben.

I Sørvågen hadde vi vår første passasjertur i Lofoten – full båt, og om kvelden var vi invitert til Telemuseet og til Norsk fiskeværsmuseum i Å.

Fra Sørvågen dro vi til idylliske Nusfjord for et kort besøk, deretter videre til Ballstad. Her var vi invitert til å være med på Ballstad-dagene. Mye folk og stor stemning.

Fra Ballstad om morgenen, fredag 11. juli, innom Stamsund, og så til Stokmarknes – Børøysunds gamle hjemmehavn. Ferden gikk i strålende vær, og idet vi nærmet oss ser vi at det kryr av småbåter som skal følge oss inn til kai, det salutteres fra Børøya, hurtigruteskipet “Nordnorge” kommer inn samtidig som oss, det flagges overalt og det er hundrevis av mennesker på kaia. Du snakker om å føle seg velkommen!!



Arild Mathisen fant is til oss i hver havn.

Vi holder åpen båt, men må slippe folk ombord i puljer – det er så mange som vil se igjen sin gamle lokalbåt.

Vi hadde noen strålende dager i Stokmarknes/Melbu. Blir invitert på middag på Hurtigrutens Hus, får gratis adgang til Hurtigrutemuseet og det landsatte, gamle hurtigruteskipet Finnmarken – hvor også noen av oss er så heldige å få overnatte.

Vi blir i Lofoten/Vesterålen i ca. 14 dager, og alle steder føler vi oss velkomne, vi møtes på kaiene av innbyggere, ordførere, kaker og musikk nesten overalt. Det er tydelig at dette er et besøk folk har ventet på. Vi er i Melbu, tar turer inn til Trollfjorden flere ganger, er innom Digermulen (noen av mannskapet gikk Keisermarsjen), Innlandet, drar til Skagen, Melfjorden og Sildpollen, er på Sortland og i Sigerfjord..... vi er overalt, og blir ganske godt kjent etterhvert. Flere av anløpsstedene hadde lagt ned mye arbeid i ankomsten, slik at mannskapet og “Børøysund” skulle føle seg skikkelig velkommen – storslåtte mottakelser.

Passasjerene trives, de blir på hver tur servert god mat, kaffe og nybakt kringle, servert på nyinnkjøpt porselen med VDS-logo. Det virker som de nyter stillheten ombord i en gammel dampbåt – og også mannskapet storkoser seg.

En fridag for mannskapet er også lagt inn – den ble benyttet til en tur med buss/hurtigbåt til Nyksund og Tinden med lokal guide – fantastiske steder det var morsomt å få oppleve.

Til slutt må vi dessverre forlate Vesterålen, ruten er lagt via Risøyhamn og Harstad og ned Tjeldsundet til Lødingen og Svolvær. I Risøyhamn møtes vi også av sang og musikk, og mannskapet ble kalt frem for å motta hver sin rose – en utrolig hyggelig gest fra de som organiserte velkomsten.

Etter Hinnøya-rundt turen, som foregikk i grått vær og et plutselig besøk av tjukk tåke, oppholder vi oss noen dager i Svolvær og gikk turer til Kalle, Henningsvær, Skrova og Trollfjorden før vi satte kursen sørover via Skutvik, Helnessund, Kjerringøy og Bodø.

På Kjerringøy fikk vi omvisning på Handesstedet og i galleriet til Karl Erik Harr. Da vi forlot havna med kurs for Bodø dagen etter, fikk vi oss en overraskelse - fire F-16 jagere fra skvadronen på Bodø flystasjon fløy i lav høyde rett over båten for å ønske oss god tur videre – en verdig avslutning på en fantastisk jubileumstur i Børøysunds gamle fartsområder i nord.

Olsokaften ble feiret med kveldstur med full båt fra Bodø og ut til/ gjennom fiskeværet Bliksvær i nydelig vær og med solen rullende på horisonten ved midnattstid. Vi forlot Bodø dagen etter til salutt fra Nyholmen Skanse, og fortsatte sydoover via Ørnes, Selsøyvik, Sandnessjøen, Brønnøysund og Rørvik.

Vi var også en snartur innom Hasselvika ytterst i Trondheimsfjorden, før vi fortsatte til Trondheim hvor vi ble møtt utpå av våre venner på "Hansteen". De fulgte oss, sammen med brannsprøyta, inn til Brattøra. Igjen var det ordfører, musikk og masse glade mennesker på kaia.

I Trondheim var det neste dag passasjertur til Orkanger. Der tok både mannskap og passasjerer først Veteranbuss, og deretter Thamshavnbanen (som begge også fyller 100 år i år) opp til Løkken verk, for så å være med på omvisning i gruvene.

Dessuten feiret vi oss selv – 4. august var dagen Børøysund (som Odin) for 100 år siden ble overlevert fra TMV til rederiet etter å ha gjennomført en vellykket prøvetur.



På vei til Træna, men kuling i kastene.

Vi hadde mottagelse ombord, og om kvelden var hele mannskapet invitert til middag i Erkebispegården. En storslagen fødselsdag.

Fra Trondheim fortsatte vi til Ålesund for nattbunkring, og så direkte til Stavanger og Nordsteam 2008.

Her var det mange påmeldte båter, og vi gikk turer til Lysefjorden og Preikestolen med passasjerer. Vi tok igjen farvel med "QE2", denne gang for aller siste gang i Norge.

Våre svenske venner på "Bohuslän" hadde i flere dager slitt med ulmebrann i isolasjonen under kjelen. Den lot seg ikke slukke, og allerede lørdag valgte de å forlate Stavanger for å gå direkte til verksted i Göteborg. Vi følte med mannskapet da de la iveri tilbake, og ønsket dem alt vel på seilasen.

På grunn av sterk vind og tung sjø rundt Jæren, ble vi igjen noe forsinket ved avreise Stavanger, og måtte ligge en dag ekstra, men til slutt kom vi oss via Kristiansand og Arendal til Kragerø. Her hadde vi vår siste passasjertur, også den meget vellykket, og mannskapet ble om kvelden invitert til Kragerø Sjømannsforening.

Hjemreisen til Oslo gikk i motstrøm, og vi kom til kai på vår kjente plass den 17. august kl. 2130, etter å ha vært på farten i nesten 2 måneder!

Vi har fått massevis av god omtale i lokalaviser, lokal-TV og Reiseradioen.

Vi har hatt tilsammen 45 passasjerturer og innpå 2.500 passasjerer ombord, og i tillegg flere tusen som har vært ombord under åpent skip ved kai.

Alt har gått strålende, ingen uhell hverken på mannskap eller skip – i det hele tatt – en meget vellykket tur! Igjen har vi fått en solid bekreftelse på at vi har valgt riktig hobby.....



"Hansten" møtte oss utpå, og fulgte oss inn til Trondheim.



Vakkert !!

Vi vil benytte anledningen til å takke alle som langs hele ruten har bidratt til de storslåtte mottakelsene vi fikk oppleve, noe som har satt dype spor. Og som ikke minst har gjort sitt til at vi har fått rikelig med motivasjon til å stå på for bevaring av "Børøysund" i mange, mange år fremover.

Jubileumsturen hadde vært svært vanskelig å gjennomføre dersom vi ikke hadde fått hjelp fra flere bidragsytere og samarbeidspartnere. Vi vil gi en spesiell takk til Store Norske Gruvekompanie som sponset oss med alt kullet, ca. 100 tonn og frakt, Hurtigruten for godt samarbeid både med gratisturer for mannskapet og med kombinasjonsturene for passasjerer, Posten for all bistand bl.a. i forbindelse med utgivelse av jubileumsfrimerket av "Børøysund". Videre, Redningsselskapet for fint samarbeid langs Helgelandskysten og i Lofoten, vi takker Nautisk Forlag som sponset oss med alle kart og losbøker vi trengte langs hele ruten, Løvold med big-bags til å frakte kullet i, Kjeldsberg Kaffe for kaffe, leverandør av mel til kringlebaking og vaffelsteking. Vi takker også for støtte vi fikk til redningsutstyr og olje.

Ja, det var utrolig hvor mye positiv hjelp vi fikk – vi fikk også økonomisk støtte fra Norsk Kulturråd, Oslo Maritime Stiftelse, Fred Olsen, Odfjell, og fra Sør-Trøndelag og Nordland Fylkeskommuner.

Hele turen har vært en stor suksess takket være alle som har bidratt – ikke minst alt mannskap som har gjort en kjempeinnsats! Men den viktigste grunnen er jubilaranten selv - "Børøysund" – en flott 100 åring!!

Jubileumsturen, med "Børøysund"

til Lofoten og Vesterålen, 10.-19. juli

Tekst/foto: Thor Hansen

I en gammel vise heter det: "Om hundre år er alt ting glemt". Det stemmer ikke og er langt fra sant! - Min kone og jeg fikk selv oppleve med 100-åringen D/S "Børøysund", at hun langt fra er glemt i noen uforglemmelige solskinsdager i Lofoten og Vesterålen. Folk gikk mann av huse for å hylle Norges eneste passasjerskip med original dampmaskin og kjele. Denne gamle båten hadde tjent sitt folk vel og lenge i dette området og nå ble det satt tydelig pris på å få besøk av gamledampen igjen. Den varme velkomsten til det gamle skipet var helt enestående....

Det var mange som var stolte og rørte over å se den gamle kjenningen igjen og mange ga uttrykk for hvor flott skipet var blitt tatt vare på opp gjennom årene av mange driftige medlemmer av Norsk Veteranskibsklub helt fra skipet forlot Melbu i 1969.



D/s "Børøysund" klar for overdådig mottakelse i Stokmarknes, som tidligere var skipets hjemmehavn.



Jubileumsskipet "Børøysund" ble mottatt som en dronning i Stokmarknes.

Den 2 måneder lange jubileumsturen langs norskekysten lot seg gjøre takket være gode, solide sponsorer, en meget dyktig jubileumskomitee, positivt frivillig mannskap og mange, mange samarbeidspartnere og komiteer som la alt til rette for besøket på de forskjellige anløpsstedene skulle bli så hyggelig og vellykket som mulig.

Jeg møtte skipet i Stokmarknes 11. juli i følge med hurtigruteskipet "Nord-Norge". Liten, vakker og lydløs gled "Børøysund" inn til kaien og da tampen var gjort fast, fikk skipet og alle ombord applaus fra de mange frammøtte på kaia. Sjøl må jeg innrømme at jeg fikk en klump i halsen og en tåre i øyekroken der og da. Ordfører Kjell-Børge Freiberg og havnesjef Bent Charle Remen kom med mange vakre ord i sine taler. Skipper Magne Hansen mottok gaver og takket for disse og den varme velkomsten.

Så var det musikk og nybakt marsipankake og den store folkefesten for "Børøysund" kunne starte.

Stor feststemning

Så gikk det slag i slag. I Melbu var det også stappende fullt på kaia og folksomt ombord i båter som hadde dannet en kortesje som hadde ledsaget jubilanten inn. Også i innløpet på begge sider var det skuelystne for å se dette sjeldne synet. Her var det også musikk og taler for anledningen. En deilig sommerkveld i Melbu holdt



Stilfulle flotte damer og helt bakerst skimter vi den eldste, 100 åringen "Børøysund".

"Børøysund"- gjengen stor fest for skipets mannskap og innbudte gjester. Med skipets spreke kokk, Magnar Kristiansen i spissen, ble det servert nydelig laksemiddag.

Skipet tilhørte jo Melbu fra 1960 til 1969 som skoleskip i maskinistopplæringen, men da var navnet "Hyma". Og det er vel riktig og si at rektoren ved Hadsel Yrkesskole Harald Jenssen, skal ha mye av æren for at "Børøysund" ble reddet. Han ønsket nemlig ikke at et av de aller siste dampskipene skulle ende som spiker. Og hans ønske gikk i oppfyllelse. Det kunne nå alle med egne øyner se, et flott skip og et kulturminne som sjøfartsnasjonen Norge kan være stolt av.

Dagene gikk med passasjerturer og besøk til mange av skipets gamle anløpsteder. For noen strålende dager for veteranskipet, passasjerene og alle fremmøtte på de forskjellige kaiene og for mannskapet! Skipet hilste med fløyta til nesten alt og alle, enten det nå var båter eller steder vi passerte. På disse turene eller når det var åpent skip, kom det mange folk ombord som på en eller annen måte hadde et forhold til båten. Det kunne ofte være slik at "Børøysund" hadde vært deres gamle arbeidsplass eller man hadde et kjært minne i båten fra gamle dager. Jeg kom i snakk med Tomas Elvegård på kaia i Strønstad. Nå var han blitt 81 år, men jeg ble fortalt at i Eivind Landes nye "Børøysund"-bok var det bilde av han. (s.53). Han var da en liten pjukk på 3 år som leide sin far og ser "Børøysund" som første rutebåt komme til den nye kaia i 1930. Gjensynet med båten nå var stort, både for han og mange andre.- Jeg møtte veteranen Bjarne Nilsen, som var postmann om bord i 1958, Jarle Glad som

Skipper på den nye hurtigruten "Finnmarken" og styreleder i Hurtigrutemuseet, Sten Magne Engen viser oss rundt i seksjonen fra gamle D/S "Finnmarken" fra 1912.



hadde vært lærling ved Blokken Skipsverft i 1955. Han hadde klinket og drevet med forefallende reparasjoner på "Børøysund", Olav Juul Andersen, fyrbøter i 1942 og maskinsjef om bord fra 1953 til 1955. Og slik kunne jeg holde på å ramse opp.

Også et tidlig medlem av veteranskipsklubben dukket opp: Olav Joki tidligere redaktør av Dampskibsposten, arbeidsformann og båtsmann i NVSK første periode. Han hadde tatt den lange bilveien fra Vadsø, for å treffe gamle kjente. Han kjørte noen av mannskapet rundt i området, slik at vi av og til også kunne se skipet fra landsiden.

I det hele tatt, det var mange hyggelige personer å treffe og som hadde mye å fortelle og fikk en ellers så pratsom person som redaktøren fra Porsgrunn til å tie og lytte.

Hurtigrutemuseet Stokmarknes

Ruvend står gamle M/S "Finnmarken" på land som et gedigent monoment synlig på lang avstand. Skipet ble bygget i Hamburg i 1956 for Vesteraalens Dampskibsselskab. I 1993 hadde tiden løpt fra henne, men man fant ut at det tidligere hurtigruteskipet representerte en tradisjonsrik og betydningsfull del av kysthistorien som det var viktig å ta vare på. Skipet kom til Stokmarknes i 1994 og landsatt i 1999 og er en del av museet.

Styreleder for hurtigrutemuseet og skipper på nye "Finnmarken", Sten Magne Engen viste oss rundt på dette flotte museet som viser Hurtigrutas virksomhet

gjennom mer enn hundre år. Han lot oss også få stifte bekjentskap med den gamle D/S "Finnmarken" fra 1912. I en firkantet bygning nede ved kaien skjulte deg seg en kulturskatt, som vanligvis ikke er tilgjengelig for publikum. Her kan man finne en seksjon fra det gamle dampskipet, som ble bygget på Trondhjems Mek. Verksted. Som alt på denne jorden hadde også dette skipet fått sin tid og gamle D/S "Finnmarken" ble solgt til opphugging i Nederland i 1960. Men noe ble heldigvis spart bl.a. 1. klasse røkesalong og 1. klasse dame/musikksalong, samt 10 stk. 1. klasse lugarer fra øverste dekk. Et ridesenter i Beekbergen i Nederland ønsket seg et trivelig klubblokale, så her havnet finstasen fra det gamle skipet. Tiden gikk og etter hvert kom sterke krefter i sving som ønsket alt dette tilbake til Norge og i oktober 2003 var seksjonen plassert i Stokmarknes etter et komplisert flyttearbeid. På sikt skal dette innlemmes i det øvrige Hurtigrutemuseet og bli åpent for publikum.

På min vandring rundt i Hurtigrutemuseet registrerer jeg at skipperen på "Børøysund", Magne Hansen studerer en skipsmodell av "St. Svitun", som ble bygget i Italia i 1950. Magne fortalte at han hadde et spesielt forhold til dette skipet. I 1956 jobbet han i byssa ombord i skoleferien og noen år senere var han i Trondheim og så på utsikten fra Ladehammen.

Dette var i oktober 1962, da han fikk se "St. Svitun" gå ut på nordgående på vei mot Rørvik. Dagen etter visste man ikke hvor skipet var. På uforståelig vis hadde skipet kommet ut av kurs og i nattens løp hadde det praktfulle skipet av Stavanger grunnstøtt, brukket i to og sunket som et blylodd. Katastrofen er en av Norges aller største skipsulykker og hele 41 mennesker omkom. Havet hadde seiret over menneskene som så mange ganger før.



Skipper Magne Hansen ved modellen av M/S "St. Svitun". Dette skipet skulle bli rammet av kanskje Norges mest gåtefulle forlis.

Opplevelser i kø

Vi var så heldig at vi hadde med oss en virkelig kjentmann ombord.- Eivind Lande er forfatter, styrmann og tidligere reiseleder på hurtigruta og som visste mye om det meste fra dette området. Med han som speaker fikk vi på entusiastisk måte oppleve naturen og historie på en spesiell måte. Spennende turistattraksjoner fikk vi se og oppleve, samtidig som Eivind øste ut av sine kunnskaper fra gammel og nyere tid. I Raftesundet fikk vi høre historien om hurtigruteskipet "Nordstjernen" s" forlis i 1954, da 5 mennesker omkom. Der ligger hun fortsatt, et av kystens vakreste hurtigruteskip, tett ved Seiholmen på rundt 60 meters dyp.

Trollfjorden var en stor opplevelse, særlig å se hurtigruten seile sakte inn i den trange åpningen, stappfull av kameraklikkende passasjerer. Om vinteren må man holde seg unna, da det kan være fare for ras fra de bratte fjellsidene. Over oss kunne vi se en havørn sveve majestetisk med vaksomt blick på inntrengerne og de kan det være mange av på sommerstid med cruisebåter fra fjern og nær. Også kjempeskipet "The World" har besøkt denne fortryllende fjorden fikk jeg høre.

Mye er blitt forandret siden "Børøysund" dampet rundt i dette området. Nå kan man se veitraseer, luftige brospenn og hurtigbåter som feriefolket og lokalbefolkningen drar nytte av.

Men her ytterst mot storhavet er det fortsatt mange øde strekninger hvor det er nødvendig med båt for at liv og virksomhet skal gå sin jevne gang. Vi var innom mange av de gamle bryggene som forteller at det var liv og røre den gangen ferdsselen stort sett gikk sjøveien.

Det slo meg, at de må ha vært sterke de som gjennom tidene har bosatt seg på slike plasser, i vegløse og vanskelige tilgjengelige småbygder, men de hadde fiskefeltene så å si rett utenfor stuevinduet. Men mange av plassene har utflyttingen satt sine spor.

Mannskapets fridag 17/7

En velfortjent pustepause fra passasjerturer og andre gjøremål ble med buss og hurtigbåt til Nyksund og Tinden i Vesterålen. Dette ble en stor dag for mannskapet. Disse plassene har vel eksistert i hundrevis av år, for menneskene oppdaget muligheten og slo seg ned her. Nyksund var lenge kjent som et rikt fiskevær. Plassen lå lenge liksom midt i matfatet, nesten som et smørøye. Men tidene forandret seg, for ikke alt går som på skinner i denne verden. Fisken ble borte og på 70-tallet begynte fraflyttingen. I 1975 var alle borte fra fiskeværet og stedet fikk mer og mer preg av forfall og spøkelseby. Mange vil nok huske partybåten "Barodd" 2 fra Oslojorden. Her ligger den nå i sørgelig forfatning og trenger sårt nye venner.

Men det begynner igjen å bli liv i det gamle fiskeværet, og nå er det kunstnere, turister og andre som har oppdaget stedet og det ser ut til, at vi får oppleve en ny oppblomstring.



Laila Andresen hadde hele tiden full oversikt over det meste. Foto: Else Ellila.

Handelstedet Tinden ligger godt beskyttet på Tindsøya og er en fortelling om liv og virke gjennom mange generasjoner. Stedet har fått navn etter fjellet Tinden, som nesten er som en pyramide og et velkjent seilingsmerke i Øksnes. Her i det tidligere lille levende samfunnet var det dampskipsekspedisjon, post, rikstelefon og stasjon for redningsskøytene. Til tider var det mengder av folk og båter som kom og gikk til alle tider på døgnet. Her regjerte lenge den legendariske krafttypen Skjalg Halmøy, en personlighet av de sjeldne. Nå er han borte, men stedet Tinden skal bevares og i 1994 ble det hele fredet av Riksantikvaren og stedet skal nå etter hvert bli museum. Vi fra "Børøysund" var så heldige at vi fikk en forrykende omvisning på dette spennende stedet, nesten som en arktisk storm av sønnen til Skjalg, Kjell Arne Halmøy. Han satt oss stadig på prøve og spurte oss om hva gamle gjenstander ble brukt til.

Stort sett ble vi svar skyldig.

Alt har en ende

Vi fikk oppleve å være ombord på dette flytende museet "Børøysund" i nydelig sommervær dag etter dag. Det var fantastisk hvordan godværet forkjælte dette skipet og menneskene ombord. Vi kunne stå langs rekka og forsøke å fotografere inntrykkene inn i oss, for det var ikke lite vi fikk oppleve på denne turen i sammen med så mange forskjellige, men så mye hyggelige mennesker. Det var nesten vondt å forlate dette paradiset og miljøet på skipet.



Anne Alm Thorstensen og Ole Richard Nilsen tester lett båten "Dag" i Trollfjorden.

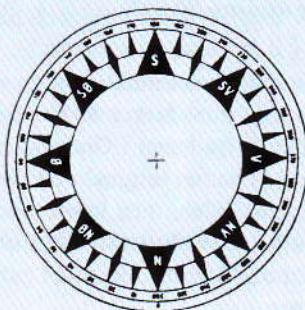
Tankene går til de som planla alt dette og ikke minst alle som holdt det hele i gang på den lange ferden. Det ligger mye arbeid, og innsats bak et slik opplegg. Det var stort for oss å ta del i dette miljøet og det vil vi gjerne få takke for, her og nå.

Vi går ned gangveien for siste gang. På kaien snur vi oss. Vi har fått mange nye venner som vinker adjø.

Takk, "Børøysund" for reisen! Du ga oss en god seilas. Seilassen er over, men bare for oss som var med. Din reise fortsetter og måtte den vare i mange, mange år.

God seilas!

**HUSK STOFFRIST
NESTE NR.
16. JANUAR 2009**



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 nå foreligger den i en ny revidert utgave. Boka tar 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.

Du kan bestille boka ved å sende melding til:

Norsk Veteranskipsklub
Postboks 1287 Vika
0111 Oslo

eller via e-post: nvsk@nvsk.no

Prisen er 348 kroner + porto og emballasje

Om et foto i Dampskibsposten

Sitter med siste utgave av Dampskibsposten (nr. 82), på side 32 "En svunnen tid" D/S "Stavenes" som bilførande båt. Kanskje leserne av bladet syntes det ville være artig å vite opphavet til dette bildet?



Til orientering, det er min bror som sitter fremme, (geiten til høyre) og min mor som står bak. Jeg vil tro året er 1947 – og familien er på veg med bil 0-79 til Lærdal.

Billedet er fra kaia i Gudvangen, jeg tok billedet med min mors Kodak kasse apparat, og vi har en original i ett eller annet album. Trodde mitt hadde litt mer med av båten, inkl. bilen, men kan huske feil. Teoretisk kan også andre ha tatt samme motiv, for på dekk til venstre sitter en liten kar som kan være meg, men for uklart til å fast slå med sikkerhet, dessuten gutten virker for ung, da det er flere år mellom min bror og meg.

Vennlig hilsen Bjørn Paasche

D/S "Styrbjørns" oppdrag for M/S "Queen Elisabeth 2"

Tekst Øyvind Ødegård (oyvind.odegard@gmail.com)

Foto Kjell Birger Sønstabø (kjelsoen@fisurf.no)

Vi ligger med baugen mot kaia i Stavanger med springet i land. Maskinen går sakte forover for å holde "Styrbjørn" i posisjon. Klokka er 1605 lørdag 9. august 2008. "Queen Elisabeth 2" har nettopp gått ut fra kai ved hjelp av taubåtene B/B "Connector" og "Pax". På kaia står et par hundre mennesker for å ta farvel med Cunards gamle flaggskip, som nå forlater Stavanger for siste gang.

Klokken 1000 på formiddagen hadde jeg deltatt på Nordsteams skippermøte om bord i M/S "Sandnes". Alf Kåre Olavesen ledet møtet. 23 veteranskip var representert rundt bordet. Han fortalte at "Q2" ville gå fra kai en time tidligere enn planlagt - klokken 1600. Han anmodet alle kapteinene om å gå ut i god tid før dette, og ligge klar ved Buøy for å vinke farvel. Jeg spurte om "Styrbjørn" - som gammel havgående taubåt - kunne bli igjen i havna, og være sammen med taubåtene som skulle buksere "Q2" ut. Olavesen svarte at det var greit.

Etter skippermøtet tok jeg raskeste vei langs kaiene til taubåten "BB Connector" tilhørende Buksér og Berging AS i Oslo. Denne taubåten er rederiets nyeste, som ble sjøsatt 30. mars 2008. Den har 5.100 hestekrefter. Det er mange sammenlignet med "Styrbjørns" 550. Skipperen var opptatt på annet hold, så styrmannen og maskinsjefen bød på kaffe.

- Tror dere jeg kunne være sammen med dere når "Q2" går ut? spurte jeg.

- Ja, det skulle gå bra, sa styrmannen, bare du ikke går i veien for oss.

Jeg småsprang tilbake til "Styrbjørn" for å informere mannskapet. Jeg måtte le for meg selv da jeg mintes en lignende episode; yngste sønnen min var seks år, og hadde spurt to eldre gutter om han kunne få leke sammen med dem. Nei, svarte de. Men Ole Jørgen ga seg ikke:

- Men jeg kan være hunden deres!

Dermed lekte alle tre sammen resten av den dagen.

Jeg slapp billigere unna med "Styrbjørn". Jeg lovet bare at jeg ikke skulle gå i veien.



Et av vår tids flotteste passerskip er på vei ut fra Stavanger for siste gang. Passasjerene sto langs rekka oppover på alle dekkene, skuelystene sto langs kaiene og ombord i armadaen av småbåter som følger med utover, var det opprømte tilskuere.

Innerst i Vågen er det ikke mye plass. "Q2" er nærmere 300 meter lang. "Styrbjørn" er 30 meter. På denne turen hadde vi med oss 10 passasjerer og et mannskap på 12.

Alle ombord var klare til handling. Vi lå med baugen inn i kaia og presset med sakte fart forover. I maskinen sto maskinsjef Tom Gundersen lett foroverbøyd ved spakene - klar til neste manøver på sekundet; ved roret kvartermester Gøran Hansen og ved telegrafene Sigbjørn Falch Vikhammer. På dekket hadde båtsmann Arild Mathisen full kontroll.

Jeg hadde mottatt seilingstillatelse fra Kvitsøy VTS på VHF kanal 18. Stavanger havn var informert på kanal 12. I bakgrunnen lyttet vi til konvoien med dampskip på kanal 67. Men det var på VHF kanal 8 vi hadde all vår oppmerksomhet. Her hørte vi losen om bord på "Q2" gi sine ordre til taubåtene:

- "BB Connector": Øk trekket til 30 tonn!
- "Pax": Stopp trekket utover! Gå forover!

Akkurat da jeg skal gi ordre om avgang, kommer en passasjerferje og legger seg rett bak oss. Vi må vente. Jeg spør kapteinen om han skulle ligge lenge. Bare et minutt svarer han.

Så hører vi losen om bord i "Q2" informere taubåtene:

- Kapteinen har et problem! Inne på kaia står en akterutseilt sjømann, men det er jo ingen ting vi kan gjøre med det!

Jeg griper telefonrøret og sier:

- "Styrbjørn" ligger klar! Vi kan sette sjømannen ombord!

Ingen svarer så jeg gjentar at vi ligger klar, og kan sette han ombord.

- Et øyeblikk, svarer losen, jeg skal høre hva kapteinen sier.

- Kapteinen synes det er en god idé, fortsetter losen, sett han ombord på vår babord side!

Jeg ser agenten komme springende mot oss, og hakk i hel den akterutseilte sjømannen. Han klatrer raskt ombord på "Styrbjørn". Jeg beordrer halv fart akterover, og maskinsjefen reagerer momentant. Vi snur oss på femøringen innerst i Vågen. "Q2" og taubåtene har kommet et stykke utover, så her duger ikke annet enn full fart forover for alle våre 550 hester. Det ble vanskelig å passe 4 VHF kanaler samtidig, så jeg spør en av passasjerene som står på babord broving om han kan passe den ene VHF'en, og varsle meg dersom noen kaller på "Styrbjørn".



En akterutseilt sjømann får hjelp av D/S "Styrbjørn" for å komme ombord der han hører hjemme.



- Ja visst, med største glede, svarte han, og får overrakt VHF'en.

Ellen Bendiksen er stuert om bord. Hun startet sin sjømannskarriere i 1948 som radio telegrafist. På briefingen før avgang Göteborg forrige år, understreket jeg viktigheten av dokumentasjon. Jeg sa at dersom noe skulle hende på en av våre turer, da møter du Ellen på brua, og tar notater. Og fyrbøterne Magne Nilsen og Tom Bjørge Jensen er på dekket klare til å gi en hjelpende hånd der det trengs. Aspirant Christoffer Lannerstedt fører maskindagboken.

Jeg kaster et blick ned på akterdekket hvor den akterutseilte sjømannen står klar til å entre "Q2" med hjelp av dekksmann Paul Roar Fjeld og Leif Kristoffersen. Noen meter bortenfor står Ellen og skriver hva som skjer. Det er rart med verdens beste mannskap; alle vet på en prikk hva som skal gjøres.

Vi nærmer oss skutesiden på "Q2" og blir dratt ganske hardt inntil av dragsuget mellom skipene, som nå holder 7,2 knop. I løpet av 6 minutter har vi manøvrert oss og er på plass under losleideren på babord side som vi fikk beskjed om. Sjømannen entrer opp. Høyt der opp på "Q2s" broving ser jeg kapteinen, losen og en styrmann som følger operasjonen. Losen formidler takken for vel utført oppdrag fra kapteinen på "Q2", og så hilser de oss med tre lange støt i fløyta! Vi svarer!

Jeg gir ordre om full fart forover og vi kommer oss løs fra "Q2s" skuteside centimeter for centimeter. Da vi passerer baugen på "Q2", kan vi begynne på en babord sving slik at vår akterende ikke slår inn i "Q2s" skuteside.

Deretter brøyter vi oss vei blant alle småbåtene; tar en vid styrbordsving, og drar tilbake til Stavanger sammen med taubåtene.



En kjempe tar farvel

En lang saga er over for Queen Elizabeth 2, Cunard-linjens stolte dronning. Dette flotte turistskipet får vi nok aldri mer se i Norge. Heldigvis ender hun ikke i denne omgang hos skipsopphuggerne i Bengalbukta, men i luksusomgivelser i Palm Jumeirah i Dubai som hotellskip. Det er sultan Ahmed bin Sulayem som har kjøpt skipet som i nesten førti år har pløyet verdens hav. Skipet Q2 forlater Nordsteam i Stavanger. I forgrunn D/S "Styrbjørn". .

TYSNESFEST 2008

Tekst / foto: Arne Tvedt

Helgen 10. til 13. juli gikk Tysnesfest 2008 av stabelen. En familiefest som samlet folk i alle aldersgrupper til ulike aktiviteter.

Det startet torsdag i Ungdomshuset i Våge med foredrag og bilder om HSD ferjene ved Otto Ersland, og om Tysnesinger som var med på yacht-seiling i Amerika v/ Kjell Magnus Økland.

Fredag var M/s Granvin (innleid av Bergens Tidende) ved Nedrevåge (østsiden av Tysnes). Ombord var det lett sommerjazz med Tine Taule m/ensemble. Herfra startet samtidig for 13. gang ca 50 robåter i "Tysnes rundt". Etterpå underholdt Vidar Johnsen & Peter Nordberg fra scene på land med 600 tilhørere.

Lørdagen var den STORE dagen på fergekaien i Våge, her var det markeds plass og biloppstillingsplassen kunne minne om Torget i Bergen. Kl 10 ankom M/s "Granvin", kort etter kom D/s "Oster". Det startet med regn som gikk over til sol og varme.

Kl 11.00 fløytet D/s "Stord" og meldte sin ankomst. Det var 40 år siden "Stord" la til kai her sist, da som avløser for M/s "Ullensvang"/"Ulvik" i Hardangerruter.



"Oster" og "Granvin" gir plass til "Stord I"



Tre veteraner ved kai. D/S "Stord" tilbake til samme kai som for 40 år siden.

Sitat fra lokalavisen "Tysnes": Dei gamle rutebåtane Stord I, M/S Granvin og Oster kom siglande inn til kaien i Våge over ein solfylt fjord. Ein del av de eldre som sto på kaien fekk tårer i augo då dei såg Stord I leggja til land i Våge. Det var nemlig 40 år sidan siste gong.

Dagen ble en stor suksess. Etter en del jobbing med å skaffe landstrøm til tre båter samtidig ble det åpne skip. I en kommune med 2800 innbyggere må de sies at et besøkstall på over 5000 må være bra. Tides M/f "Ullensvang" i ruten mellom Halhjem og Våge gikk med full flagging hele dagen. Trafikken til fergen måtte "lide" litt denne dagen men med god dirigering og smidighet fra fergen/reisende gikk dette veldig bra.

Det var kø på landgangen for å komme ombord i veteranskipene. Ved kaien til puben Mandelhuset lå S/s "Seladon" sammen med siste skrik innen plast. Dette var tidligere butikk og frem til 1961 ekspedisjonen for båtene til Det Midthordlandske Dampskipsselskap, året etter ble MDS slått sammen med konkurrenten HSD. D/s "Stord I" lå litt lengre ute ved den gamle HSD kaien. Mange fikk seg en aha opplevelse når de kom ombord og så hvor langt restaureringsarbeidet er kommet. M/s "Granvin" lå utenpå "Stord" og var redaksjon for Bergens Tidende.



"Oster" på vei mot Bårdsund.

Klokken 14.30 dampet en fullastet "Oster" mot Bårdsund (gamle rutebåtleien til Sunnhordland mellom Reksteren og Tysnes). Målet var å møte roerne i Tysnes Rundt.

Vi traff roerne litt nord for Bårdsund, ved Uggdalseidet som var et tidligere rutestopp i Sunnhordlandsrutene til HSD. Etter mye fløyting og vinking snudde "Oster" og gikk tilbake til Våge med samme fart som roerne. Undertegnede vil påstå at det var så stille ombord at man hørte knirkingen av årene. Om ettermiddagen var "Oster" på rekecruise. "Stord I" og "Oster" dampet tilbake til Bergen etter en dag som vi håper de vil komme tilbake til neste år. Da blir Tysnesfest avviklet helgen 10. til 12. juli 2009. M/s "Granvin" ble liggende til søndag.

Frem til 1958 hadde Tysnes kommune 23 kaier med anløp av rutebåt, de fleste hadde også butikk. Fem av disse lå på Reksteren, så interessen for "dampen" har dype røtter her. I dag 50 år etter er bare 3 av de gamle stoppestedene i bruk, det er Skår på Reksteren, Våge. I tillegg Hodnanes fergekai sør på Tysnes som ble åpnet i 1994.

M/S «Granvin» på turne med Bergens Tidende

Tekst: Øyvind Konglevoll

Bergens Tidendes store sommersatsing i år var reportasjeturneen med «Granvin» i perioden 30. juni til 26. juli i Hordaland og Sogn og Fjordane. Første uken gikk sørover til Stord, andre uken til Hardanger og Sunnhordland, tredje uken i Midthordland og Nordhordland og siste uken til Sogn og Sunnfjord.

Med på turen var et team på 5- 6 personer fra avisen, journalister, fotograf, edb-folk og markedsfolk, som hadde kost og losji om bord. På styrehustaket var det montert webkamera, slik at man på internett til enhver tid kunne følge med hvor «Granvin» befant seg. I den største salongen var det redaksjon med nødvendig datautstyr og storskjerm på skottet.



Granvin ved Bømlo. Foto: Helge Sunde.



Granvin går gjennom Kulleseidkanalen. Foto: Helge Sunde.

Lasterommet ble fylt opp med BT-reklameartikler, som var til utdeling på stedene «Granvin» besøkte. Og det ble mange steder i løpet av de fire ukene, 45 anløp i 29 kommuner; til daglig et stopp midt på dagen og et stopp om kvelden. I helgene lå man gjerne lenger i ro. Et par av helgene ble lagt opp mot festivaler, bl.a. bluesfestivalen i Skånevik og Tysnesfest. Hver fredag kveld ble det arrangert konsert ombord.

Anløpene var annonsert i avisene og på nettavisen. Noen steder var tilstrømningen ekstra stor, som f. eks. i Granvin, hvor ordføreren ringte til avisens sjefredaktør og forlangte at «Granvin» besøkte sin tidligere hjemstedskommune. Og avisen kunne etterpå skildre den rene 17. mai stemningen da «Granvin» klappet til kai i Granvin.

Hver dag var det reportasjer i avisen og på nettsidene fra de stedene som ble besøkt, og turneen ble fulgt med stor oppmerksomhet og interesse av leserne.

Bergens Tidende var strålende fornøyd med turen, og ga uttrykk for at de hadde fått mye igjen for satsingen, både gjennom reportasjene og i møtet med publikum. For Veteranskiplaget Fjordabåten og «Granvin» var det et oppdrag av stor betydning på flere felt, bl.a. ble det satt fokus på «Granvin», fjordabåtene generelt og det verne- og kulturarbeid vi er engasjert i.



I styrhuset på Granvin, kaptein Geir Røssland (foran) og Øyvind Konglevoll. (bak)
Foto: Helge Sunde.

At turen ble vellykket skyldes flere ting. Mannskapet på «Granvin» gjorde en flott innsats slik at folkene fra avisen fant seg godt til rette ombord. Og folkene fra avisen viste god sportsånd og innrettet seg etter forholdene slik de er ombord i en gammel fjordabåt uten all verdens moderne komfort.

Og værgudene var, med noen få dagers unntak, i godt lune under hele turen.





Det ryker allerede fra skorsteinen Foto: Arve Lindvig

Hestmandens akterskip avduket på dampskipstreff

Av Svein Vik Såghus

Den 22. juni ble det markert en milepæl i restaureringsarbeidet på DS Hestmanden. 120 tilskuere trosset regnet for å se akterskipet bli avduket. Noen ankom med jubilanten DS Børøysund som for anledningen gikk fra Kristiansand sentrum ut til Bredalsholmen Dokk og Fartøyvernssenter, hvor Hestmanden ligger i dokk. Det var bare DS Oster som manglet på dampskipstreffet. Oster gikk dessverre på grunn underveis fra Bergen til Kristiansand, hvor de to hundreåringene skulle møtes og starte sin jubileumsturné.

Etter gratulasjoner til de to jubilentene i fartøyvernssenterets platehall, ble oppmerksomheten rettet mot Hestmanden. Presenningene som skulle falle til bakken var allerede begynt å blåse av. Avduking ble det likevel, synkront med at skorsteinen ble løftet fra dokkbunnen og plassert over casingen der den hører hjemme. Kort etter sto dampen ut av skorsteinen og mannskapet om bord kunne blåse i fløyta for første gang på mange år. Fra kaia kom det svar fra Børøysunds langt dypere "røst" drevet av skikkelig damp.



Presenningene er falt og skorsteinen settes på plass. Foto: Arve Lindvig

Status for D/S «Stavenes»

Tekst: Øyvind Konglevoll

I sommer ble «Stavenes» tatt opp på sluppen i Dåfjorden, skroget vannblåst, primet, bunnstoffet og malt.

Det har vært gjort en stor innsats med medlemsverving og antallet medlemmer er nærmere 140, mer enn Veteranskipslaget Stavenes noensinne har hatt. Målet ut året var 100.

Laget har fått laget en ny flott brosjyre, og har stått med stands både på Torgdagen i Bergen og Tall Ships Race i Måløy.

Kjelen som laget har hatt, viste seg å være for stor. Den er nå solgt og fraktet til England. Dersom ikke en høvelig, brukt kjele kan skaffes, vil det bli bygd en ny som er tilpasset båten.

Laget har også en tosylindret compound stående. Dette er "feil" type, og vil bli solgt til de som byr den rette summen.



D/S "Stavenes" på slipp i Dåfjorden i juni. Her er skroget ferdig primet.
Foto: Harald Sætre.



Per Alsaker fra Veteranskiplaget Stavenes verver medlemmer under Torgdagen i Bergen.
Foto: Harald Sætre.

Tor Bjørgås fra Nordhordland Veteranskiplag har vært i Sandnessjøen og besiktiget dampmaskinen som var planlagt installert i «Hekkingen», prosjektet som dessverre forliste. Tor anbefaler kjøp av maskinen, da det er riktig type trippel expansion, og passer med hensyn til størrelse og ytelse.

I uke 22 drar «Granvin» til Sogn og henter utstyr som tilhører «Stavenes», og frakte det til Dålfjorden for lagring. «Granvin» tar også en tur innom Bjørsvik for å få med utstyr som er til overs etter restaurering av «Oster». Også fra Sjøkrigsskolen i Bergen og marinebasen på Håkonsvern har laget fått tilbud om utstyr.

Det vil bli dugnader ombord i «Stavenes» utover høsten. Avhengig av tilgangen på økonomiske midler, vil det på nyåret bli satt i gang installasjonsarbeid for å forberede innsetting av dampmaskin og kjele. Tilgangen på økonomiske midler er det som betyr mest når det gjelder fremgangen i prosjektet. Men pengene kommer ikke av seg selv, og på dette området vil innsatsen bli intensivert.

Men det lover godt at både «Stavenes» og prosjektet synes å ha fått et helt nytt og bedre omdømme her vest enn det prosjektet har hatt de siste årene. Også Riksantikvaren synes å se med andre øyne på prosjektet, og det lover godt.

D/S "Stord I" med fast plass ved Holbergskaien

Tekst/foto: Harald Sætre

I slutten av mai var Hardanger Fartøyvernssenter ferdig med arbeidene med 1. plass salong på hoveddekket samt legging av tredekk på shelter- og hoveddekket akter. Etter en markering ombord i "Stord I" for ansatte ved fartøyvernssenteret og mannskapet om bord, ble kursen satt mot Bergen. I strålende vårvær gikk turen ut Hardangerfjorden. Tidlig på kvelden kunne "Stord I" legge til ved Holbergskaien etter å ha blitt møtt av "Granvin" sør i Vatløstraumen. Holbergskaien vil nå bli den permanente plassen i Bergen for "Stord I" og flere andre veteranbåter. Og forhåpentlig vil søknaden om fritak for havneavgift nå gå i orden.



Detalj fra 1. plass salong på hoveddekk.



Fra arbeidet på 1. plass salong på hoveddekk.



Detalj fra gangen ned til 1. plass.



DS Stord I ved Holbergskaia i Bergen.
Litt lenger ute ligger den gamle hurtigruten MS Nordstjernen.

Det er all grunn til å være fornøyd med arbeidene som Hardanger Fartøyvernssenter har utført. Det er benyttet originale tegninger og spesifikasjoner fra 1913 som viser salongen slik den var før ombyggingen i 1947/49. Selv om det er gjort mye innredningsarbeid de siste årene, gjenstår det en god del arbeider. Det skal settes opp lugarer og 2. plass salong samt legges tredekk på båtdekket. I tillegg må toalettene oppgraderes med bl.a. septiktank. Dersom den videre finansiering faller på plass går "Stord I" tilbake til Hardanger Fartøyvernssenter i løpet av høsten for å fortsette innredningsarbeidene.

Arbeidet med et midlertidig passasjersertifikat for sesongen tok noe lenger tid enn antatt, slik at båten ikke har hatt anledning å ta med passasjerer i år. Men til neste år vil forhåpentlig også den biten være på plass. Men "Stord I" har hatt de nødvendige fartstillatelser slik at det er blitt turer rundt i distriktene og maskinistene har hatt god anledning å bli kjent med maskineriet og foreta nødvendige finjusteringer. I tillegg har "Stord I" vært med på noen arrangement på Vestlandet med Nordsteam i Stavanger som et høydepunkt. Sesongen ble avsluttet med Kulturminnedagen som gikk av stabelen søndag 14. september. Ved arrangementet på Holbergskaia deltok en rekke veteranbåter samt veteranbiler og veteranbrannbiler. Et populært arrangement, ikke minst for de yngste.

Status for M/S Atløy

Sesongen er på hell for M/S Atløy, og når dette vert lese er vi nok kome oss til Hardanger Fartøyvernssenter for ferdigstilling av "damesalongen" akter under dekk, eit år for seint.

Grunnen til forseinkinga er at vi sist haust hørde bankelydar i hylsa. Det viste seg at propellakslingen mått skiftast, då flensen og akslingen hadde rive seg. Grunnen til dette er at den vart dreia av 60 mm då ny pakkboks vart laga og montert i 2004. Dette gjorde at flensen losna frå akslingen, og denne vart slitne. Arbeidet vart omfattande og dyrt, sjølv om Wårtsilla på Rubbestadneset igjen viste storsinn med å sponse ny, sertifisert aksling. Det var dugnadsfolk i arbeid i 3 månadar, og ny aksling (150 mm lenger) vart montert. I tillegg er mellomaksling og trekkstang kapp med 120 mm. Til overmål viste det seg at den nye akslingen var 5 mm for lang etter montering, så jobben måtte takast på nytt etter ny maskinering!

Likevel kan vi være svært glade for at dette skjedde midt på vinteren og ikkje i mai. Då hadde vi truleg mist ein heil sesong. Vi miste likevel plassen i køen ved Hardanger Fartøyvernssenter, og er derfor tilbake no for slutføring av akterskipet. Nye puter er allereie laga, trappa er på plass, garnering og nye ventilar er klar og dørkane ferdig. No gjenstår skott, overflater og himling. Arbeidet er venta ferdig til jul, då D/S Stord skal overta plassen.

Etter jul har vi ein del skrogarbeid, og vi planlegg å skjære ned rekkene framme på dekk. 17 nye rekkesepter er støypte på Kverneland. Formene er våre, så om nokon treng fleire er det berre å ta kontakt.

Driftsmessig har vi hatt ein spennande sesong, med svært mykje køyring og ny rekord kva gjeld inntekter. Vi starta lokalt i Florø, og hadde deretter nokre veker i Bergen, som er ein viktig marknad for oss. For første gang på mange år var vi i år på turistfart på Flåm, og gjekk der 20 dagar i rute på fjorden med turistar. Passasjerar var det opp og ned med, men opplegget var ikkje vårt, så inntektene var sikra. For kunden vart dette første året truleg ingen kjempesuksess, men dei har lært mykje og ynskjer å satse vidare neste sesong. Det ser derfor ut til at dei klarer å sjå langsiktig på oppbygginga av dette flotte tilbodet.

Etter Flåm var det igjen på fart i lokalmarknaden Bergen/Florø, før det bar sørover for storbryllup i Dåfjorden og Nordsteam i Stavanger. Det vart eit avkorta Nordsteam for vår del, og vi fekk berre med oss opninga. Grunnane til dette er fleire, men hadde først og fremst med at vi allereie var bestilt til bryllup når Nordsteam vart avklara. Vi kjem betre tilbake! Seinare på hausten var vi også tilbake til Stavanger, denne gangen som representasjonsbåt for oljenæringa i Florø under ONS, - den store oljemessa.



M/S „Atløy“, bildet er tatt under Nordsteam i Stavanger 2008. Foto: Harald Sætre.

Dessverre valde Kystmuseet i Sogn og Fjordane i år å avlyse Fjordaferda. Denne har vi stilt opp gratis og på dugnad på i dei siste 7 åra og vi har hatt stor glede av det. På Fjordaferda prøver ein å gjenskape den gamle tradisjonen med at fiskarane på kysten drog inn i fjordane og kjøpte eller bytta til seg varer. Fiskarane frå øyane salta på både sild, torsk, brosme og lange i tønner. Om hausten, etter at potetene var teke opp, drog fiskarane innover i fjorden. Hos fjordabonden fekk dei byta til seg eller kjøpt potet og evt. andre grønsaker, frukt, mjøl, ved og skurlast, hatleband til tønner, og også til dels vove ulltøy. Denne årvisse handelsferda heldt fram like til 1950- åra. Til ferda vart det nytta både større og mindre båtar, vanlegvis med motor utover på 1900-talet.

Med Atløy gjenskaper vi denne farten, og tar med oss fisk innover fjorden og frukt og grønsaker utover fjorden. Kvart år har vi hatt 2-3000 besøkande ombord på desse turane, og i mange av dei små fjordbygdene er det fest når Atløy kjem med fisk og poteter på kaia som i gamle dagar. Med på ferda er også ei stor mobil utstilling, der historia til fiskaren og fjordabonden vert presentert med tekst og foto. Samstundes er båten i seg sjølv ei mobil utstilling/oppleving. Publikum kjem ombord og får sjå lugarane, salongane, byssa og styrehuset. Folk får då kjøpe det dei vil av fisk (lettsalta brosme, spekesild, tørkasild, klippfisk, tørrfisk og krabbe) eller eple, poteter, gulrøter og anna grønt for å bringe med seg heim.

Arbeidet går jamt og trutt, og vi ligg stadig på rundt 10.000 timar dugnad i året. For oss har det i år vore ei utfordring særleg å få fat i nok kapteinar. Vi vurderer i det lengste betaling, men håper vi kan fortsette på dugnad som i dag. Motet er på topp og vi ser fram til vinterens vedlikehald og neste sesong!

Florø 19/9-08
Sander Ødelien

Skogens slitere

Av Harald Lorentzen

Ikke alle slepebåter var forunt å få dampe rundt fra havn til havn og se store amerikadampere eller eksotiske havner rundt vår langstrakte kyst, noen skulle gjøre tjeneste blant granskog og langt fra det store havet, det er en av disse jeg skal fortelle om her.

Dampskipet "Lelång" ligger i dag på land ved Haldenvassdragets Kanalmuseum i Ørje og med sitt 136 år gamle skrog er den definitivt en av veteranene som er tilbake av disse sliterne.

"Lelång" ble kontrahert av Saugbrugsforeningen i Fredrikshald 8. april 1872 ved Akers mek. verksted i Christiania og fikk da den ble levert byggenummer 69.

Saugbrugsforeningen eide store skogområder både i Norge og Sverige, ja nettopp i disse årene rundt 1870 hadde de kjøpt 300.000 dekar skog på begge sider av grensen.

Tømmeret skulle fram til fabrikkene både i Sverige og Norge og da Dalsland kanal i Sverige åpnet i 1868 ble vannveien ytterligere styrket. Man slepet mye tømmer på innsjøen Stora Lee hvor Otteid kanal hadde blitt laget for å få fraktet tømmer fra den svenske til den norske siden av grensen og ned i Haldenvassdraget for fløting til fabrikkene i Halden. Det var for å styrke denne tømmertransporten at Saugbrugsforeningen kontraherte sin egen slepebåt i 1872.



Arne Holm og Harald Lorentzen ved gamle D/S "Lelång"



D/S "Lelång" 1940.



D/S "Lelång" i opplag på 1960-tallet.

Den nye slepedamperen fikk navnet etter den svenske innsjøen Lelången og hadde en lengde av 15.65 meter, den var 3.93 meter bred og et dypgående på 1.90 meter.

Som de fleste små slepebåter på denne tiden var den helt åpen, men som årene gikk ble den mer og mer innebygget.

Vi tror at DS "Lelång" tilhørte Saugbrugsforeningen fram til rundt 1915. Da ble den solgt til svenske eiere, til AB Lee Bruk i Dale Ed. Fra 1943 til 1955 var det Strands Sågverk i Nössemark som eide "Lelång" som fortsatt var dampdrevet. I 1955 ble den tidligere norske slepebåten solgt til Brødrene Sinclair ved Strands Sågverk. Brødrene hadde kjøpt dette av Saugbrugsforeningen. Båten ble i perioden 1955 til 1959 leid ut til Västsvenska Virkesföreningen i Bengtsfors. Så ble den tilbakelevert til Strands Sågverk, men det blir sagt at siste året DS "Lelång" var i fart var året 1957.

Nå skulle den gamle slepebåten få saltvann under kjølen, den ble kjøpt av Stig Holm og flyttet til Göteborg. Det var ingen lykkelig reise for den gamle damperen, den sank her nede. Imidlertid ble den hevet og atter solgt og flyttet til Torsskog. Mjörns Ångbåtsförening med det formål å sette den i fart på sjøen Mjörn var de neste som overtok. Folk med tilknytning til den smalsporede jernbanen Anten-Gräfsnes tok hånd om "Lelång" og også de håpet å få den i fart, på sjøen Anten, men også de uten hell. I stedet ble DS "Lelång" stående ved Kvarnabo stasjon i nesten 30 år. Sommeren 2002 kom tanken opp om å tilbakeføre den til Norge og dampskipseldoradoet Ørje. Våren 2003 ble "Lelång" kjøpt.

6. mai 2003 ble den kjørt fra Kvarnabo i Sverige til Ørje og sine nye eiere Haldenvassdragets Kanalmuseum.

DS "Lelång" ble lagt på land ved siden av DS "Pasop" og det ble bygget en krybbe som hun kunne stå i. "Lelång" var i et bedrøvelig skikk, slettes ikke noe pryd for øye sammenlignet med de andre slepebåtene som fantes på Ørje. Etter noe tid ble det bygget et stillasje over båten og man prøvde å dekke den til mot vær og vind. Imidlertid var presenningene for tynne og de blåste av båten, atter sto den der gammel, stygg og helt åpen.

Våren 2007 gikk to entusiaster i gang med å verne om gamle "Lelång". Skroget ble vannblåst (vann blandet med sand), slipt og pusset slik at all rust utvendig på skroget ble fjernet i løpet av sommeren og høsten 2007. Rustbeskyttelse og grunning ble deretter påført skroget. Høsten 2007 kjøpte man inn store gode presenninger som båten ble dekket med, slik at ikke regn og snø skulle gjøre vondt verre. Vinteren 2007/2008 begynte man å overhale maskindeler, pusse messing og male disse. Dessuten begynte man å rustbanke og male aktenfra innvendig i båten. Dekkene som er meget råtne ble dekket med plater slik at det er trygt å ferdes ombord når man arbeider.

Båten skal ikke i overskuelig framtid på vannet, til det er skroget alt for dårlig, men som museumsbåt skal den sakte men sikkert få en ansiktsløftning. Tanken er at besøkende ved museet skal kunne komme ombord for å ta del i arbeids gang og det vil bli prosjektert trapp opp og inngang til dekket i løpet av høsten 2008.

Kilder: Arne Holm, Harald Lorentzen, Bror Nilsons internettside.

D/S "Lindaas" fra 1909 endte som lastebåten M/S "Nibeta"

Tekst/foto: Harald Sætre

D/S "Lindaas" ble bygget ved Christiandssands Mek. Verksted, Kristiansand for

Lindaas Masfjordens Dampskibsselskab i 1901. Båten var på 139 BRT og hadde en 3-syl. trippel maskin på 40 NHK. D/S "Lindaas" ble bygget for rutene på Fedje og Lindås. I mars 1919 berget den linjebåten "San Remo" på 3500 tonn i Feiefjorden. Bergelønnen var på kr. 325.000,-, tre ganger det "Lindaas" kostet som ny. I 1939 ble "Lindaas" leid av Marinen som vaktfartøy. Under krigen ble båten rekvirert av tyskerne og fortsatte i samme tjeneste til 1945. "Lindaas" var i fart som kullfyrte lokalrutebåt utover på 1950-tallet, for det meste som reserveskip. I 1960 ble "Lindaas" solgt og ombygget til lastebåt med en 100 BHK Union semidiesel. I fart som "Gerlaug". Senere solgt og omdøpt til "Nibeta". Gamle "Lindaas" ble kon-demnert og senket i Storfjorden i 1991.



D/S "Lindaas" fotografert som lastebåten "Nibeta" i Ålesund på 1980-tallet.

Nye bøker til jul

Olaf T. Engvig er godt kjent av mange for sitt maritime engasjement og sitt forfatterskap. I en melding til Dampskibsposten får vi opplyst at to bøker om båter er på beddingen fra hans hånd i høst. Den ene boken omhandler slepebåten "Oscarsborg" fra 1874 og kanskje er denne boka den første komplette bok om en arbeidsbåt i Norge. Med så lang arbeidsdag har denne båten vært med på det meste og er nærmest deltatt i en kavalkade over norsk skipsfart i mye over 100 år.

SLEPEBÅTEN "OSCARSBORG"

"Borgen" som "Oscarsborg" ofte blir kalt har en uvanlig lang og enestående historie ulik alle andre skip på norskekysten. Denne taubåten kan godt vise seg å være en ganske original gammel båt. Den har i allefall en uavbrutt seilingshistorie på hele 127 år i aktiv tjeneste hittil. "Borgen" var kommandoskip i en av Milorgs mest vellykte operasjoner under krigen. Båten startet sitt liv med tauing av prammer med stein til byggingen av Oscarsborg-jetteen i Drøbaksundet. En direkte følge av arbeidet ble senkingen av den tunge krysseren "Blucher" den 9. april 1940.

"Oscarsborg" har vært bergingsbåt og tauet alle slags båter fra lille "Hansteen" til digre hvalkokerier fulle av last direkte fra endt sesong i Antarktis. Den har dratt på store tankskipsskrog i strømmen i Glomma og brøytet is i Beitstadfjorden til isfiskernes store fortvilelse. Den har slept cellulosekokere, bistått NSB, og gått på lystturer med Arbeiderpartiet. Assistert store og små cruiseskip, topphemmelige atom-ubåter, berget alle typer havarister og vært losbåt, politibåt og passasjerbåt med sertifikat for 40 passasjerer. Det spesielle er at den aldri har blitt restaurert for å presenteres som verneverdig fartøy. "Oscarsborg" er blitt historisk i kraft av sin brukelighet, soliditet og verdi i aktive tjeneste.

Denne lille muskelbåten er blitt legendarisk. Mange på kysten kjenner "Borgen" fra dens arbeidsoppgaver mellom Svenskegrensa og Tromsø. Den har i tillegg hatt turer til Sverige og Danmark. Båten ble bygd av jern for statens regning hos Akers mek. Verksted i Christiania i 1874. Den måler 69,7 fot og er på 63 bruttotonn.



"Borgen" i Hasselvka.

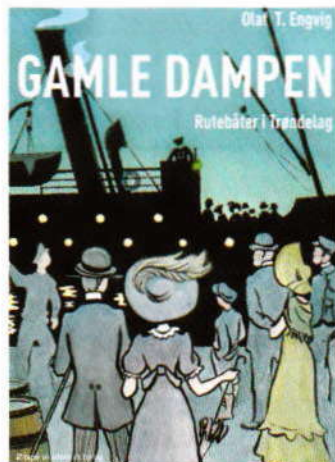
Boka kommer på Tapir Forlag i Trondheim. Tlf: 73593210.

Gamle dampen

Mange nikker nok gjenkjennende til bøkene "Gamledampen" og "Innsjødampen", som ble utgitt på Adresseavisens forlag i 1977 og 1978. Disse to bøkene omhandler rutebåtene på Trondheimsfjorden og rutebåtene på Trøndelags innsjøer. Lenge har disse bøkene vært utsolgt og vanskelig å få tak på. Men nå kommer de på nytt samlet i ett bind. I den nye boka er det også tatt med ekstrakapitler om "Børøysund", "Kysten" og Fæmunden 2" samt de to båtene som ble berget som en følge av bokutgivelsen, nemlig "Hansteen" og "Værdalen". Det kan også nevnes at postdampskipene også har fått sitt eget kapittel.

Gamle Dampen inneholder historien til de over hundre båtene som har gått i rutefart på Trondheim og Trøndelag. I 1850 traffikerte "Nidelven" Trondheimsfjorden – den første lokalrutebåten og det første passasjerdampskipet bygget i Norge. I denne boka blir rutetrafikken fram til våre dager grundig dokumentert i tekst og bilder.

Boka gir små gløtt av livet på båtene, kaiene og fjorden, fra plaskende hjulbåter, gjennom dampens gullalder fram til i dag. I første del av 1900-tallet hadde om lag 25 dampbåter daglig avgang eller ankomst i Trondheim – for et yrende liv!



Olaf T. Engvig har lang fartstid i maritim historie, og har utgitt en rekke bøker, blant annet om skoleskipene og om bruk av jern i skipsbygging. Han er nå bosatt i USA, men engasjerer seg fremdeles sterkt for å bevare en viktig del av norsk kulturarv. Han mottok i 1994 Kongens fortjenstmedalje i gull for sin innsats for maritim kultur.

Kai Otto Ødegård er journalist og har skrevet et kapittel om "Hansteen" som ble reddet og tatt til Trondheim. Han har også bidratt med et kapittel om hurtigbåter, ferger og fastlandsforbindelser.

I 1977 ble Gamle Dampen utgitt for første gang, og året etter kom Innsjø Dampen. Mye har skjedd med rutetrafikken i Trøndelag i løpet av de tretti årene som har gått. Stor etterspørsel har ført til at begge bøkene nå er samlet i en ny og oppdatert utgave.

Tapir Forlag. Tlf: 73 59 32 10

"Pelle" hele Arendals kjæledegge

Av Thor Hansen

Med flotte bilder og med velskrevet tekst forteller forfatterne Kristen Taraldsen og Hans Nikolai Terjesen om den lille sjarmerende sliteren "Pelle" i oppturer og nedturer gjennom et langt liv.

Båten ble sjøsatt ved Motala Mek. Werkstad i Sverige i 1882 med en lengde på 45 fot. Den lille dampbåten var en lystyacht i luksusklassen der bare det beste var godt nok. Det var den styrtrike grosserer Herman Eger i Kristiania som hadde bestilt båten, som skulle bli så komfortabel som overhodet mulig. Navnet på båten ble "Pippi" og mange mente hun var Norges vakreste båt med bl.a. plysj-seter, blanke messinglampetter i slingrebøyer, slipt glass og mørkt mahogny tre. Eieren fikk ikke nyte sin vakre båt lenge, for allerede i 1883 døde han og "Pippi" havnet i Arendal. Her fikk hun navnet "Pelle" og ble satt inn i rute på strekningen Hove gård på Tromøya – Arendal. I nesten 80 år gikk "Pelle" presis, sikkert og trygt under alle forhold, bortsett fra noen ekstra strenge isperioder, da man ikke klarte å holde åpen råk. "Pelle" tuslet og gikk fram til 1961, da ble Tromøybroen ferdig og trafikkgrunnlaget forsvant for den gamle sliteren. Hele "Sørlandets yndling", som så mange opp gjennom tidene hadde fått et kjærlig forhold til ble nærmest glemt.

I Oslo var det en håndfull unge menn som hadde sans for gamle dampbåter og i 1964 kom de over den lille rutebåten fra Arendal. Takket være et rentefritt lån fra bestemoren til en av karene, kjøpte de båten som la grunnlaget til Norsk Veteranskipsklub.

Siden ble det flere eiere og i 1985 ble "Pelle" overtatt av Stiftelsen Norsk Fartøyvern. Planene til stiftelsen er å føre båten tilbake til starten som lystyachten "Pippi", men arbeidet er ikke kommet i gang og båten er nå i sterkt forfall der den nå ligger i Bærum. Flere har opp gjennom årene arbeidet med å få gode gamle "Pelle" tilbake til Arendal, men eieren har ikke ønsket å selge.

I boken kan vi lese at sterke krefter nå er i gang med å skaffe tilveie midler for å gjenskepe "Pelle" slik hun var i sin storhetstid som lokalbåt på Sørlandskysten.

I 2007 ble det etablert en veteranskipsforening i Arendal, Stiftelsen D/S "Pelle". Målet er å skaffe båten tilbake til Arendal i en eller annen form eller bygge "Pelle" på nytt som en kopi og med justeringer for dagens sikkerhetskrav. Dette prosjektet har gått framover med solide skritt og den nye museumsbåten kan bli en realitet kanskje allerede i 2011.

Boken "Pelle", - hele Arendals kjæledegge oser av varm kjærlighet til den vesle dampbåten, den er rikelig illustrert med bilder og kartutsnitt og det er interessant lesning. All honnør til forfatterne for vel utført jobb!

Boken kan bestilles gjennom styreleder i D/S "Pelle",
Martin Mjånes, mob: 4823 6301. E-mail: alfmm@online.no



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

D/S "Atløy" ved Balestrand 2007.

Foto: Øystein Tveiten



Jubileumsturen nesten over.
Mannskapet på Børøysund, her fotografert i Kragerø.