

DAMPSKIBS

P O S T E N



Foto Tor-Ivar Volla

Gammel og ny tid . . .

Gammel og ny tid samlet i veteranskipshavnen på Akershuskaaien.

En av Oslos mest populære attraksjoner.

Bildet er tatt i anledning Oslo Kystkulturstevne 2009.

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 2.350

Styremedlemmer 2009

Norsk Veteranskibsklub

Postboks 1287 Vika, N-0111 OSLO

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

Terje Kvamme 55 28 31 18 / 951 35 711

Kasserer:

Gunvor Teigland 926 05 725

Stiftelsen D/S STORD I

Daglig leder: 911 62 906

Arne Sundal p: 55 13 09 04

Atløys Venner

Kystmuseet i Sogn og Fjordane,

Postboks 94 – 6901 FLORØ

www.atloy.no

Mobilnr. 900 51 867

"Shetlandsbussens Venner"

KNM "Hitra"

Postboks 1, Haakonvern,

5886 Bergen

Veteransklaget Stavenes

Postboks 36, 6851 SOGNDAL

www.ds-stavenes

Mobilnr. 993 91 904

Nordhordland Veteranbåtlag

N-5991 OSTEREIDET

Leiar: Pr. telefon

Tor Bjørgaas 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

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.
15. JANUAR 2010**

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
Formannen har ordet	4	En merkedag for	
Utkastelsen fra "Pappabodene"		hjuldamperen "Eric Nordevall II"	37
et faktum	6	D/S "Turisten" tilbake	42
Sjelden motor	7	Ants Lepson, - sjømann	
Tildeling av Oslo bys kunstnerpris	8	og marinemaler	44
"Børøysund"s sommertur		Sjøfolk og veteranbåter får sin hyldest .	50
til Flensburg	13	Fredet ferje kom hjem	52
D/S "Styrbjørns" sommertur 2009	20	Rjukanbanen 100 år, 1909-2009	55
"Før & No"-festivalen	30	Omasnekka - sjøens "folkevogn"	59
Hva skjer med D/S "Stavenes"	32	Sommerminner fra Göta kanal	60
"Fyrstereis" som trise om bord		Heder til "Stjernen"	61
på D/S Stord I	34	Bokanmeldelser	62

Manuskripter, bilder etc. til Dampskibsposten sendes redaktøren, helst på e-mail, men CD/DVD, 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 i NVSK har ordet

Kulturminneåret til tross, NVSK fikk ikke Oslo Havn til å skifte mening, og vi ble kastet ut fra "Pappabodene" med virkning fra 1. mai i år. I regi av klubben ble "stengningen" av husene markert den 29. april med en seremoni på kaia med støtte fra bl.a. Norsk Veteranvognklubb og Selskabet for Oslo Byes Vel. Vi har fortsatt ikke noe kontor, verksted eller klubblokale, og går mot en vinter der alt fra dugnadsarbeid og vedlikehold av skipene til klubbdrift, planlegging og rekruttering vil lide. Vi håper at vi i løpet av vinteren skal finne en løsning som vi kan leve med, men det er langt frem. Vi kan imidlertid allerede nå slå fast at NVSK i kulturminneåret 2009 har opplevd ett av de alvorligste tilbakeslagene for vår virksomhet de senere år. Det føles som om vi er satt 30 år tilbake i tid. Vi har også lært oss at heller ikke partiet Venstre er til å stole på i miljøspørsmål når kommersielle interesser presser på.



Mårten Ervik.

Hyggelig (og opptur for oss) var det derimot en uke senere (7. mai) da ordføreren i Oslo tildelte NVSK Oslo bys kunstnerpris for 2008 for restaureringen av DS Børøysund. I tillegg har vi senere kommet i god dialog med kommunen om skipene, noe som gjør at vi ser litt mer positivt på fremtiden.

Selv om det har vært en regntung sommer, har driftssesongen for DS Børøysund vært meget brukbar. Vi har kjørt flere turer enn vi hadde lagt inn i budsjettet, og spesielt har høstsesongen vært fin. Samtidig har vi prøvet ut nye driftskonsepter med tanke på å åpne fartøyet mer for publikum, og dette synes lovende. Den økte kjøringen har imidlertid også avslørt en svakhet: bemanningssituasjonen. Vi måtte avlyse en tur pga manglende (minimums)mannskap. Bevisst rekruttering er en sentral aktivitet hvis vi skal kunne fortsette vårt arbeid på dugnadsbasis.

Sommerturen med DS Børøysund til dampskipsstevnet "Dampfrundum" i Flensburg var en ny opptur. Det er noen år siden vi sist deltok, og vi ble tatt imot med åpne armer og stor entusiasme. Vi vant kappkjøringen (beregnet med handicap) mot 7 andre, større dampfartøy. Det som imidlertid varmet mest, var den store interessen og respekten vi fikk for vår istandsettelse og restaurering av DS Børøysund.

Vår konservative linje i bevaringsarbeidet med utgangspunkt i å ta vare på det originale så langt som mulig samt en streng linje når det gjelder tilpasning til kommersielle krav, ble høyt verdsatt og høstet stor anerkjennelse. Dette tar vi med oss hjem til Oslo og vil være en inspirasjon i vårt videre arbeid.

For DS Styrbjørn var årets sesong en forberedelse til neste års 100-års jubileum. Nytt brodekk er på plass, og det er laget solseil etter "gammel oppskrift" slik at skipet kan ta imot publikum/passasjerer på dekk i all slags vær. DS Styrbjørn dro i sommer på en rundtur i Oslofjorden med besøk i Moss, Fredrikstad og Sandefjord. Det ble omtale i lokalradio og aviser, åpent skip og passasjerturer. Turen ble avsluttet med "elvefestival" i Drammen i nært og godt samarbeid med Drammen Havnevesen og slepebåten Thor III. Her ble det i tillegg til åpne publikumsaktiviteter, kjørt representasjonstur med statssekretær og Havnedirektør. En flott generalprøve for neste år, og stor honnør til skip, dugnadsgjeng og mannskap!

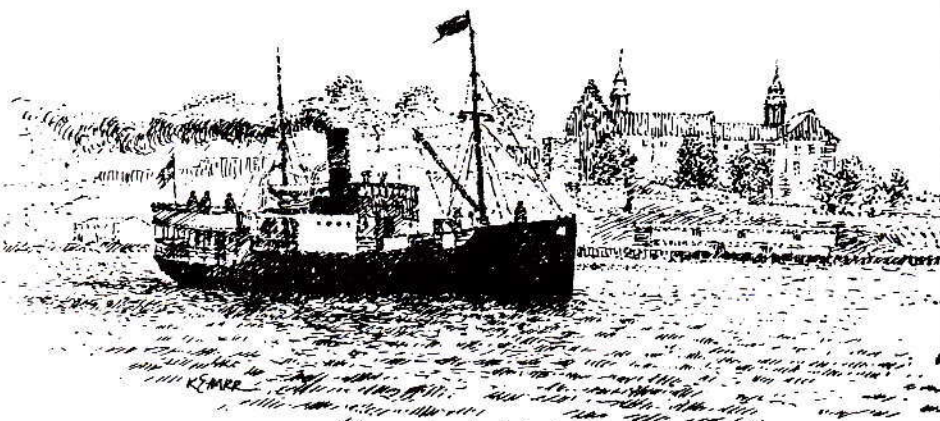
Jo da, selv om det har "blåst nordavind fra alle kanter" i år, har også de positive opplevelsene vært mange og gode, og forventningene til neste års sesong er store. Det er nok av gode ideer og oppgaver å gripe fatt i, men vi mangler flere frivillige til dugnader, kjøring og administrasjon. Jeg oppfordrer alle som har lyst til å engasjere seg – mye eller lite – til å ta kontakt med klubben.

Ha en fortsatt god høst!

Mårten Ervik

Formann i

Norsk Veteranskibsklub



Tegning: Karl Erik Harr.

Utkastelsen fra "Pappabodene" et faktum

Tekst: Mårten Ervik

Foto: Egil Jørgensen

1. mai ble entrist dag for kulturminnevernet og for Oslos Veteranskipshavn. På denne dag, midt i Kulturminneåret 2009, ble Norsk Veteranskipssklub kastet ut fra Dampskipsekspedisjonen og to tilhørende paviljonger på Rådhusbrygge 1. Bygningene er sammen med trepiren utenfor, de siste minner i havnen fra dampskipsepoken og tiden med de velkjente "pappabåtene". Veteranskipssklubben har reddet husene fra riving 2 ganger, restaurert og vedlikeholdt dem sammen med Riksantikvaren og Byantikvaren og brukt

husene som klubblokaler, møterom, arkiv, verksted og driftsrekvisitalager de siste 30 år. Bygningene og miljøet rundt er for lengst erklært bevaringsversdig, men til tross for dette insisterer Oslo Havn på at bygningene skal utleies til restaurantdrift!

Utkastelsen ble markert ved en enkel høytidelighet 29. april med taler, symbolsk stengning av husene for kulturelle aktiviteter og avduking av en enkelt plakett med husenes historie. Det møtte opp ca 50 sympatisører, blant dem flere som hadde vært med på å redde husene fra riving og senere restaurert husene på dugnad.



Formann i NVSK Mårten Ervik stenger kaihusene 29. april i år. Anne-Beth Meldre og Birthe Tåsåsen har begge vært med på å restaurere og istandsette husene. Båndet forandørene er en symbolsk markering av at husene nå blir stengt for kulturelle aktiviteter.



Det ble avduket et skilt/minneplate på kaihuset med husets historie. Platen ble ikke tillatt satt opp av Oslo Havn (på "prinsipielt grunnlag") og derfor senere tatt ned av NVSK.



Her blir det nå restaurant/servering.



Glimt fra dette unike havnemiljøet i Oslo havn.

For alle kulturvernere står utkastelsen som et ufattelig overgrep fra offentlige myndigheters side, samtidig som det skal minne oss om at i kollisjoner mellom

kultur og kommers, så taper kulturen. I 2009 blir fortsatt ikke det frivillige kulturvernet tatt på alvor.

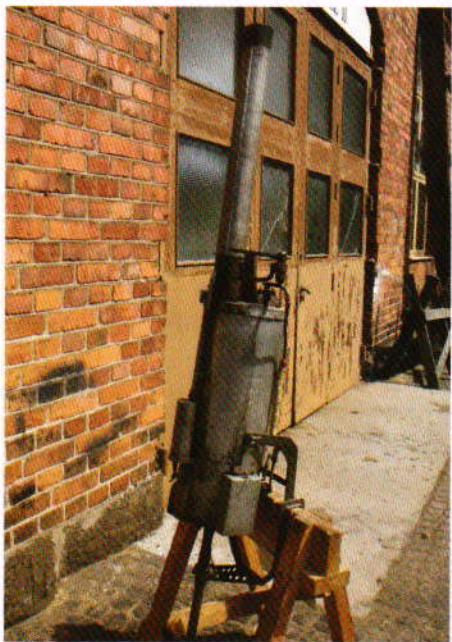


Foto: Thor Hansen.

Sjelden motor

Under vårt besøk på Forsvik Varv der hjuldamperen "Eric Nordevall" ble sjøsatt, fikk vi se denne dampdrevne påhengsmotoren som ble laget på 1940 tallet.

Tildeling av Oslo bys kunstnerpris



Av Mårten Ervik

Norsk Veteransklubb ble i år tildelt Oslo Bys Kunstnerpris for 2008 for arbeidet med DS Børøysund. Dette kom meget overraskende all den stund prisen tidligere stort sett har vært delt ut til utøvende kunstnere eller enkeltpersoner bak festivaler og ensembler.

Fra tildelingen av Oslo bys kunstnerpris med ordføreren i Oslo, Fabian Stang og formann i Norsk veteransklubb Mårten Ervik.

Prisen består av et diplom og en gavesjekk på NOK 50.000,00 og ble overlevert fra ordfører Fabian Stang til formann Mårten Ervik ved en tilstelning på Oslo Rådhus 7. mai.

Tildelingen ble begrunnet med:

"Norsk Veteransklubb får prisen for arbeidet med restaurering og bevaring av dampskipet Børøysund.

Børøysund har formell status som «verneverdig skip», slik at antikvariske prinsipper må følges i bevaringsarbeidet. Veteransklubben har brukt en halv million dugnadstimer på å restaurere båten siden den ble hentet til Oslo i 1969.

Ca. 2000 passasjerer opplever hvert år den kullfyrte båten i trafikk på Oslofjorden. Sommeren 2008 gjennomførte Børøysund en vellykket jubileumsseilas langs norskekysten til sin gamle hjemmehavn Stokmarknes.



Norsk Veteranskibs delegasjon: Bård Kolltveit, Magne Hansen, Eva Løken, Mårten Ervik, Brit Røstad, Karl Erik Harr, Yngve Konglevold og Arnold Lindtner.

Børøysund er en del av Oslos havneby og et "levende museum" for formidlingen av maritim kulturhistorie."

Norsk Veteranskibsklub oppfatter tildelingen som en anerkjennelse for det store arbeid klubbens aktive medlemmer har nedlagt på skipet i en 40-års periode, og samtidig som en håndsrekning fra Oslo by til det frivillige fartøyvernet på Oslo Havn. Samtidig signaliserer Oslo by at den er stolt over å ha museumsskip som DS Børøysund på havnen foran Rådhuset.

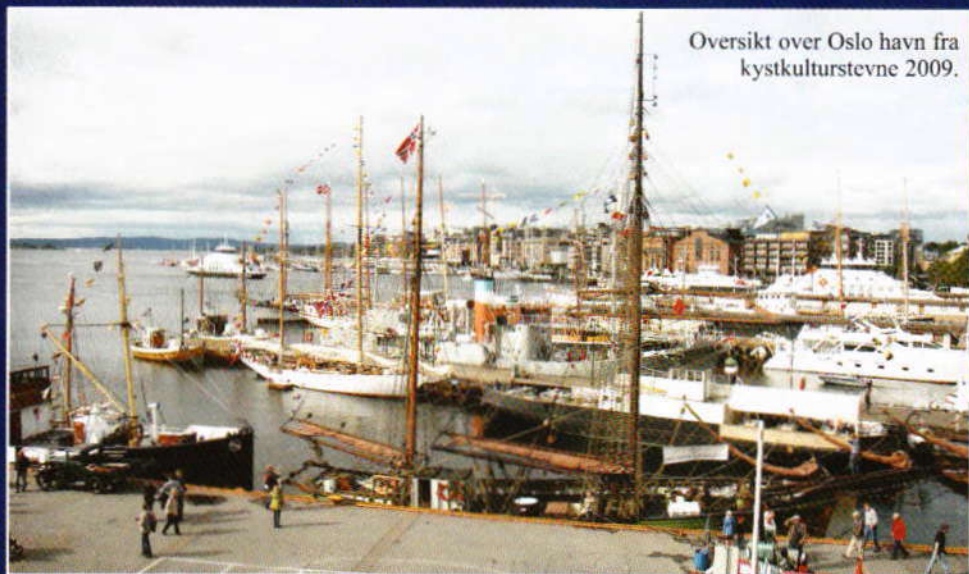
RETTELSE:

Ved en beklagelig feil, falt et navn ut på artikkelen om D/S "Hvaler" i forrige nr. 85.

Han som sto for bildene og skrev artikkelen var *Torje Braadland*.



Oversikt over Oslo havn fra
kystkulturstevne 2009.

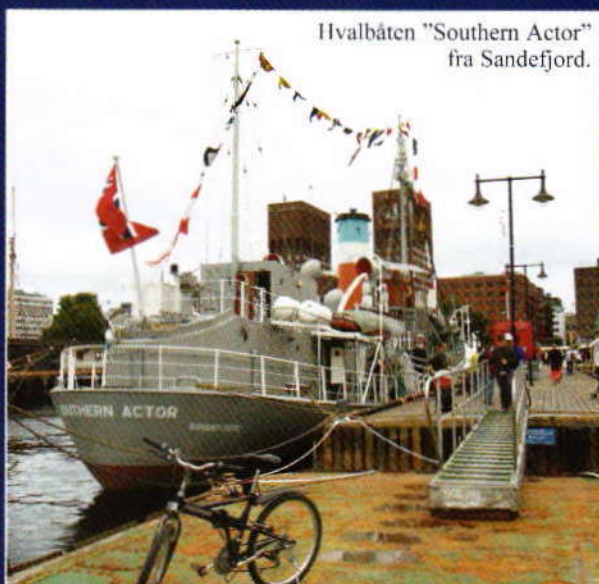


Tor-Ivar Volla har sendt Dampskibsposten en del bilder fra kystkulturstevnet på Akershuskaia lordag 5. og søndag 6. september. Dette stevne i regi av Oslo Maritime Kulturvernssenter (OMK) har i hovedoppgave å markere overfor Oslo kommune at vi er tilstede og bruker området. Hvert annet år blir dette stevnet arrangert, som samler bevaringsverdige og tradisjonelle fartøyer. Også veteranbiler, stands for gamle motorer, de forskjellige medlemsforeningene og mye annet var å oppleve. Det var også omvisning på en del av fartøyene og turer med "Børøysund", veteranbusser og trikker. Vi lar bildene tale for seg og takker innsenderen for trivelige bilder.

Demonstrasjon av flink hund
i livredning.



Hvalbåten "Southern Actor"
fra Sandefjord.



Veteranbiler av mange typer.



”Børøysund”s sommertur til Flensburg

Tekst: Eivind Lande

Hvert annet år arrangeres en gigantisk dampskipsfestival – «Dampf Rundum» – i den nordtyske byen Flensburg. Sommeren 2009 var det niende gang festivalen ble arrangert, og «Børøysund» var spesielt invitert dette året. «Børøysund»s fantastiske jubileumssesong i 2008 hadde vært meget krevende for både styret, jubileumskomiteen og de øvrige aktive medlemmene i Norsk Veteranskibsklub. Derfor så alle nå fram til en mer avslappende sommertur igjen. «Børøysund» har deltatt på «Dampf Rundum» tre ganger tidligere – i 1995, 1999 og 2001 – det var med andre ord åtte år siden skipet sist var i Tyskland.



«Børøysund» ved kai i Kolby Kås på den vakre danske øya Samsø sørvestre hjørne.

Foto: Eivind Lande



Styrmann Hans Alexander Nesse navigerer trygt ut Oslofjorden. Foto: Eivind Lande

Forberedelsene til turen gikk som planlagt – det var tilsynelatende ingen skjær i sjøen. Det eneste som det imidlertid alltid er knyttet en del spenning til er selve fartstillatelsen fra Sjøfartsdirektoratet. Kaptein Magne Hansen hadde vært relativt tidlig ute med søknaden i år, men svaret lot likevel vente på seg til tross for gjentatte muntlige purringer. En ukes tid før avgang kom avslaget som var begrunnet med at «Børøysund» ikke oppfylte SOLAS-regelverkets krav for passasjerskip i utenriksfart. Det er jo innlysende at et verneverdig skip som «Børøysund» ikke kan oppfylle et slikt regelverk. Det klubben hadde søkt om var jo fartstillatelse uten last og passasjerer – på lik linje med tidligere år. Det ble umiddelbart sendt formell klage på vedtaket, og etter en del fram og tilbake fikk skipet likevel lov til å seile til Flensburg. Disse

komplikasjonene med sjøfartsmyndighetene i forkant av sommerturene har nærmest blitt en tradisjon. En meget arbeidskrevende og uforutsigbar prosess hvor direktoratet kommer opp med nye krav, begrensninger og saksbehandlere hvert år. Dette er en situasjon som mange verneverdige fartøyer her i landet sliter med, og det er så langt ingen tegn til bedring.

Fredag 3. juli klokka 17.15 bakket så «Børøysund» ut fra Nordre Akershus kai med et mannskap på 28 personer. Vi var tre navigatører om bord, og mens Hans Alexander Nesse hadde første vakt på brua, tok kaptein Hansen og undertegnede en gruppevis gjennomgang av de viktigste sikkerhetsrutinene om bord – bl.a. utsetting av flåter og MOB-båt. To timer senere passerte vi Drøbak og turens første middag var klar i grytene. Som vanlig var den tilberedt av kokk og stuert Magnar Kristiansen fra Svolvær som for øvrig har 45 års fartstid fra Vesteraalens Dampskibsselskab. Været var rolig og fint og alt lå til rette for en behagelig nattseilas over Skagerak. Klokka 23.30 passerte vi Hollenderboen og kursen ble satt rett sør. Avdriften var minimal og i 9-tida neste morgen fikk vi øye på Skagen fyr forut på styrbord baug. To timer senere lå «Børøysund» vel fortøyd i fiskerihavnen i Skagen. Her var det rolig og fint å ligge i motsetning til kaianleggene litt lengre sør i byen hvor lystfartøyene holder til. Forrige gang skipet besøkte Skagen lå vi sammen med lystfartøyene,

men det ble lite vellykket. På grunn av ugunstig vindretning falt nemlig enkelte sotpartikler fra skorsteinen vår ned på de hvite lystfartøylene i området. Restaurantene på kaia var heller ikke særlig glad for å ha det unike norske kullfyrte kulturminnet i sin umiddelbare nærhet.

Vi ble liggende to dager i Skagen, og tida ble brukt til ulike aktiviteter som for eksempel proviantering, arkitekturvandring med viseformann Rolf Nordby og sykkeltur til Skagen fyr og Grenen. Enkelte fikk også med seg litt av Skagen visefestival som ble arrangert denne uka. Søndag spiste vi alle dansk frokost (lunsj) på det ærverdige Brøndums Hotel. Dette var Skagen-malernes populære stamsted i en årrekke og hotellet har beholdt mye av den opprinnelige atmosfæren fra storhetstida rundt forrige århundreskifte.

Mandag morgen måtte vi imidlertid sette kursen videre sørover, og etter 14 timers seilas ankret vi opp i Ebeltoft Vig. Selve seilasen og landskapet denne dagen var relativt kjedelig, men været var fortsatt bra og mannskapet nøt sjømannslivet både på vakt og frivakt. På tirsdag fortsatte vi sørover forbi Samsø og Endelave og ankom Fredericia på ettermiddagen. Byen var valgt som bunkringshavn både på sør- og nordtur, og vår kull-leverandør i Vejle kom kjørende med ti tonn kull som planlagt. «Børøysund» har aldri tidligere besøkt denne byen, og selve havnefasilitetene var ikke særlig forlokkende. Det var langt å gå inn til butikker, dusjer og hyggelige



Etter en vellykket sykkeltur til Skagen fyr og Grenen, var det deilig med en utsøkt dansk frokost på Brøndums Hotel. Fra venstre: Anne, Rolf, Laila, Britt, Ole, Agnar, Nils og Svein.

Foto: Else Ellila



«Bussard» fra Kiel er noen få år eldre enn «Børøysund». Skipet var engasjert i utplassering og vedlikehold av staker og andre sjømerker. Hundretusener av skuelystne spaserte forbi dampskipene i løpet av de tre hektiske «Dampf-Rundum»-dagene i Flensburg. Foto: Else Ellila

danske kroer. Derfor utviklet det seg raskt mytterilignende tilstander blant deler av mannskapet. Etter at byssedepartementets Kathrine Espeland hadde invitert damene på champagne i røykesalongen, og kapteinen hadde lovet at han skulle forsøke å finne en bedre bunkringshavn til nordturen, roet gemyttene seg. Det som i utgangspunktet så ut til å bli en stusselig kveld i en heller kjedelig havn, skulle imidlertid vise seg å bli noe helt annet. Kathrine Espeland så muligheter der vi andre ikke gjorde det. Hun organiserte konkurranser i kullkasting, potetløp, søppelsekklop og lignende. En stor suksess. Senere på kvelden fikk vi for øvrig besøk av en norsk kaptein på en av Yara sine tankbåter. Han var eneste nordmann om bord og var derfor underernært på å kommunisere på morsmålet. Besøket endte med at han inviterte oss om bord på omvisning og forfriskninger. Det ble både hyggelig og interessant.

Neste dag gikk ferden videre via Lillebælt, Als Fjord og Als Sund til Sønderborg. Et frodig og vakkert landskap hele veien. På formiddagen ble det arrangert en uanmeldt brannøvelse om bord. Det var full fyr i røykesalongen og sju korte og ett langt støt i dampfløyta fikk mannskapet til å reagere umiddelbart. I løpet av fire minutter var begge vannslangene under trykk på brannstedet. Kloke hoder hadde selvsagt slukket brannen ved hjelp av brannslukkingsapparater lenge før slangene

var på plass. Tidlig på ettermiddagen var vi fortøyd i Sønderborg og her hadde vi relativt godt med liggetid. Avgang neste dag var satt til klokka 14.00. Sønderborg er en fin by hvor vi har vært flere ganger tidligere, og oppholdet ble brukt til de vanlige gjøremål knyttet til personlig hygiene, utflukter av ulik karakter, proviantering og bespisning. I tillegg var det lagt opp til en siste finpuss av «Børøysund» slik at skipet skulle fremstå mest mulig presentabelt ved ankomsten i Flensburg. Distansen fra Sønderborg til Flensburg er kun 21 nautiske mil, så ca kl. 1700 var vi vel fortøyd i den fine og gamle tyske byen.

Neste dag ble hektisk med «åpent skip» på formiddagen, stevnets offisielle åpning klokka 18.00 og paradeseilas med passasjerer senere på kvelden. Turen gikk i sakte tempo ut fjorden, men det var lagt opp til den tradisjonelle kappseilasen – «das Dampferrennen» – på tilbaketuren. Maskinsjef Pål Guldbrandsen og den øvrige maskinbesetningen var topp motivert. «Børøysund» har aldri vunnet dette prestisjefulle racet tidligere, og sjansene for å slå «Stettin» og en del andre fartøyer var vel heller liten også dette året. Etter at alle skipene hadde lagt seg på linje gikk startskuddet. Vi kom godt i gang, men måtte etter hvert innse at vi ikke hadde sjanse til å kjempe helt i toppen, men maskingjengen gav seg ikke, og etter hvert viste det seg at vi dro forbi det ene fartøyet etter det andre. Til slutt var det bare «Stettin» og «Alexandra» som gikk før oss over målstreken. På bakgrunn av denne fantastiske innsatsen, ble vi likevel utropt som klar vinner av racet. Det skyldes en ny og meget avansert utregningsformel som arrangørene hadde tatt i bruk hvor både skipets byggeår, maskinstørrelse og utseilt distanse fra hjemmehavn visstnok spilte inn. Seieren resulterte bl.a. i et utall gratulasjoner, utsøkte premier sponset av det lokale bryggeriet og meget flott omtale i tyske medier.

De to neste dagene ble også ganske hektiske. Arrangøren hadde lagt opp til at alle de større deltakerskipene skulle gå fire korte passasjerturer hver både på lørdagen og søndagen. Det var et nøye gjennomarbeidet ruteopplegg hvor de oppsatte ankomst- og avgangstider måtte følges på minuttet. Logistikken i havneområdet fungerte perfekt, og vi hadde full båt på de fleste turene. Når de siste passasjerene hadde gått på land søndag kveld i 19.30-tida var det imidlertid ennå ikke slutt. Klokka 21.00 hadde vi invitert en rekke mannskaper fra de andre deltakerskipene ombord til norsk kveldsbuffet på «Børøysund». Dette er en meget populær tradisjon og vi fikk som vanlig mye skryt for både mat og drikke. At det virkelig var mulig å lage så mye flott mat i den lille kullfyrte byssa, imponerte de utenlandske gjestene enormt. På de fleste andre dampskipene som deltok på stevnet har det nemlig blitt installert ganske mye moderne maskiner og utstyr for å lette arbeidet. På samtlige passasjerturer fikk vi for øvrig også svært mange positive kommentarer i forhold til nettopp originalitet og autenticitet. Folk følte virkelig at de var om bord i «ekte vare». De var imponert over mangel på oppvaskmaskiner, kjøleskap, kartplottere, dusjer, øltappekraner osv.

Stuerten og «hans damer» hadde virkelig gjort en kjempejobb den siste dagen i Flensburg. Skipper og styrmann meldte seg derfor frivillig til å ta oppvasken etter at gjestene hadde gått på land, selv om dette jo er kulturhistorisk helt forkastelig. Det var en sliten gjeng som ved midnattstider samlet seg i førsteplassalongen til et

velfortjent glass. Stemningen var god, stevnet var vel gjennomført, vi hadde vunnet racet og vi hadde fått utrolig mange positive tilbakemeldinger fra det tyske folk. Arrangøren hevdet at 420 000 personer hadde besøkt stevnet – heldigvis var ikke alle disse om bord i «Børøysund». En rolig hjemtur lå nå foran oss.

Mandag morgen var det oppbruddsstemning og det ble mye «auf Wiederseh'n-fløyting» i det skipene forlot Flensburg. Vi skulle seile til Middelfart denne dagen. Det skulle vise seg å være et mye bedre valg enn Fredericia som opprinnelig planlagt. Vi lå nærmest midt i byen, det var dusjer på kaia og vi fikk flott underholdning takket være gruppen Visens skib som var på turne og tilfeldigvis skulle spille like ved der vi lå. De hevdet selv at «de var på turne med danske og nordiske sanger på programmet som en pokkers underholdende protestaktion mod mediernes mangel på kulturpolitisk ansvar for den gode dansksprogede sangpoesi». Det var i alle fall humor og visesang av høy kvalitet!

Dagen etter fikk vi igjen besøk av vår kull-leverandør i Vejle og åtte nye tonn kull ble tatt om bord. Da hadde vi mer enn nok til hjemturen. Denne formiddagen fikk vi også hyggelig besøk av vår trofaste fyrbøter Hjalmar Kirkeby som nå er 89 år. Han var på besøk hos sin danske venninne Jytte som holder til i dette området av Danmark. Etter en strålende lunsj i finværet dro vi videre til neste destinasjon – Samsø – en relativt stor øy som for mange er kjent fra en TV-serie med samme navn. Denne vakre øya har aldri tidligere hatt besøk av «Børøysund» og spenningen var derfor stor i det vi klappet til kai i ferjehavna Kolby Kås på øyas sørvestre hjørne. Selve ferjestedet var ikke særlig innholdsrikt, men vi fant selvfølgelig stedets gjestedusjer og eneste kro. Da var de viktigste elementene på plass. Hele onsdagen var satt av til å utforske øya – noen leide sykler og noen kjøpte dagskort på bussen. Uansett transportmiddel var alle enige om at øya var absolutt verdt et besøk. Personlig var jeg særlig imponert over den lille byen Nordby (som selvfølgelig lå nord på øya). Her var det de danske bindingsverkshusene med halmtak som dominerte. Nordby ble for øvrig kåret til Danmarks best bevarte landsby i 1990.

Torsdag formiddag var det avgang fra Samsø og nå skulle vi etter planen seile direkte til Grebbestad i Sverige – en distanse på 184 nautisk mil. Selve avgangen fra Kolby Kås var det knyttet litt spenning til pga. at det nå hadde blåst opp ganske kraftig fra sørvest. Vi fikk lagt skipet i ønsket posisjon og med full fart akterover traff vi moloåpningen som planlagt. Så var det lang seilas nordover til Skagen, noe mer vind enn på sørtur, men ingen grunn til å frykte overfarten fra Skagen til Grebbestad. Der hadde vi fått kaiplass fra klokka 12 neste dag. Vi hadde gjort god fart nordover og var derfor tidlig ute. I 7-tida på morgenen ankret vi derfor opp ved Musøen – en liten time sør for byen. I Grebbestad var det som vanlig stappfullt av lystbåter og sommergjester. For at stuerten skulle få en fridag, ble det arrangert fellesmiddag på en av byens mange bryggerestauranter. Selv om vi nå var vant til meget eksklusiv og velsmakende mat om bord, var dette ingen dårlig erstatning.

Lørdag morgen gikk turen til Koster og vår faste ankringsplass ved Kilesund brygge. Her hadde vår båtsmann Harald Halvorsen gode forbindelser som sørget for å skyss oss inn til land. De fleste benyttet deretter dagen til sykkeltur over det meste



Middag på akterdekket hører med på enhver sommertur. Fra venstre og rundt bordet: Laila, Anne, Torill, Ole Richard, Ragni, Georg, Magne, Rolf, Magnar, Svein, Nils og Britt. Egil fotograferer ved livbåten. Foto: Else Ellila

av Syd-Koster, bestigning av det høyeste punktet på øya – Valfjellet og krobesøk på Långegjerd. En meget vellykket ekspedisjon til tross for dårlig vær. Om kvelden satte det inn med østlig stiv kuling – den uheldigste vindretningen i Kosterhamnen, men med hele ankerkjettingen ute, registrerte nattevaktene ingen dregging. Det var planlagt grilling på dekk denne siste kvelden, men værforholdene gjorde at det i stedet ble indrefilet av svin i kullfyrt bysseovn og bespisning i førsteplassalongen. Det ble en førsteklasses avslutning på en hyggelig sommertur. Seilasen fra Koster til Oslo dagen etter ble tilbakelagt på nøyaktig åtte timer, noe som visstnok skal være ny rekord.

D/S "Styrbjørns" sommertur 2009

Tekst: Øyvind Ødegård – oyvind.odegard@gmail.com

Foto: Øyvind Ødegård, Stig Henning Hermansen og Marinen

Det er tirsdag formiddag 11. august 2009. Solen varmer fra skyfri himmel. Båtsmann Arild Mathisen tar i mot skipssekken min og jeg følger etter om bord i D/S "Styrbjørn". På broen pusser dekksmann Leif Kristoffersen messing. Maskinsjef Erik Bache Steen forteller at alt går etter planen. Det vil si at damptrykket er på vei oppover. Sjefsfyrbøter Magne Nilsen og fyrbøter Olav Insetviken sveiser et rør på babord side. Kvartermester Gøran Hansen sjekker kart og sikkerhetsutstyr og krysser av i rapportskjema. Liaison offiser Yngvar Vea legger siste hånd på det elektriske utstyret. Terje Bjerén er maskinist i dag og har startet oppmykningen av maskinen. Fyrbøter Tom Bjørge Jensen er på plass. Han har fyrt hele natta. Dekksmann Paul Roar Fjeld har lagt fram ny trosse akterut. Og Stuert Anne Kari Jansen har kaffe og wienerbrødstenger klare. Alle er kledd for å ta i mot VIP gjestene.



Fyrbøter Tom Bjørge Jensen er på plass. Han har fyrt hele natta.

Foto: Øyvind Ødegård.



Havnedirektøren i Oslo taler til mannskaper og passasjerer på "Styrbjørn".
Hun har tatt på ny "Styrbjørn" caps. Foto Øyvind Ødegård

På kaia står kapteinen og liaison offiseren. Hver av passasjerene får kopi av passasjerlista slik at de kan se navn og tittel på sine medreisende. Presis klokken 1700 går de om bord. Med havnedirektøren i Oslo havn, Anne Sigrid Hamran, i spissen. Maskinsjef Tom Gundersen er sykmeldt, men i dag er han her. Han har med tre VIP'er. VIP'ene håndhilser på hver av mannskapene. Det er ingen ende på mannskapets gjestfrihet. Dette merkes. Alle blir sett. Alle føler seg vel.

Kapteinen foretar livbåtmønstringen, og informerer om sikkerhetsrutiner og sier:

- Maskinsjefen har gitt tillatelse til at tre passasjerer kan være i maskinen ved avgang. Er det noen som har lyst?
- Jeg, svarer Havnedirektøren raskt og er oppe med hånden.

Hun klatrer ned den tre meter lange lederen til maskinen. Erik Bache Steen har aldri gjort forskjell på folk. Han gir sine ordre:

- Du kan føre manøverboken.
- Javel, sier Anne Sigrid Hamran og griper pennen.

Vi glir langs kaiene i Oslo havn. Snur oss inne ved Operaen. Fløyter utenfor Oslo Havnekontor. Snur oss tett inntil Aker Brygge. Passasjerene får fløyte i tur og orden. Alle i Oslo sentrum hører "Styrbjørn" er ute på tokt. Kapteinen kaller opp Oslo

Kontroll og forteller at sjefen deres er utenfor. De kommer ut på verandaen i Oslo havnekontor, og Hamran belønner de med tre lange støt i fløyta.

I sin takketale for turen sa Havnedirektøren til passasjerer og mannskap at hun var utrolig imponert over "Styrbjørn" og dens mannskap. I en epost til kapteinen dagen etter skrev hun:

"Tusen takk for turen! Det var en ekstraordinær opplevelse!"

Avgang OSLO

Arkitekt Bernt Marius Berntsen i Statsbygg er nytt medlem i Norsk Veteranskibsklub. Han tok turen til Nordre Akershus kai, og lot fortøyingene gå og så oss vel av gårde onsdag 12. august klokken 1000.

Oslo Kontroll klarerte "Styrbjørn" sydover i kystsonen. Horten Kontroll klarerte oss videre i østre løp. Havneinspektør Knut Larssen i Moss hadde sørget for kaiplass på nordsiden av kanalbroen. Klokken 1530 fortøyde vi i Moss.

Sommerturen 2009 var i gang .

MOSS

Arild Mathisen lager ualminnelig god mat. Mannskapet benket seg rundt middagsbordet på akterdekk og spiste. Det ble ikke avvirket noen samtaler under måltidet. På kaien sto de skuelystene. Etterpå fikk de komme om bord og se og handle luer, krus og postkort. Moss Turistkontor foreslo at kapteinen og maskinsjefen lot seg intervju av Moss Radio. Slik at publikum kunne bli klar over mulighetene til turer neste dag. Kjell Rasmussen har vært 20 år ved den norske sjømannskirken i Baltimore. Vi ble kjent med han, og utnevnte Kjell til sjømannsprest i Moss. Han kom til avtalt tid neste dag og kjørte skipsledelsen i radiointervju.



Øyvind Ødegård og Erik Bache Steen i Moss Radio.

Foto: Stig Henning Hermansen

Sjøfartsdirektoratet i Oslo kom på befaring med 2 timers varsel. Bakgrunn for dette var avslag på søknad om å gå til Strømstad. Dermed måtte det søkes om ny fartstillatelse: Til Fredrikstad, Sandefjord, Drammen og Oslo. Endre Angelvik var i løpende kontakt med Sjøfartsdirektoratet i Oslo. Overingeniør Glenn Klemmetsen foretok gjennomgangen. Vi fikk pålegg om 6 nye sjøkart. Veldig spesielt da det kom nye kart i juli 2009. Altså

bare noen dager tidligere. Det ble utstedt ny fartstillatelse på stedet. "Styrbjørn" ble besiktiget og godkjent for seilasen.

Om kvelden ankom Endre Angelvik og Hilde Albriksen fra Oslo med nye kart.

Vi stevnet ut fra Moss med 7 passasjerer på en to timers lokal tur. Halv fart forover i en bue klar av fortøyd plastikk. Kvartermester Gøran Hansen snurrer plutselig roret rundt - som om han skulle være på tivoli.

- Roret virker ikke, roper han til kapteinen som står på babord broving.

Kapteinen slår full fart akterover, og meddeler maskinen på "bredbåndet" at roret har sluttet å fungere. Etter noen sekunder, kommer kapteinen på at skipet kan styres direkte fra styremaskinen på båtdekket. Rormannen blir beordret ditt. Det blir slått sakte fart forover og kurs midt i farvannet. Turen går videre mens Erik Bache Steen og Magne Nilsen ankommer båtdekket med fyldige verktøykasser. Feilen - en splint som har falt ut - blir lokalisert og alt er som normalt etter 30 minutter. Makeløst mannskap.

FREDRIKSTAD

Lørdag 15. august 2009 klokken 1200 kom seksjonssjef Alexander Ytteborg på besøk om bord på D/S "Styrbjørn" i Gamlebyen. Han leder avdelingen hos Riksantikvaren som har sørget for støtte til "Børøysund" og "Styrbjørn" gjennom mange år.

Han uttalte:

- Jeg har fulgt "Styrbjørn" siden jeg var 8 år. Det er et meget flott skip som vi har grunn til å glede oss over alle parter.

Alexander Ytteborg ønsket skip og mannskap en god og sikker seilas videre til Sandefjord.

Dessverre måtte kapteinen kansellere passasjerturene søndag på grunn av været. På formiddagen var det sørvestlig sterk kuling 15 meter per sekund, økende til sterk kuling 20. Det var ikke forsvarlig å gå fra kai. I løpet av 2 timer steg vannet i Glomma 15 centimeter. Ovenfor kaia brakk vinden av eikegrener som hadde sittet der i alle år.

Vi tapte kroner 3.600 i seilingsinntekter.

Imidlertid hadde vi åpent skip. Cirka 60 besøkende og godt salg.

Kapteinen besluttet å gå fra Fredrikstad mandag morgen 17. august 2009 klokken 0900. Den sterke vinden dagen før hadde øket vannstanden i Glomma. Vannet som vinden hadde presset inn i Glomma dagen før kom ut sammen med det andre vannet i Glomma. Det var uforutsigelig å forsøke å snu "Styrbjørn" ved ferjeleiet. Kaptein Terje Gundersen på ferja rådet oss til å gå et stykke forbi Fredrikstad brua på vei til Sarpsborg og snu der. Det gjorde vi. Jeg var i maskinen før avgang og snakket med maskinsjefen og maskinisten og fyrbøteren. Alle sa:

- Vi er klare!

- Vi vil utføre alle manøverordre på sekundet!

Slik ble det.



Fra venstre: Erik Steen, Arild Mathisen, Paul Roar Fjeld, Gøran Hansen, Alexander Ytteborg, Tom Bjørge Jensen og Magne Nilsen. Foto: Øyvind Ødegård.

Da siste trossa var inne, gav jeg ordre om full fart forover. "Styrbjørn" sank ned en halv meter akterut og kastet seg fram. Vi passerte ferjeleiet i Gamlebyen som planlagt med en meters avstand. En eldre dame som sto der tok to skritt tilbake og ropte opp til meg:

- Det går unna.
- Helt nødvendig, ropte jeg tilbake.

Vi kjørte oppover og under Fredrikstad brua i 5 knops motstrøm. Der Glomma svinger østerover, gikk vi helt over på babord side. Tok hardt styrbord og på ny full fart forover. Strømmen tok tak i baugen på "Styrbjørn" som da lå på tvers i Glomma og drev med 5 knop nedover. Så var det full fart akterover. Akterenden dreide sakte babord over og vi rettet oss opp og inn i strømmen på riktig måte. Mens vi seilte nedover Glomma med full fart akterover. Så var det sakte fart forover og stø kurs midt under Fredrikstad brua på vei ut. Vi holdt 10 knop under brua.

John Abrahamsen (71) hadde mønstret på som dekksmann dagen før. Han har 25 år bak seg i Sandefjord havn, og for tiden er han fast mannskap på hvalbåten "Southern

Actor". Han hadde roret ut fra kai og oppover Glomma og nedover Glomma denne dagen.

- John, sa jeg.
- Ja, kaptein, sa han uten å slippe øynene fra styringsmerket han hadde tatt seg ut.
- Du er en makeløs god rormann John! Bedre har jeg ikke sett. Du vet i dag har det vært en dag uten marginer.
- Takk kaptein! Tusen takk!

"Styrbjørn" vred seg i strømmen, men John Abrahamsen holdt den akkurat der den skulle være. Ved enden av Øra fikk vi klarering av Horten Kontroll til å gå gjennom Kjøkøysundet og nord om Rauer, tvers over fjorden, ned Vrengen, forbi Tønsberg Tønne og inn til Sandefjord. Broren til John, Svein Abrahamsen (65), hadde også mønstret på dagen før. Etter Kjøkøysundet avløste han broren.

SANDEFJORD

"Styrbjørn" ankom Sandefjord mandag 17. august 2009 klokken 1530 som varslet.

På kaien sto Havnesjef Arnt Bjørnar Christiansen (61) og hans medarbeidere for å ønske skip og mannskap velkommen til Sandefjord.

Neste dag klokken 1000 kom havnesjefen på besøk om bord for å bli orientert om "Styrbjørns" historie og videre planer. Havnesjefen hadde med gaver til hver enkelt av mannskapet. Videre fikk kapteinen overlevert Sandefjords Havneemblem som er den største ære et skip og hennes mannskap kan bli vist ved et havnebesøk. Den skal settes opp i salongen.

Videre ble kapteinen invitert opp til Sandefjord Havnekontor. Havnesjef Bjørnar Christiansen sa at dersom "Styrbjørn" la turen om Sandefjord neste år når vi legger ut



Ovenfor kaia Gamlebyen knakk vinden av grener som hadde sittet der i alle år.

Foto: Øyvind Ødegård



Havnesjef Arnt
Bjørnar Christiansen
overrekker gave til
sjefsfyrbøter
Magne Nilsen.

Foto: Øyvind Ødegård

på vår 100 års feiring seilas, vil havnesjefen innrette ferien sin slik at han selv kan ta i mot skip og mannskap. Han syntes at det da ville passe med en lunsj på mannskapet og billetter til Hvalfangermuseet for Sandefjord havns regning.

Jeg samrørde meg med maskinsjefen og bestemte avgangen til Drammen klokken 1000 neste morgen. En skuelysten kom bort og spurte om det var mulig å bli med til Drammen neste dag.

- Vi kan ikke ta passasjerer på kysten, sa jeg.
- Du skjønner jeg har gyldig dekksoffiser sertifikat 1, sjøkaptein og ROC radiosertifikat. Jeg arbeider til daglig i Nordsjøen.
- Jeg kan mønstre deg som styrmann for turen, sa jeg.

Dagen etter var Bjørn Dagfinn Karlsen (55) på plass om bord som styrmann. Han var meget profesjonell og seilte hele veien til Drammen.

HORTEN

- Det er kapteinen på "Styrbjørn" som ringer.
- Hva kan vi gjøre for dere, sier Horten havnekontor.
- Kan vi gå innom dypvannskaia og ta med et nytt mannskapsmedlem?
- Det er i orden. Gå inn på enden av kaia.

Vi siger inn mot enden av kaia, og havnebetjenten står klar til å ta i mot springet.

- En slik flott båt må komme til Horten og ligge her en stund, roper havnebetjenten opp til meg.
- Neste gang, roper jeg tilbake.

Vi seiler videre til Drammen. Horten Kontroll ber oss holde utkikk etter tømmerstokker i Drammensfjorden. Styrmann Bjørn Dagfinn Karlsen gir ordre om ekstra utkikk hele veien opp til Drammen.

DRAMMEN

Onsdag 19. august 2009 klokken 1600 ankom vi Drammen Havn. Havnedirektøren selv - Einar Olsen - var på kaia og ønsket skip og mannskap velkommen. Havnedirektøren har leid inn "Styrbjørn" slik at vi skal være med på åpningen av den nye delen av Drammen havn fredag 21. august 2009. Havnedirektøren tok seg tid til å gå ombord på "Styrbjørn" for å se på båten og snakke med mannskapet.

Kapteinen avtalte med havnedirektør Einar Olsen om at "Styrbjørn" skulle seile havnedirektøren og hans følge fra Drammen havnekontor og til det nye havneanlegget på Holmen i Drammen. Havnedirektøren holdt pressekonferanse på sitt kontor klokken 1100. Klokken 1130 ankom Einar Olsen og hans medarbeidere og gjester til "Styrbjørn". Vi ligger klar med dampen oppe. Kvelden før prøveseilet vi strekningen. Vi brukte 11 minutter. Jeg snudde "Styrbjørn" den riktige veien. Slik at vi bare kunne sette avgårde.

Fredag 21. august 2009 klokken 1100 lå vi klar utenfor kontoret til Drammen havnevesen for å seile havnedirektøren og hans følge til den nye havna i Drammen. Da ringte kapteinens mobiltelefon. Oslo nummer. Ingen navn. Altså en ukjent.

- Det er Øyvind.
- Det er fra Fiskeri- og kystdepartementet. Snakker jeg med kapteinen på "Styrbjørn".
- Ja!
- Kan du ta med to passasjerer til?
- Nei! Det er ikke plass.
- Du skjønner statssekretær Vidar Ulriksen og Benedicte Bruun-Lie lurte på om de kunne bli med deg sammen med havnedirektøren og hans følge. Det er statssekretæren som skal åpne den nye havna.



Scott Bekke (12) viste passasjerne opp på båtdekket.

Foto: Øyvind Ødegård

- Det er plass. De er hjertelige velkomne! Jeg lar to andre stå igjen på kaia.
- Fint. Da ringer jeg statssekretæren og meddeler han dette.



Skipssjefen på KV "Nornen" kapteinløytnant Tore Nilsen Gabrielsen er på 10 – kaffe om bord i "Styrbjørn" søndag formiddag.

Foto: Øyvind Ødegård

Klokken 11.30 ankom gjestene med havnedirektøren i spissen. Kapteinen ønsket den enkelte velkommen. På brua sto Staff Captain Tom Gundersen klar ved telegrafan. Liaison offiser Yngvar Vea ved roret. Maskinsjef Terje Bjerén hadde maskinen i gang på sakte akterover. Det var singlet opp til kun akter spring og trosse på bakken. Bjørn Anderssen sto klar på kaia til å la gå. Båtsmann Arild Mathisen forut. Barnebarnet til Arild Mathisen, Scott Bekke (12), viste passasjerene veien opp til båtdekket. Paul Roar Fjeld var akterut. Magne Nilsen og Georg Jensen på fyrdørken. Hans-Alexander Nesse, Erik Steen og Endre Angelvik hadde gått i forveien med "Thor III".

Vi seilte nedover elva med 11 knop.

- Det er rart å bryte fartsgrensen i egen havn, sa Einar Olsen.

Vi tok en solid babord sving ved Drammen Yard. Yngvar Vea tok peiling midt på den nye kaia. Vi holdt bra fart helt fram til kaia. Så full fart akterover. Østlig vind virket som om vi skulle hatt sidepropellere. Elegant ankomst. Bare klask, klask så lå vi der. Vi brukte 10 minutter på turen. Passasjerene var overveldet. Og deres godvilje mot skip og mannskap tok ingen ende. Havnedirektør Einar Olsen sa:

- Du holder det du lover. Og du leverer!



Terje Bjerén og Øyvind Ødegård på plass i sjefsstolene om bord i KV "Nornen".

Foto: Marinen

Inger Marie Wøllo, medlem i Norsk Vetaranskijsklub, arbeider sammen med Fiskeri- og kystminister Helga Pedersen. Hun oppfattet hva som var i ferd med å skje, og fikk gitt nødvendige signaler i departementet til å omdirigere statssekretæren til "Styrbjørn". Makeløst.

Åpningen av den nye havna i Drammen ble en formidabel suksess. 15.000 mennesker kom på besøk. På "Styrbjørn" sto folk i kø for å komme om bord. Langs den nye kaia lå "Styrbjørn" først, deretter "Thor III", så kystvaktskipet KV "Nornen" og bukserbåten "Tofte II".

Søndag ettermiddag 24. august 2009 klokken 1430, var det kapteinskifte på D/S "Styrbjørn" og M/S "Thor III". Kaptein Hans - Alexander Nesse overtok kommandoen på D/S "Styrbjørn" og kaptein Øyvind Ødegård overtok kommandoen på M/S "Thor III". Skipenes oppgave var å gå sammen ut i Drammensfjorden og eskortere containerskipet M/S "Uranus" som første skip inn til den nye kaia på Holmen.

På "Thor III" hadde jeg med meg maskinsjef Erik Bache Steen, staff kaptein Tom Gundersen og dekksmann Paul Roar Fjeld. Staff kaptein Gundersen, som til daglig er maskinsjef, førte "Thor III" mesteparten av turen.

Mandag 24. august 2009 klokken 1000 overrakte havnedirektør Einar



Olsen Drammen havns Havneemblem til kapteinen på "Styrbjørn". Dette er den største ære skip og mannskap kan bli vist i en havn. Havnedirektøren var meget fornøyd med vår innsats under åpningen av den nye havna på Holmen i Drammen. Tirsdag 25. august 2009 klokken 1000 seilte "Styrbjørn" fra Drammen til Oslo. Erik Tischbein var påmønstret som styrmann. Han seilte hele veien. Meget profesjonell.

På kaia i Oslo sto rederiets flaggkaptein Magne J. Hansen og tok i mot oss.

Havnedirektør Einar Olsen og statssekretær Vidar Ulriksen på "Styrbjørns" broving.

Foto: Øyvind Ødegård

”Før & No”-festivalen

Folkefest, nostalgi og kulturminne

Tekst: Harald Kvinge Foto: Harald Sætre

Festivalen ”Før & No” blei arrangert dagane 25.-28. juni 2009 i Leirvik hamn, Stord. Folk innan veteranbåtmiljøet, Sunnhordland Muscum/Stord Maritime Museum og næringsdrivande på Leirvik, gjekk saman for å få til noko til ”gagn og glede” ei midtsommarhelg.

Festivalen hadde eit maritimt hovudfokus: Veteranbåtane D/S Stord I, M/S Granvin og M/F Skånevik, båtar og aktivitetar frå Kystlaga i Sunnhordland og nyopning av HSD samlinga i Stord Maritime Museum.

Det var ein folkeleg festival, og det som blei henta fram frå ”før i tida” viste mange av ”dagliglivets kulturminne”. Festivalen var del av det landsomfattande arrangementet *Kulturminneåret 2009*.

Kulturminneåret 2009 skulle og vera eit år med fokus på frivillige organisasjonar og breitt folkeleg engasjement innan kulturminnevernet. Under festivaldagane fekk me sjå mange bevis på kor viktig det frivillige arbeidet med kulturminne er. Festivalen var i seg sjølv i hovudsak eit dugnadsprosjekt.

Festivalen tjuvstarta torsdag 25. juni med at D/S Stord I kom frå Bergen til Leirvik etter ruta til den tidlegare ”Sunnhordland Snøggrote”. Påfølgjande fredag og laurdag gjekk M/S Granvin og M/F Skånevik i ”Lokalruter i Sunnhordland” med korrespondanse med veteranbussar i Kvinnherad og Tysnes. Om kveldane var det opne fjordturar i Sunnhordlandsbassenget.

Stord Maritime Museum har ei stor motorsamling. Mange motorar vart vist på Natrutekaia og forundringa var stor over at dei gamle og enkle motorane i det heile kunne gå rundt. Samanhengen motor og båt fekk folk oppleve ved gratis tur i hamnebassenget med ”Oma-snekker”. Dette er ein snekketype det vart bygd mange av i etterkrigstida av eit lokalt båtbyggeri. ”Oma-snekkar” var ”sjøens folkevogn”.



Rolf Ingebrigtsen ombord i D/S ”Stord I” syner korleis ein h nderer ein gammal steamvinsj.



"Før & No" var ein folkefest der ein m.a. fekk oppleva gamle motorar i drift og damprutebåten D/S "Stord1" som i farne tider knytte by og land saman.

D/S Stord I har enno ikkje passasjersertifikat og låg ved kai under festivalen. Men mange tusen var om bord og tok salongar og maskin i augesyn. Tilbakemeldingane var udelte positive, og folk venta på å få følgja skipet på fjorden så snart passasjersertifikatet er på plass.

Men så langt var opplevingane ved kai, og om kveldane var det open båt med musikk, dans og servering.

I dei varme og fine juni-dagane og kveldane var det folkefest, nostalgi og kulturminne i fleng i Leirvik hamn.

Videosnutt frå festivalen finn du på www.fjordabaaten.no

Her er det 1960-tals nostalgi. Korrespondanse mellom buss og ferje har nok alle som bur langs kysten eller inne i fjordane opplevd, både før og no.



Hva skjer med D/S "Stavenes"

Av Øyvin Konglevoll

*Mange er interessert i hva som skjer med "Stavenes".
Folk spør og hjemmesiden vår blir flittig besøkt.*

I Dåfjorden, hvor båten ligger, har det ikke skjedd all verden siste halvåret. Dette skyldes at kapasiteten ved Dåfjorden Slipp er begrenset og pågangen av båter stor. Til dette verftet kommer årlig både "Granvin", "Atløy" og "Midthordland" i forbindelse med årlig klassing og utbedringer, som skal gjøres for å holde båtene i passasjerdrift. I tillegg har "Vestgar" blitt slippet, og lastebåten "Ekar" fått utført mye plateskift. "Stavenes" har havnet bakover i køen.

Men noe er blitt gjort. I forskipet er det blitt sandblåst, primet og malt.

Viktig dokumentasjonsarbeid er utført, blant annet av eksisterende maling om bord. Konsulent fra Hardanger Folkemuseum var ansvarlig for dette.

Ny opplagskai er blitt bygget, nettopp med tanke blant annet på framtidige arbeider med "Stavenes". På styrbord side har det i midtseksjonen blitt jobbet med, og jobbes i skrivende stund med utskifting av dårlige plater, rennestein og strekkplater.

I løpet av høsten vil skorsteinen og dekkshuset den står på fjernes, og det vil bli åpnet opp for innsetting av dampmaskinen. Dampmaskinen kan settes rett ned på eksisterende fundament.

Stålplaten som nå utgjør styrhusfronten skal fjernes, og erstattes av brofront i teak. En god del av de originale stavene har vi, mens de manglende må nylages. Også skorsteinen må lages ny.

Den som står om bord, ble laget i forbindelse med filminnspillingen "Sogn of Norway", og har feile dimensjoner.

Før dampmaskinen settes ned i maskinrommet, skal båten slippsettes, platene i maskinområdet tykkelsesmåles og evt. utbedres / skiftes. En mengde utstyr er samlet og lagret i Dåfjorden. En del av dette blir kjørt til Fitjar for sandblåsing og priming.

Det har vist seg vanskelig å få tak i brukt dampkjel. Løsningen blir trolig å bestille en helt ny.

Tilbud er innhentet, og avgjørelse vil bli tatt i løpet av oktober.

I tillegg til årets bevilgning fra Riksantikvaren og Sogn og Fjordane Fylkeskommune, var det med stor glede vi i sommer mottok melding om at UNISTIFTelsen hadde bevilget kr. 300 000.- til redningsmidler om bord på "Stavenes". Blant annet vil det bli bestilt nye livbåter.



Bildet tatt i juni. Stålarbeid på styrbord side.

Å få organisert massiv dugnadsinnsats i Dåfjorden, må vi innrømme har vært vanskelig å få til. Hovedsakelig skyldes dette at Veteranskibslaget Stavenes sine medlemmer bor langt unna

Dåfjorden, og det er tidkrevende og dyrt å reise til Dåfjorden. På dette feltet må vi bli bedre, men også vurdere hva som må gjøres i Dåfjorden, og hva som kan gjøres når båten kommer opp til Bergen.

Nylig passerte medlemsmassen 200 medlemmer. Når laget ble reetablert, var drømmen å få 100 medlemmer, så det at det nå er blitt 200, er svært gledelig og til stor inspirasjon.

6 fra Veteranskibslaget Stavenes er påmeldt til dampmaskinistkurset som Nordhordland Veteranbåtlag setter i gang i samarbeid med Bergen Maritime Høyskole høsten 2009.



En ting er sikkert: Det går rette veien for D/S "Stavenes"!

Det er bare å følge med på www.ds-stavenes.no



"Fyrstereis" som trise om bord på D/S Stord I

Av Liv Slettemark

D/S Stord I fekk vist seg fram på Stord i sommar i samband med "Før og No – festivalen."

Mange kom om bord og fekk sjå båten i si nye drakt. M.a. 1. klasse-salongen og damesalongen vakkert nyrestaurert. Her kom mange lovord og skryt frå dei som kom om bord for å sjå. Minner frå reiser med båten i gamle dagar strøynde på hjå fleire.

Som "fyrstereis" som trise ei helg i sommar var det utruleg flott å høyra og oppleva samvær med dei erfarne folka i dugnadsgjengen på Stord I. Etter mange år med hardt arbeid med restaurering av båten og stadig på jakt etter midlar til vidare restaurering, og framleis entusiasme. Det står respekt av det. Å få lov å vera med å jobba med denne dugnadsgjengen var ei stor oppleving og til stor inspirasjon. Alle opptekne av å gjera ein god jobb for å få vist fram skuta og få fleire interesserte i arbeidet for å ta godt vare på Stord I.

Vidare er m.a. eit av måla å få Stord I sertifisert til å ta med passasjerar. Slik eg forstod dugnadsgjengen har dei gode voner om å få det i mål i god tid før 100 – års-jubileet i 2013.

Sidan eg no var mønstra på som trise fekk eg vera med Stord I frå Leirvik til Rosendal denne søndagen.

For ein tur og for ei oppleving! Kunna sitja på dekk og kjenna den lune lyden av maskina som etterkvart går i takt med dine eigne puls-slag. Den gode rytmen.

Fyrst den åpne fjorden. Me la turen innom Herøysundet, segla forbi Skorpo sine grå berg og innom Uskedalen. Etterkvart ser du "Rosendalsalpane". Folk på land og i båtane me passerte vinka og me vinka attende, lykkelege !!

Kanskje kan denne turen, Leirvik – Rosendal, med Stord I bli ein framtidig klassiker ??

Dugnadsgjengen drøymer om ein ferdigrestaurert Stord I.

Ein stor hyllest til dei for alt arbeid som er lagt ned så langt!

På internettsida www.fjordabaaten.no kan du lesa meir.



Liv ombord i D/S Stord 1 ved Herøysund. Foto: Harald Sætre.

**HUSK STOFFRIST
NESTE NR.
15. JANUAR 2010**

Kos deg i høst med maritime filmer og bøker

fra Sjøfartsfilm av Eilert Munch Lund



DVD 295,-



DVD 295,-



DVD 295,-



DVD 295,-



DVD 199,-



DVD 199,-



DVD 199,-



DVD 199,-



DVD 199,-



DVD 199,-



DVD 199,-



Bok 298,-

DVD-ene og bøkene i
vår maritime kulturarv
fåes kun hos din bokhandel
eller Sjøfartsfilm.no



Bok 298,-



norli
i utvalgte butikker

TANUM

NOTABENE

libris

Sjøfartsfilm AS, Wedel Jarlsbergsv. 36, 1358 Jar
Tlf. 90 86 99 39 - E-mail: post@sjofartsfilm.no

www.sjofartsfilm.no

En merkedag for hjuldamperen "Eric Nordevall II"

Av Thor Hansen

I Arendal finner vi en trivelig gruppe dampskipsentusiaster. Noen av dem hygger seg med vesle D/S "Petrine", men mange er også svært opptatt av byens gamle "kjæledegge" D/S "Pelle". Restene av den trofaste sliteren fra Arendal (og som også var grunnlaget til starten av Norsk Veteranskibsklub) befinner seg i Bærum, men eieren vil ikke selge. Derfor planlegger nå ildsjelene å bygge en tro kopi av båten fra bunnen av, men med moderne krav som sjøfartsmyndighetene stiller til sikkerhet og utstyr.

Med tanker på å skape et godt samhold blant de interesserte og samtidig høste erfaringer med å få til det ambisiøse "Pelle"-prosjektet, dro endel dampskipsentusiaster til Sverige med buss, for å bivåne sjøsettingen av "Eric Nordevall II" ved Forsvik varv.



Hjuldamperen "Eric Nordevall" sjøsettes ved Forsvik Varv 6. juni 2009.



I begynnelsen gled hjuldamperen stille og elegant ut i vannet, men ble noe forsinket da fartøyet satte seg fast på utsettingstrallen.

Folksomt

Rundt 12000 mennesker hadde møtt fram ved museumsskipsverftet Forsvik varv ved Vättaren på selveste "Flaggans dag" 6. juni, svenskenes nasjonaldag. For å markere at byggingen av den opprinnelige hjulbåten ble bygget under unionstiden, ble det nybygde fartøyet utstyrt med det gamle unionsflagget med sildesalaten.

Den gamle hjuldamperen som ble bygget i Norrköping 1836 og forliste i 1856 ble liggende på 45 meters dyp. Der lå den nærmest gjemt og glemt inntil to amatørdykkere fant vraket den 27. september 1980. Dette unike og verdifulle funnet ble nøye forsket på av marinearkeologer og tanken om å bygge en kopi i full skala ble skapt.

I rundt 10 år har nå svenskene arbeidet med kopien av den gamle hjuldamperen og i lengre tid hadde det vært svært hektiske dager for å få alt klart til det store øyeblikket da nasjonalklenodiet "Eric Nordevall II" fikk møte sitt rette element. Flagg, fanfarer, høytidstaler og kanonsalutter fikk den nybygde båten på sin store dag. En riktig flott og stor maritim og kulturhistorisk markering ved sjøsættingen. Riktignok er hjuldamperen langt fra ferdig, for mye arbeid gjenstår.

Nybygget kjele og maskin skal på plass og ikke minst innredning, rør, elektriske installasjoner, skovlehjul og dekkdetaljer. Framdriftsmaskineriet som er blitt laget på Motala Verkstad består av to balansedampmaskiner som hver utvikler 17 HK og marsjfarten er beregnet til 7 knop. Skovlehjulene blir laget av smijern og vil få en diameter på 3,60 m og veie ca. 950 kg hver.

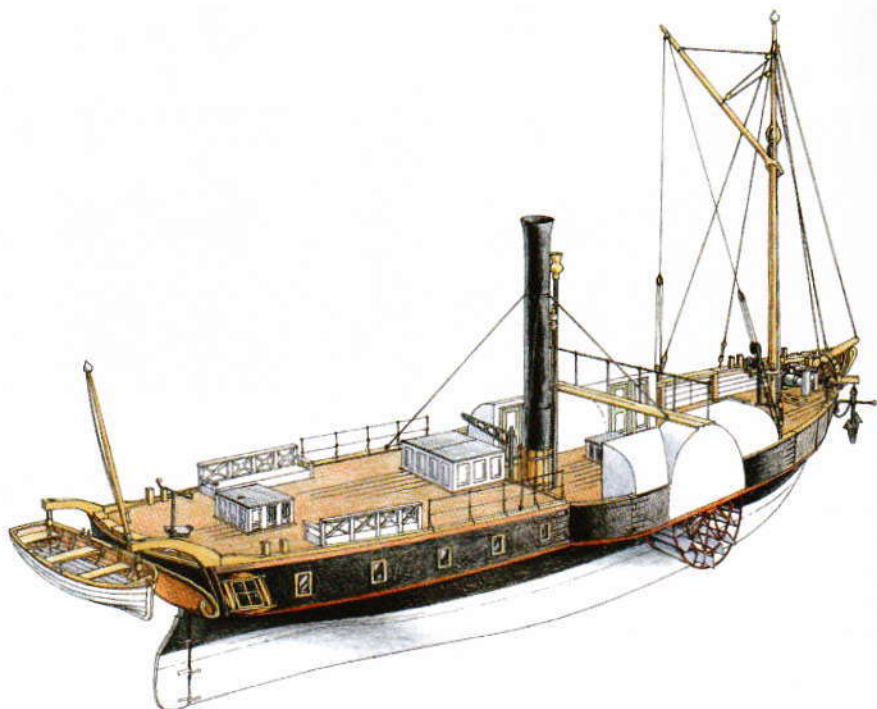


Både historiske biler og båter var på plass.

Lengden på båten er 28,6 m. og bredden blir 6,50 m. Antall passasjerer vil bli ca. 80 personer og det hele vil koste rundt 60 millioner. Jomfruturen er planlagt i 2010 og som sin forgjenger kommer det nye fartøyet til å trafikkere Götakanalen mellom Stockholm og Göteborg. Det finnes ingen lignende fartøyer eller dampmaskiner av denne typen bevart, så rekonstruksjonen av "Eric Nordevall" har derfor stor maritim og historisk interesse.



"Pellevenner" overvar sjøsettingen og var utstyrt med flotte t-skjorter for anledningen.



Slik vil den ferdige "Eric Nordevall" se ut.

Inspirasjon

For ildsjelene rundt Pelleprosjektet ble sjøsettingen en stor opplevelse. Det ble knyttet kontakter og man fikk se mye fint håndverk.

D/S "Pelle" ble bygget som privat yacht med navnet "Pippi" i 1882 ved Motala Mekaniska Werkstads Aktiebolag. I hele 78 år fra 1883 til 1961 var den koselige dampbåten en trofast sliter i Arendalsskjærgården. Målsettingen til dampskipsentusiastene er å skaffe "Pelle" tilbake til Arendal i en eller annen form, men det jobbes nå mot å få bygget en helt ny og historisk korrekt kopi av "Pelle" slik hun så ut fra tiden i Arendal. Den originale dampmaskinen er deponert på Norsk Teknisk Museum i Oslo og den som lever får se... Kanskje på nytt vil sort romantisk dampbåtrøyk velt opp fra skorsteinen fra en sjarmerende liten dampbåt med navnet "Pelle".



Nostalgibølgen

MAGASINET FOR NORSK MARITIM HISTORIE

Ruller videre!



I salg fra 12. oktober!

i tusenvis av norske
nærbutikker, bensin-
stasjoner m.v.



Norges eneste og stadig mer populære blad for veteranbåter og maritim historie



Stor dag i Halden, fra venstre –Alf Ulven, forsvarsminister Strøm-Erichsen, Tore Aaksel Volberg og Per Ulven. Foto Geir Arntzen

D/S "Turisten" tilbake

Til salutt fra Fredriksten festning, musikk fra Kongelig Marines musikkorps og et stort oppmøte av forventningsfulle mennesker, ankom D/S "Turisten" Halden 7. juni, 42 år etter at hun ble senket i Femsjøen i 1967.

D/S "Turisten" ble eskortert av en armada av lystbåter og kystvaktskipet K/V "Nornen". Etter 30 år på bunnen av Femsjøen og 12 år med restaurering hos Hansen & Arntzen båtbyggeri har endelig "Turisten" vendt hjem til Haldenvassdraget. Forsvarsminister Anne-Grete Strøm- Erichsen ønsket "Dronningen" lykke på ferden og gratulerte med dagen til Aremark, Halden og Østfold.



Dampskipet "Turisten" ønskes velkommen til Strømsfoss på "Kroningsferden".

Foto: Gunnar Arvesen.



Et riktig vakkert skip har "Turisten" blitt på nytt. Foto: Gunnar Arvesen.

Alf Ulven holdt tale på vegne av seg selv og Tore Aksel Voldberg, de to aremarkingene som har stått bak finansieringen av dette prosjektet. Voldberg manet både statlige myndigheter og fylkespolitikere til å se hvilke muligheter dampskipet kan bringe til regionen. Ulven mente at båten kunne bli en spydspiss i turistsatsingen i tiden framover.



Tidsriktig antrekk på fordekket. Foto: Geir Arntzen.

Fakta om D/S Turisten

Bygget:
NylandsVærksted i 1887.

Byggenummer: 65.

Lengde: 25,37meter.

Bredde: 4,39meter.

Fart: 10 knop

Dampkjele:
Skotsk kullfyr 6,0 tonn.

Dampmaskin:
Triplex 100 hk- 5,5 tonn.

Reverserbar-direkte koblet til propellaksel

Propell:
4 blad- diameter 1,2 meter.



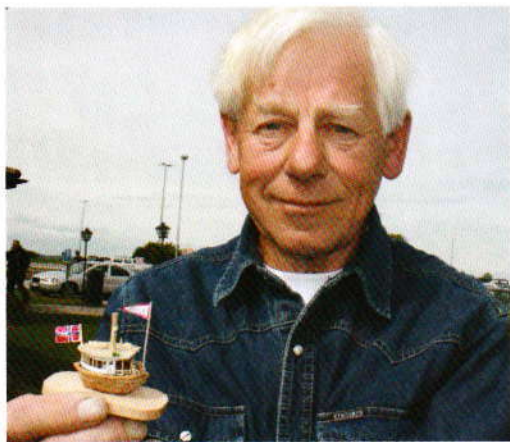
Ants Lepson, - sjømann og marinemaler

Tekst/foto: Thor Hansen

Fantasien begynner straks å spinne da jeg entret Ants Lepsons atelier i Arendal. Øverst i en sentrumsgård holder han til og rundt på veggene henger det flotte malerier i første rekke av seilskip og dampskip. I mitt indre øye er det nesten som man er underveis mot de store hav og kjenner salt havvind mot huden.

Lepson er en mangesidig kunstner, men selv om det virker som seilskip inntar hedersplassen, maler han alle slags skip, under alle slags værforhold, både til sjøss, i havner og på ankerplasser. Det er ingen tvil om at dyp og ekte kjærlighet til havet gjenspeiler seg i hans bilder. Gjennom lang livserfaring kjenner han omtrent alt på en skute i minste detaljer, fra kjølsvin til kalltoppen på stormasta. Lepson er vel nå vår fremste marinemaler og hans malerier er sterkt etterspurt.

Marinemalere finnes av mange slag og alle sjøfartsnasjoner har frambrakt en beskjeden kvanta av dem. Mange av de mest dyktige marinemalerne har aldri hatt en eneste time på malerskole og Ants Lepson er en av disse. Det har han aldri hatt tid eller råd til, for hans liv har langt fra vært noen dans på roser hele tiden. Som ung gutt fikk han en forskrekkelig start på livet og senere som vinddreven, rotløs og statsløs sjømann, uten pass, penger og statsborgerskap. En kort artikkel kan bare gi en antydning på omfanget av et spennende sjømannsliv og hans verk på over 1000 bilder som han har malt.



Lepson er allsidig. Finner han ikke den rette inspirasjonen til å male en dag, lager han ofte modellbåter. Her har han laget den populære D/S "Pelle" av et valnøttskall, den lille rutebåten i Arendal, som mange fikk et kjærlig forhold til.



Marinemaler Lepson i sitt atelier i Arendal.

Møte med sjømannen

Det var sommeren 1994 jeg traff kaptein og marinemaler Ants Lepson for første gang. Jeg hadde mønstret på fullriggeren "Sørlandet" som elev på et tokt til Orkenøyene. Solbrun og leende sto han på dekket og ønsket oss velkommen ombord, samtidig som han minnet oss på, at hittil hadde ingen skoleskipslev falt ned fra riggen og han ba oss ikke å ødelegge den fine statistikken. Dette toktet skulle bli en tøff seilas, for ute i Nordsjøen kom vi inn i et uvær og skuta ble rammet av en såkalt "100 års-bølge", som gjorde mye skader på skipet. Profesjonelt og uredde mannskap fikk snart situasjonen under kontroll, men vi måtte gjøre videres. Senere malte Lepson et kraftfullt og dramatisk maleri for meg, hvor man kan se uværets ondskap rammer "Sørlandet". Senere skulle det bli mange hyggelig treff både på land og sjø med mannen som har fått til den flotte kombinasjonen mellom aktiv sjømann og marinemaler.

Nylig besøkte jeg marinemaleren i hans "lille hule" i Arendal, byen som lenge hadde sjøen som sin viktigste levevei, hvor fullriggere, barker, skonnerter og galeaser skapte en storhetstid på midten av 1800-tallet og videre utover. I dag preger havet fortsatt sørlandsbyen, men mye er forandret.

Ants Lepson (1934 -) vokste opp i Estland, men da krigen kom ble landet klemmt mellom Russland og Tyskland og var langt fra noen trygg plass for familien. De bestemte seg for å flykte til det nøytrale Sverige. I en liten fiskebåt dro 33 flyktninger av sted med en blanding av unge og gamle, kvinner og barn, mens tyskerne skjøt etter dem. Turen var beregnet til 18 timer, men det blåste opp til storm og situasjonen ble



Drama i Biscaya. En spansk skonnert redder estiske flyktninger.



Motiv fra krigen, som viser krigsseilernes påkjenninger.

dramatisk. Alt av løse ting ble kastet over bord for å holde den vesle båten flytende. Etter 3 døgn ble flyktningene plukket opp mer døde enn levende av en svensk redningskøyte og internert. Etter krigen var det ikke lett å være flyktning i Sverige og myndighetene begynte å sende folk tilbake der de kom fra. Det russiskokkuperte Estland var ikke lenger ettertraktet av familien og de ønsket å dra videre vestover. En gang mens den helt unge Lepson drev rundt i Norrköping fikk han øye på skonnerten "Svanen", som da seilte som frakteskute. – Tenk å bli kaptein på en slik skute engang drømte 14 åringen.(Og det skulle han bli mange år senere.) Penger var det lite av for flyktningene, men sammen med en del andre fra Estland fikk de skrapet sammen 1000 kr., nok penger til å kjøpe en gammel sliten engelsk kutter. Med 69 estlendere om bord ble kursen satt for USA. Også denne ferden ble preget av stor dramatik. I Biscaya kom de i havsnød og skuta var nær ved å forlise. En spansk skonnert kom til unnsetning og fikk berget dem trygt til land.

–Aldri et vondt ord om spanske sjøfolk, sier Lepson,- de delte med seg det lille de hadde og visste ikke det beste de kunne gjøre for oss. Problemene for flyktningene var ikke over med dette, for i Karibien møtte de en orkan som ville slite skuta i stykker. Lykken var også med denne gangen og etter en tid ble de oppdaget av et fly utenfor North Carolina. Kystvakta kom til og skuta ble forlatt som et synkende vrak. Så ventet Ellis Island, kloss ved Frihetsgudinnen i New York, som så mange flyktninger måtte gjennom. Dette ble oppholdstedet i 5 måneder. Tross alle farene Lepson hadde vært gjennom på sjøen fristet sjølivet og han kom inn på en sjømannskole, ombord i det tidligere Libertyskipet "John W. Brown". Så fikk han hyre på en Bergensbåt, hvor han trivdes godt. Men 16 åringen var rastløs og søkte stadig nye utfordringer som bød på problemer. Det å være statsløs, ikke ha pass og penger var ingen spøk, så oppholdet i land var gjerne å gå på bommen og unngå havnepolitiet. Av og til ble han tatt og fikk beskjed om at han måtte være borte og vekk innen 48 timer ellers ventet kasjotten. Lepson forteller at han lærte mye i den tiden da han ikke alltid ble behandlet med verdighet, men også opplevde menneskers godhet der man minst ventet det.

Bedre tider

Han fikk hyre på mange forskjellige båter i tiden fremover, men en gang i Hamburg smilte lykken for alvor til han. Her traff han to kjekke jenter fra det norske konsulatet som forbarmet seg over han. De gikk kanskje vel noe langt i sin hjelpsomhet, men de skaffet han innreisepapirer til Norge. Ombord på en båt hadde han blitt godvenn med en kar fra Arendal, så han ville Lepson gjerne besøke. Den gode vennen og hans far overtalte han til å søke på styrmannsskolen, men ledelsen ved skolen var betenkte, for de trodde han ville sinke undervisningen. Som takk for seg gikk den unge mannen ut av skolen som beste elev og med S i alle fag. Siden skulle han tape sitt hjerte til Arendal i dobbelt forstand, for her traff han sin kjære Astri og fullførte også skipperskolen i byen. Så fikk han et spennende tilbud. -Fjordplast trengte en testkjører til sine nyutviklede lystbåter og Lepson fikk jobben med å se hva de tålte.



"Statsraad Lehmkuhl" ved Boston losstasjon.



Slaget på Lyngør havn 6. juni 1812. HMS "Dictator" senker den dansk-norske stoltheten "Najaden".

Det gikk hardt for seg både på båter og menneskekropp og noen ganger var det så ille at han pisset blod. Heldigvis ble båtene så bra at man ikke lenger trengte dette hardkjøret, så jobben ble nå å levere båter til kunder rundt om i Europa. På ny dukket det opp et tilbud som han ikke kunne si nei til, nemlig som skipper på fullriggeren "Sørlandet". Siden har det blitt både seil og damp og han ble etterspurt som skipper på mange av våre maritime stoltheter som "Statsraad Lehmkuhl", "Skiblandner", "Svanen" "Anna Kristina", "Agder", "Anna Rosa" og "Boy Leslie.

Den siste prøvde han engang å kjøpe av Øivind Hansen i Ekstrand for å prøve seg som frakteskuteskipper, men den ble noe for dyr i innkjøp. Det var kanskje like greit, for nå hadde trailerne og landeveien tatt det meste av denne næringen.

Den dyktige sjømannen har alltid levd og åndet for gamle skuter og han sier det er trivelige folk som steller med gamle båter. – Jeg tror sannelig ikke jeg har truffet på en eneste skikkelig drittsekk i disse miljøene jeg har vært med på.

Marinemaler

En dag for rundt 30 år siden kom kona hjem med pensler, lerret og malertuber og en kunstnerkarriere startet. Møysommelig og med jernhard selvdisciplin har han tatt utfordringen. Sjømann om sommeren og marinemaler om høsten og vinteren. Nå har hans kunst blitt et produkt av hans yrkesmessige liv med hav og båter. Gjennom sine malerier kan han uttrykke sin kjærlighet til dette og samtidig dokumentere sine kunnskaper. Lepson er nemlig fremfor alt en perfektjonist og det er nesten helt utrolig at han kan framstille motivene så presist ned til de minste detaljene enten maleriet forestiller et bestemt fartøy med riggdetaljer og seilføring eller det er sjøen med dens bevegelser og med en himmel med sine vinddrevne skyer. Jeg tror knapt noen i dette landet framstiller sine motiver så levende som han med høy kunstnerisk kvalitet og samtidig som han formidler maritim kulturhistorie.

Tilsalgs etter dødsbo

5 seilskutemodeller, meget pent håndverksmessig utført (byggesettmodeller) og 1 stk dampskipsmodell av et ukjent fartøy tilsalgs.
Fornuftige priser.

Henv. Harald Dyraas; Porsgrunn.

Tlf. 35 55 40 21. Mobil. 920 57 223

Sjøfolk og veteranbåter får sin hyldest

Dampskibsposten har fått tilsendt et knippe filmer til omtale i bladet og disse skal vi ta for oss i tur og orden.

I følge NTB har norske sjøfolk ikke fått den anerkjennelse for landets velstandsutvikling de fortjener. Det vil filmregissør Eilert Munch Lund bidra til å rette opp gjennom filmatiske dokumentarer.

Munch Lund har intervjuet sjøfolk som har opplevd krig og fred og om deres opplevelser ombord under beinharde forhold i krigstid. Vi kan også ta del i livet om bord på norske skip på 1950-, 60- og 70-tallet gjennom disse filmene. Intervjuene blir viktige supplement til sjøfolkens egne amatøropptak fra norsk skipsfarts gullalder.

Sjøfolkens innsats, og dermed historiske og kulturelle betydning, blir sjelden nevnt. Det kan skyldes at det har vært svært mange bønder, men få sjøfolk på Stortinget. De har vært ute i fremmede havner og seilt inn hard valuta til den norske velferdsstaten, sier Munch Lund, selv redersønn fra Bergen. Han etablerte Sjøfartsfim AS i 2005. To år etter var det premiere på "Norske Sjøfolk", den første filmen i serien "Vår maritime kulturarv". Der følger han norske sjøfolk fra vikingtiden, via seilskutetiden og glansperioden på 50- og 60-tallet, til nedbemanning, skipsfartskrise og utflagging i 80-årene, fram til dagens sjøfolk.

Krigsseilerne og andre sjøfolk forteller

Den andre filmen i serien har den talende tittel "Krigsseilerne med æren i behold". Den hadde premiere i oktober i fjor, med en svært interessert kong Harald til stede. Krigsseilerne var de viktigste norske aktørene for utfallet av den andre verdenskrig og at Norge ble fritt. 38.000 norske sjøfolk var ved fronten 24 timer i døgnet, og over 3800 sjøfolk mistet livet. Deres innsats ble ikke verdsatt da de kom tilbake til Norge - det var ingen flagg eller fanfarer. Tvert imot; folk var skeptiske og myndighetene stjal



Eilert Munch Lund med sin nevø Petter Michael Lund under filmopptak.

Foto: Petter E. Wikøren.

krigsseilernes opptjente hyrer fra det hemmelige Nortrashipfondet. Mange frøs eller drakk seg i hjel etter krigen. De overlevde torpederinger, uker på havet i åpne livbåter, men ikke behandlingen til de norske myndighetene....og ennå er det noen som ikke har fått sin krigspensjon. Myndighetene må leve med denne skampletten i vår historie til evig tid - men krigsseilerne har sin ære i behold.

Film nummer tre er også klar i serien: "Sjøfolk forteller". Det er en dokumentasjon fra livet om bord og i land fra gullalderen i norsk skipsfart. Norske sjøfolk fra 1960-årene er den viktigste yrkesgruppen i Norge etter krigen. Gullalderen er tiden da den Norske sjømann var et begrep og norske flagg vaiet i alle verdens havner.

- Jeg mener det er viktig å ta vare på disse beretningene før det er for sent. Her får sjøfolkene anledning til å fortelle om sine egne opplevelser om bord, ofte historier som vi i dag nesten ikke kan tro er sanne, sier Eilert Munch Lund.

Nå har han også kommet med filmen "Maritime kvinner" - om deres innsats, lengsel og håp. En annen gruppe nordmenn som fortjener større kulturhistorisk oppmerksomhet. Det var tusenvis av sjømannsfruer som tok ansvaret i hjemmet, men det fortelles også om hvordan det var å være kvinne i dette mannsdominerte miljøet.

Oljeeventyret

De færreste er klar over at nettopp norske sjøfolk var den viktigste byggestein i oljealderen. Det var de som sto klare da riggene skulle bemannes. Da over 50 000 sjøfolk ble oppsagt og erstattet av billig utenlandsk arbeidskraft i begynnelsen av 70-årene, gikk mange av dem over i oljeindustrien.

- Det er viktig å få førstehåndsdokumentasjon nettopp på denne perioden - direkte fra dem som var med, sier den idealistiske filmmannen. Hans djerpe mål er å fylle et hull - å bidra til å dokumentere viktige deler av vår nasjonale historie og kulturarv. Nemlig dagliglivet til 85 000 norske sjøfolk som etter hans mening har vært den viktigste bidragsyteren til dagens velferdssystem, uten å få anerkjennelse for det.

"Vår maritime kulturarv" er den største maritime filmatiske dokumentarsatsing noensinne i Norge. Prosjektet, som totalt tar sikte på å spille inn ni filmer, støttes av blant annet Sjøfartsdirektoratet, Norsk kulturråd og Norges Rederiforbund. Totalbudsjettet er på 20 millioner kroner.

Veteranbåter

Helt på tampen må vi også ta med at Sjøfartsfilm har tenkt på våre veteranskip. I første rekke dampskipet "Oster" før og nå. Den første filmen får D/S "Oster" dampmaskinen på plass og med ufattelig entusiasme og pågangsmot blir skipet restaurert tilbake til dens opprinnelige form. I filmen kan man følge jubelferden inn på Vågen i Bergen til Nordsteam 2000. Det er også en film der vi følger dugnadsgjengen og den videre restaureringen i Mastrevik og Hardanger Fartøysenter i Norheimsund. Totto Osvold treffer bymenn og striler om bord i "Oster", som minnes den tiden da folk hadde bedre tid og sjøreisen var en opplevelse i seg selv.

Også historien om skonnerten "Svanen" er det blitt film om.- Seilskipet som ikke ville dø.

Fredet ferje kom hjem

Tekst/foto: Aslak Thorsen, Varden

Masse båter på fjorden, kanonsalutt fra Gundersholmen kystfort og svart av folk på kaia ønsket den fredede stålferja «Kragerø» velkommen hjem.

KRAGERØ– Den 49 år gamle bilferja «Kragerø» ble bygget på «Slippen» i Kragerø det samme året som det ble fritt salg av privatbiler i Norge. Den er derfor uløselig knyttet til norsk samferdselshistorie, påpekte riksantikvar Nils Marstein i sin tale. Nå skal den representere gammel kystkultur i Kragerø, som norsk fredningsobjekt nr. 7 i det norske kulturminnevernåret.

Tilbake i hjembyen ble «Kragerø» i går omdøpt til «Gamle Kragerø» av gudmor Eva Gundersen.

Kragerø kystlag skal holde ferja ved like og i drift så den kan lånes ut til forrige eier, fengselet på Bastøy, to uker hver vår.

–Tusen takk! strålte Trygve Børresen og Mick Travis i Kragerø kystlag. De fikk kjøpt ferja for bare en krone! Rådmann Ole Magnus Stensrud understreket – sin vane tro – at det er ekstra hyggelig at det skal bli så billig, fordi kystlaget gjør en dugnad av det.



Den nye M/F «Kragerø» møtte sin forgjenger med kraftig hilsen fra vannkanonen på øverste dekk.



«Gamle Kragerø».

Ferdig utvendig

Gamle Kragerø» er blitt akkurat som folk husker den, til og med livbåten.

Ferja ble solgt til Bastøy Fengsel i 1988 og er holdt godt i hevd. Innvendig gjenstår noe arbeid til vinteren.

Den skal ligge i Kragerø sentrum og blant annet være møtelokale for kystlaget. Dessuten skal den gå spesielle kulturturer. Den nyeste «Kragerø» er mange ganger så stor og møtte gamleferja på Byfjorden og fulgte den helt til kai, til gladjazz fra «Schweigaards Swingende».

Minner

Mange pensjonister fra fjordbåtselskapet var med på siste etappe fra Ekstrand til Kragerø, og kjente seg igjen. Det gjorde øyboerne også, som møtte mannsterkt opp. Bare ett savn – maskinlyden!

Jo da, det er planer om å få på plass en tresylindret Alfa-diesel, slik at «Kragerø-lyden» igjen kan høres over fjorden. Kystlaget har allerede en slik maskin i kikkerten.

Fjordabåt-

KALENDEREN



2010



kr. 100,-
+ porto

Fjordabåtkalendere kan bestilles gjennom effektforvalter:
Vigdis Markussen, tlf. 56 35 01 21 - Mobil. 932 44 350

Rjukanbanen 100 år, 1909-2009

Tekst/foto: Thor Hansen

9. august var det nøyaktig hundre år siden Rjukanbanen ble offisielt åpnet av kong Haakon. Denne banen som Norsk Hydro fikk laget, var som en navlestreng for det nye industristedet i Telemark. Den er også som en rød tråd i Rjukans historie.

I krig og fred skrev transportåren seg inn i historien. Under jubileumsdagene i sommer fikk tog -og båtentusiaster noen flotte festdager. Mange tok også denne reisen for å gjenoppleve minner fra barndommen, andre for å få seg en flott naturopplevelse. Jernbanen mellom Notodden og Rjukan og fergene på Tinnsjøen utgjør et stykke norsk samferdselshistorie som er et veldig synlig kulturminne. Dette som mange opplevde i sommer er skikkelig nostalgi, med togturer med damp tog fra Notodden til Tinnoset og videre med M/F "Storegut" på Tinnsjøen, før den siste delen med dieseltog fra Mæl til Rjukan. Mange håper nå på banen som en fremtidig turistattraksjon.

Det arbeides med å få hele anlegget inn på UNESCOs verdensarvliste. "Ammonia" er nå den eneste dampdrevne jernbaneferge igjen i verden, mens "Storegut" er Europas største innlands jernbaneferge. Dette var noe av begrunnelsen riksantikvar Nils Marstein kom med under jubileumsturen, da begge fergene ble fredet.



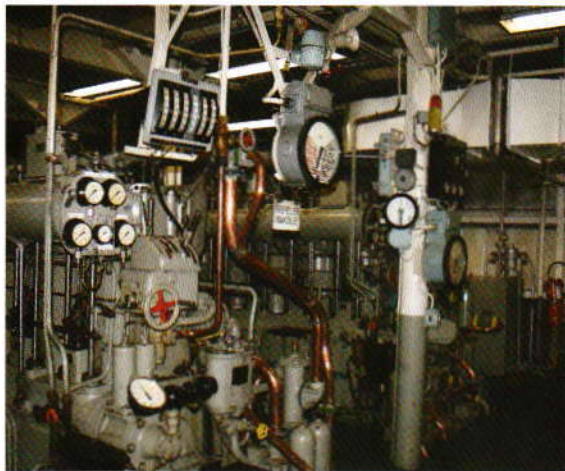
Forrykende feiring med damplokomotiv på strekningen Notodden – Tinnoset.



"Ammonia" er ganske bra vedlikeholdt og med sitt maskineri og flotte salonger er den helt unik. Under jubileet var det tilrettelagt for besøkende å komme om bord.

D/F "Ammonia".

Den dampdrevne jernbanefergen "Ammonia" ble bygget ved Moss Værft i 1929 og var hovedferge fram til 1956, men fortsatte å gjøre tjeneste som reserveferge helt fram til Hydro la ned Rjukanbanen og fergetrafikken i 1991. Båten er 230 fot lang og veier



Fra "Storegut"s indre. Alt så ut til å være skinnende blankt og i topp stand.

929 tonn. Da den var i fart kunne den ta 150 passasjerer og 16-17 jernbanevogner. Hun har to dampmaskiner, hver på 400 hk, som fikk båten opp i en fart på ca. 14 knop. "Ammonia" er kjent for sin vakre røkesalong, der de bedrestillte kunne nyte reisen nedsunket i skinnstoler omgitt av edelt trepanel og håndslippt glass.

Ligger i opplag på Mæl.



"Storegut" (bildet) og "Ammonia" er nå fredet av riksantikvaren.

M/F "Storegut"

Jernbanefergen M/F "Storegut" er bygd av Glommen Mek. Verksted i 1956 og er på 287 fot. Den kunne i sine glansdager ta 19-21 jernbanevogner og 400 passasjerer. Båten har tre dieselmotorer, hver på 750 hk, og to elektriske motorer til baugpropellene.

Med sine 1119 tonn kunne den klare en fart på ca. 15 knop. Ligger i opplag på Tinnoset.



Mange benyttet seg av muligheten å ta turen med "Storegut".



Christiania Seilskuteklubb
- for bevaring av seilskuter og minner fra de hvite seils dager

Seilskuteprisen 2009

Seilskuteprisen som Christiania Seilskuteklubb gir ut, går i 2009 til

Hardangerjakta "Mathilde"

Hardanger fartøyvernssenter, Norheimsund.

Seilskuteprisen er på kr. 50.000,-.

Seilskuteprisen er en anerkjennelse for det utmerket arbeid som er gjennomført for å få "Mathilde" dit den er i dag, og bruken av skute i arbeid med barn og ungdom.

I år er det 125 år siden hardangerjakta "Mathilde" ble bygd. For 25 år siden ble hun berget fra undergang av entusiaster, som med å starte Stiftelsen Hardangerjakt la grunnlaget for Hardanger fartøyvernssenter.

Grunnlaget for fartøy som "Mathilde" var handel med sild og fisk. Dette var virksomhet som handels- og sjøfolk drev med i Hardanger i perioden fra omkring 1840 til 1930. Da reiste de med dekkede fartøy til Møre for å kjøpe sild, og fra 1860-årene til Lofoten og Finnmark for å kjøpe torsk og skrei.

Det var selvsagt ingen spøk å reise nordover på et slikt fartøy midt på kaldeste og mørkeste vinteren. De fleste brukte den korte dagen til å komme seg fram, og lå i ro om nettene.

Da gikk det om lag tretti døgn før de nådde fram til Lofoten. De djerveste gikk ut ved Holmengrå fyr ved utløpet av Sognefjorden, og inn Vestfjorden, og kunne dermed klare turen på noen få døgn.

Hardangerjakta "Mathilde" ble bygd i 1884 av Ola H. Nerhus i Ølve.

Kjøpt av Stiftelsen Hardangerjakt av 1984 som restaureringsobjekt og tiltak for ungdom. Ferdig restaurert og gjendøpt til "Mathilde" i 1989.

Total lengde: 73 fot.
Bredde: 21,2 fot.
Mastehøyde: 25,5 meter.
Tonnasje: 77,46 BRT,
58,06 NRT.
Rigg: Jakterigg,
total seilflate på 400
kvadratmeter. Toppfart
under seiling er omkring
11 knop.



Seilskuteprisen 2009 med diplom, ble overrakt lørdag den 26. september i skutas hjemmehavn. Dette skjedde i forbindelse med at "Mathilde" er 125 år i år, og Hardanger fartøyvernssenter 25 år.

Christiania Seilskuteklubb

Sven H. Røstgård, leder

Mobil: 91620127

E-post: sven-her@online.no

Omasnekka - sjøens "folkevogn"

Tekst og foto: Steinar Hystad

Tiåret frå 1945 til 1955 vart det sjøsett ein heil armada snekker frå Oma Baatbyggeri AS på Stord. Det var drive rasjonelt i verkstaden på Døso, med tilskjering av material til to og tre farty før sjølve bygginga. Når kjølen var strekt tok det to mann 14 dagar å laga skroget ferdig.

- Ved levering av open båt kunne me skriva rekning på 450 kroner. Noko meir kosta snekka naturlegvis om kjøparen ville ha lystbåten ferdig innreidd med motor og benker. Vindskjermar og kalesje var ei nyvinning på den tida. Bror min, Trygve, fekk ideen til skjermar på snekka etter å har studert fasongen på førarhuset på ein stor amerikansk Plymoth (bil), fortel Gunnar Oma, mangeårig dagleg leiar av båtbyggeriet.

For eit par år sidan brukte 85-åringen ledige timar til fullrenovering av ei snekke han sjølv var med og bygde i 1946. Eit barnebarn har overteke klednodiet, og sommarstid er den kvite Omasnekka jamt å sjå på tøffetur i Leirvik hamneområde.



Omasnekka vart på eit vis sjøens "folkevogn" i åra etter andre verdskrigen. Her er Gunnar Oma ombord i den nyrestaurerte 1946-modellen.



Veteranbåten "Motala Express" ble bygget ved Jönköping Mek. Verksted i 1895 her i et mylder av lystbåter på kanalen, som lenge har vært Sveriges viktigste transportled. Göta kanalen ble ferdigstilt i sin helhet i 1832.

Sommerminner fra Göta kanal

Av Thor Hansen

Det finnes mange hyggelige måter å ferdes på, men spørsmålet er om det finnes noe som kommer opp mot en lun og behagelig sjøreise med en vakker veteranbåt med mye plysj, mahogny og messing? Motivet her er hentet fra området ved Karlsborg, kanskje den vakreste delen av kanalen. En spasertur langs kanalen på sommerstid med historiske og nyere båter er en opplevelse.



D/S "Trafik" på stille vann i Göta - kanalen. I bakgrunn ser vi det trivelige kanalhotellet i Karlsborg, som ble bygget i 1894.



Foto: Thor Hansen.

Heder til "Stjernen"

Den gamle kongesjaluppen "Stjernen" av 1899 fikk under årets Trebåtfestival i Risør tildelt diplom for årets "Verftsrestaurerte motorbåt".

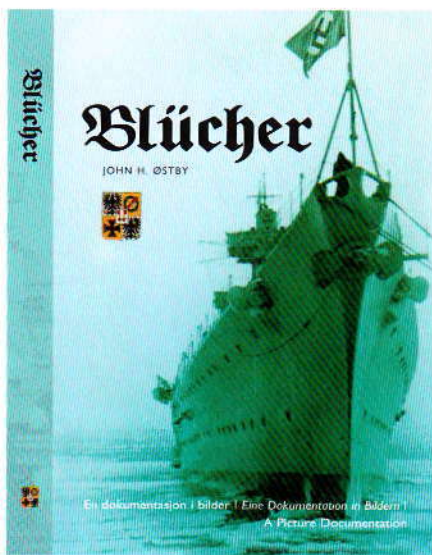
Som kjent ble dette smykke av en båt restaurert hos Hansen & Arntzen, Stathelle.

"Stjernen" er en veteran fra den norske verftsindustriens barndom. Bygd på Akers Mek. Verksted for kong Oscar II.

I bakgrunnen ser vi kong Haralds "Stjernen" (II), festivalens ukronede dronning.

"Blücher" – en dokumentasjon i bilder

Bokomtale av Thor Hansen



Endelig er den nye boka om den tyske krysseren "Blücher" her. Det er Wera forlag i Porsgrunn som står for utgivelsen av en praktbok på hele 264 sider. Oslomannen John H. Østbys har gjennom mange år samlet en stor mengde av bilder, tegninger og informasjonen om dette kjente historiske fartøyet som forsvant i brennende olje og tok med seg så mange unge liv. Nå er alt dette kommet i bokform. Senkingen av "Blücher" i krigens første fase har mange mer eller mindre kjennskap til og det er også et par bilder som ofte går igjen der man ser krysseren forsvinne i dypet i Drøbaksundet.

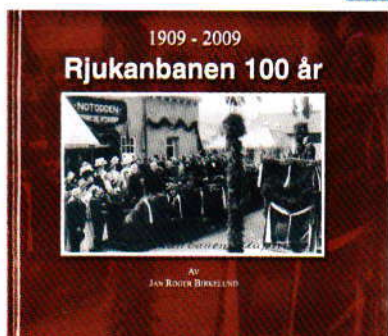
I denne praktfulle boka får man servert en mengde unike bilder som aldri tidligere er blitt offentliggjort. Med utfyllende tekster får man et svært godt kjennskap til historien rundt krysserens korte og dramatiske liv, både før skjebnetimene og katastrofen tidlig på morgenen den 9. april 1940 og hendelser som skjedde senere. At det har tatt sin

tid å få boka ferdig skyldes flere årsaker. Forfatteren John H. Østby var svært opptatt av å få med mest mulig av interesse, samtidig som han var ekstremt nøye med at alt skal være så korrekt som mulig og derfor ble ingenting overlatt til tilfeldighetene. - Men det triste og tragiske hendte, at i innspurten på boka, døde forfatteren plutselig og han fikk dessverre aldri se sitt livsverk helt ferdig.

Men la det være sagt med en gang; denne boka er blitt kanonbra og forfatteren har virkelig gjort en kjempejobb!

Allerede førsteinntrykket er svært positivt. Det er blitt en meget vakker bok i stort format og det som slår en når man tar for seg boka, at det må ha vært et fantastisk arbeid med å skaffe tilveie dette enorme bildematerialet som er delikat gjengitt i sort/hvitt og farger. Også interessante tegninger av selve fartøyet og grafikk er tatt med. - Og alt dette bildestoffet har nok vært hovedhensikten med boka. Tidligere har det kommet ut flere bøker om "Blücher"s dødskamp og det som skjedde rundt Oscarsborg, så hele denne historien mente nok forfatteren ikke var nødvendig å utdype på nytt til minste detalj. Derimot har han nærmest støvsuget verden for alt som har med selve skipet å gjøre og det har ingen før han gjort på slik grundig måte.

Vår krigshistorie fenger både gamle og unge og det er nå tydelig bevist med filmsuksessen om Max Manus, hvor han og andre satte kjepper i hjulet for de tyske inntrengerne. Natten til 9. april gjorde Hitler-Tyskland en av sine største tabber ved å sende den nye store krysseren først inn i Oslofjorden og samtidig undervurdere ildkraften fra Oscarsborg og de andre fortene i nærheten. En som vel aldri fikk skikkelig takk og honnor for sin modige og besluttsomme handling, var kommandanten på Oscarsborg Festning, oberst Birger K. Eriksen, - han som gjorde sitt til at



Rjukanbanen 100 år

Bokomtale av Thor Hansen

Rjukanbanen feiret i sommer sitt 100-årsjubileum. Hva er vel ikke mer på sin plass enn å få historien mellom to permer? Dette har en debutant på bokmarkedet gjort noe med. - I 15 år har 31 år gamle Jan Roger Birkelund fra Notodden samlet stoff, postkort, stempler og billetter som omhandler Rjukanbanen.

Bildet på forsiden av boka viser festkleddede mennesker med kong Haakon og Sam Eyde i spissen, som åpnet banen på Notodden stasjon 9. august 1909. Så går ferden i boka videre til Tinnoset og så med bred dekning av dampskipsbrygger, fergeleier og de mange båtene som har trafikkert på Tinnnsjøen. Ferden ender på Rjukan jernbanestasjon som var endestasjon for passasjerene, men sporet gikk videre for godsvogner til fabrikkene og Vemork. Selv om boka er spekket med unike bilder, også en del i farger, inneholder også boka mye tekst som forklarer hvert eneste kort, stempel og billett.

Riktignok oppdager jeg to-tre faktafeil, men forfatteren kan forsikre at det er i kun noen få boka av opplaget på 3000. Historien rundt Rjukanbanen fanger svært mange, enten man er opptatt av det store industrieventyret Norsk Hydro, jernbanehistorie eller fergetrafikken over Tinnnsjøen.

Honnrør til forfatteren med sin samlemani, som lar oss ta del i denne samlingen med en koselig bok om den utrolige utviklingen som fant sted i Telemark.

Boka kan bestilles direkte fra forfatteren.

Tlf. 916 08 560. E.post: jr-birk@online.no

kongefamilien, regjering og Storting kom seg ut av hovedstaden før tyskerne okkuperte Oslo og at de kunne fortsette kampen fra britisk jord. Derfor er boken tilegnet minnet om han og også forfatterens bestefar. Jeg fikk lyst til å tilføye at denne boka også vil bli et varig og solid minne om John H. Østby som har samlet alt dette materialet. Forlaget fortjener også stor takk som sørget for at hans store samling nå har kommet mellom to permer i så vakker bok.

Forfatterens store interesse for "Blücher" og skipets skjebne, skaffet han mange kontakter, ikke bare i Norge, men rundt om i hele verden. Ikke minst i Tyskland, der han gjorde det kunststykke å få kontakter med overlevende fra krysseren,

som skaffet han opplysninger og bilder fra folk som hadde opplevd krigens redsler. Som takk for sin entusiasme og arbeid ble han utnevnt til æresmedlem i foreningen Marinekameradschaft Schwerer Kreuzer Blücher.

Teksten i boka er også på tysk og engelsk og burde være en glimrende gavebok til alle som er opptatt av vår nære historie.

Blücher, en dokumentasjon i bilder, anbefales på det beste og hos denne anmelderen skal denne boka få hedersplassen i bokhylla!

Wera Forlag

Tlf: 35 51 64 10.

E-post: post@wera.no

Utsalgspris kr. 400,-



D/S "Stord I" og M/S "Granvin" er rutebåtar som i alle år gjekk i rute Hardanger og Sunnhordland. Mange av dei eldre som var med på "Før & No" – festivalen knytte mange minner til dei gamle slitarane.
Foto: Harald Sætre.