

DAMPSKIBS

P O S T E N



Foto: Anne Alm Thorstensen

Fire båter tett i tett i Sørbøvågen.

*Mon tro hva han tenker,
gutten på flytebyggen som står stille og betrakter oss.*

Dampskibsposten

Dampskibsposten er medlemsblad for Norsk Veteranskibsklub, Veteransklipslaget Fjordabåten, Bergen, Nordhordland Veteranbåtlag, Atløys Venner, Nordenfjeldske Staalskibs-union og Ferjelaget "Skånevik". Dampskibsposten er et bindeledd mellom foreningenes medlemmer og miljøer som arbeider med kyst- og fartøybevaring. Opplag 2.540

Styremedlemmer 2010

Norsk Veteranskibsklub

Postboks 1287 Vika, N-0111 OSLO
Båtene 22 41 63 12
Bankkto. 8998.07.36580
Internett: www.nvsk.no

Formann: priv. tlf. 22 71 23 28
Rolf Nordby Mobil 924 47 023

Viseformann:
Eivind Lande Mobil 926 62 717

Sekretær: priv. tlf. 22 73 28 27
Pål Gulbrandsen Mobil 928 53 638

Kasserer: priv. tlf. 22 56 94 66
Nik Rød Mobil 412 77 115

Nordhordland Veteranbåtlag

N-5991 OSTEREIDET
Leiar: Pr. telefon
Tor Bjørgaas 56 35 41 82

Nestleiar:
Odd Tepstad 56 51 31 06

Kasserer:
Hjordis Lillejord 56 39 52 45

Effektforvalter:
Vigdis Markussen 56 35 01 21

Veteransklipslaget 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

Nordenfjeldske Staalskibs-union

Leder: Pr. telefon
Per Kr. Rognes 73 52 68 08
Schøllers gate 12, 907 41 054
7043 Trondheim

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

Ferjelaget "Skånevik"

Heimli – N-5640 Eikelandssosen
Viggo Nonås - Tlf. 901 55 067
skaanevik@ferjelaget.no
www.ferjelaget.no

Vår maritime bokhandel:
www.ferjekiosken.no

Veteransklipslaget Stavenes

Postboks 36, 6851 SOGNDAL
www.ds-stavenes
Mobilnr. 993 91 904

**HUSK STOFFRIST
NESTE NR.
15. JANUAR 2011**

Redaksjonen – Dampskibsposten

Redaktør:

THOR HANSEN

Frieisbrygga 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 i NVSK har ordet	4	FJORDSTEAM 2010.....	31
D/S "Styrbjørn" - jubileums- feiringen i bilder	7	BDS lever videre i Vulcanus.....	37
D/S "Styrbjørn" 100 år	10	Nytt fra ferjelaget "Skånevik".....	41
"Titanic"s reise, nå som musikal for første gang i Norge	13	Reparasjon av hovedmotoren på M/S «Lofoten»	44
Styrbjørn og Tirpitz kjettingen	14	Ammonia fyrer opp	48
Sommertur med «Børøysund» 2010	16	Kanalbåt overtar for "Christian Radich".....	52
Spillegalskap i Farsund	22	Om en slusetur med "Bjoren"	
En dåre kan spørre...Barnehagebesøk på D/S Børøysund	24	- og litt om damperens 143 årige historie	54
Operasjon formast	27	Sogneturen 2010	58
Med D/S "Stavenes" til Fjordsteam	28	Bokanmeldelser	60

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

En sommer er over, og med den en hektisk seilingssesong. Jeg tror og håper at den har vært god for alle oss som har veteranbåter som hobby. Vi hadde et flott Fjordsteamstevne i Florø i august, der vi virkelig fikk presentert oss og vår virksomhet for et stort og interessert publikum. I tillegg fikk vi anledning til knytte gamle og nye kontakter med andre fartøyvernere, utvekslet tanker og ideer, besett hverandres båter. Og ikke minst – hatt det hyggelig sammen. Personlig vil jeg si at et absolutt høydepunkt var revyinnslaget med de to som laget en hel historie med kun påhengsmotorlyder, et hylende morsomt maritimt innslag av ypperste kvalitet. Og morsomt var det også å se D/S Stavenes under "fart" igjen, og det med en fart som båten skal få vanskeligheter å matche når den en gang i fremtiden skal gå for egen maskin igjen.

Et flott gjennomført stevne, stor takk til dyktige arrangører.

Det har vært et stort år for vår 100-åring, D/S Styrbjørn. Det å feire et slikt jubileum, med det originale maskineri og kjelen intakt og i drift, er i seg selv en stor bedrift. Men det har kostet en formidabel arbeidsinnsats, først og fremst fra de aktive om bord. Det ble jobbet iherdig med å få den i sertifiserbar og vakker stand. På selve jubileumsdagen, den 18. juni, var det mange som med rette kunne være stolte av både seg selv og båten. Og vi syntes det var fortjent ros vi fikk fra miljøvernminister Erik Solheim, Riksantikvaren, Oslo kommune og Sveriges ambassadør. Morsomt var det at Solheim insisterte på omvisning



Rolf Nordby.

på båt, fremfor champagne og snitter, og lot seg spesielt imponere av vår staute 80-årige fyrbøter som satt der på fyrdørken og holdt vakt. Både person og båt ga historisk sus.

Jubileumsturen til Gøteborg ble gjennomført på en fin måte, der D/S Styrbjørn i tillegg Gøteborg, også ble formidlet til publikum ved besøk i bl.a. Strømstad, Lysekil, Sandefjord og Tønsberg, med jubileumsutstilling og åpen båt. Fine artikler ble det i Bohuslänaviser, Gøteborgsposten, Sandefjord Blad og Tønsberg Blad, samt at båten også hadde en liten visitt på svensk TV.

Takk til et arbeidsvillig og dyktig mannskap.

Presentasjon og formidling har vært et lite ekstra stikkord for oss i NVSK i år. Gjennom mange år har vi arbeidet mot en mer publikumsrettet virksomhet. Ikke bare mekke og male båter, eller seile inntektsbringende charterturer med firmafester. Båtene er ikke til bare for oss. Både D/S Børøysund og D/S Styrbjørn er nå i slik presentabel og "ferdig" stand at det er mulig å arbeide

mer for å la flest mulig få dele gleden med våre båter. Få folk om bord, både til turer på fjorden, og til formidling ved kai. Det er ikke lett å drive slik virksomhet i Oslo. Hovedstadens innbyggere har ikke det forhold til sjøen og båter som vi ellers finner langs kysten, og tilbudene til befolkningen er så omfattende og mangeartet at det ikke er lett å få plass i rampelyset. Det er virkelig flott med et så rikt kulturliv og mangeartede aktiviteter som vi har i byen, men da er det heller ikke enkelt for oss små aktører, med trang økonomi. Å erstatte charterturer med åpne turer er dessuten økonomisk risikosport.

Vi seilte 7 åpne guidede turer i Oslofjorden i år, og responsen var så god at dette ønsker vi å fortsette med. Opplutningen var variabel, fra fulle båter til bare 20-30 passasjerer. Men alle vi hadde med var svært begeistret og kommer gjerne tilbake. De koste seg om bord, uansett vær. Slike passasjerer ønsker vi å seile med. Våre samarbeidspartnere har gitt klart uttrykk for at dette ville de være med på videre. Vi har lært en masse i år på mange områder, så neste år regner vi med et mer strømlinjet opplegg – og bare fulle båter.

En helt ny bruk av båtene er et barnehage- og småskoleprosjekt vi har nå i høst, i samarbeid med Norsk Maritimt museum. Smårollinger blir vist rundt om på båten, får "smake" på et fartøy på sine egne premisser, lærer seg noen få maritime uttrykk, og har i det hele en fin liten stund på et for dem spennende og fremmed sted. De får med seg postkort med D/S Børøysund hjem, med beskjed om å høre foreldrene i styrbord og babord (hvis de da selv husker hva som er hva). Vi har allerede hatt et slikt besøk, og det var gøy! Og

for noen spørsmål og kommentarer de har. Et nytt publikum for oss, kanskje fremtidige fartøyvernere?

Med tanke på rekruttering var det kanskje bedre mulighet med den tekniske klassen fra Høyskolen i Oslo som vi nylig hadde på omvisning om bord på D/S Børøysund. En skikkelig lydhør og interessert gjeng, som skulle lære om "roterende maskineri". Godt vi hadde steam til å sveive maskinen.

Så vi synes vi er på god vei når det gjelder å formidle båter og virksomhet til et bredt publikum, men mye mer kan gjøres, i samarbeid med skoleverk, museer, kommunale myndigheter o.a. Mulighetene er jo mange.

Tar vi med at filmen om D/S Børøysunds jubileumsreise i 2008 er blitt vist fem ganger på svensk TV i høst, er det like før vi gnir oss selvformøyd i nevene.

Egentlig hadde jeg tenkt å skrive om stivbeint byråkrati denne gangen. En felles nemesis som vi alle sliter med, et skjær i sjøen som vi alle strander på med jevne mellomrom.

Men så skjedde det at vi fikk en person fra SD stasjon Oslo om bord på våre båter i sommer, og han viste oss at byråkrater fra slike tilsyn og verk kan være både konstruktive, løsningsorienterte og hyggelige. Slik tar litt piffen fra en byråkratikritiker. Men positivt var det, og godt er det å se at byråkrater kan være like forskjellige og mangeartede som oss fartøyvernere.

Jeg ønsker dere alle en god høst og vinter, i flittig virksomhet for å sikre våre flotte båter til neste års mange gode seilaser.

Rolf Nordby

Formann i Norsk Veteranskibsklub

mer for å la flest mulig få dele gleden med våre båter. Få folk om bord, både til turer på fjorden, og til formidling ved kai. Det er ikke lett å drive slik virksomhet i Oslo. Hovedstadens innbyggere har ikke det forhold til sjøen og båter som vi ellers finner langs kysten, og tilbudene til befolkningen er så omfattende og mangeartet at det ikke er lett å få plass i rampelyset. Det er virkelig flott med et så rikt kulturliv og mangeartede aktiviteter som vi har i byen, men da er det heller ikke enkelt for oss små aktører, med trang økonomi. Å erstatte charterturer med åpne turer er dessuten økonomisk risikosport.

Vi seilte 7 åpne guidede turer i Oslofjorden i år, og responsen var så god at dette ønsker vi å fortsette med. Opplutningen var variabel, fra fulle båter til bare 20-30 passasjerer. Men alle vi hadde med var svært begeistret og kommer gjerne tilbake. De koster seg om bord, uansett vær. Slike passasjerer ønsker vi å seile med. Våre samarbeidspartnere har gitt klart uttrykk for at dette ville de være med på videre. Vi har lært en masse i år på mange områder, så neste år regner vi med et mer strømlinjet opplegg – og bare fulle båter.

En helt ny bruk av båtene er et barnehage- og småskoleprosjekt vi har nå i høst, i samarbeid med Norsk Maritimt museum. Smårollinger blir vist rundt om på båten, får "smake" på et fartøy på sine egne premisser, lærer seg noen få maritime uttrykk, og har i det hele en fin liten stund på et for dem spennende og fremmed sted. De får med seg postkort med D/S Børøysund hjem, med beskjed om å høre foreldrene i styrbord og babord (hvis de da selv husker hva som er hva). Vi har allerede hatt et slikt besøk, og det var gøy! Og

for noen spørsmål og kommentarer de har. Et nytt publikum for oss, kanskje fremtidige fartøyvernere?

Med tanke på rekruttering var det kanskje bedre mulighet med den tekniske klassen fra Høyskolen i Oslo som vi nylig hadde på omvisning om bord på D/S Børøysund. En skikkelig lydhør og interessert gjeng, som skulle lære om "roterende maskineri". Godt vi hadde steam til å sveive maskinen.

Så vi synes vi er på god vei når det gjelder å formidle båter og virksomhet til et bredt publikum, men mye mer kan gjøres, i samarbeid med skoleverk, museer, kommunale myndigheter o.a. Mulighetene er jo mange.

Tar vi med at filmen om D/S Børøysunds jubileumsreise i 2008 er blitt vist fem ganger på svensk TV i høst, er det like før vi gnir oss selvfornøyd i nevene.

Egentlig hadde jeg tenkt å skrive om stivbeint byråkrati denne gangen. En felles nemesis som vi alle sliter med, et skjær i sjøen som vi alle strander på med jevne mellomrom.

Men så skjedde det at vi fikk en person fra SD stasjon Oslo om bord på våre båter i sommer, og han viste oss at byråkrater fra slike tilsyn og verk kan være både konstruktive, løsningsorienterte og hyggelige. Slik tar litt piffen fra en byråkratikritiker. Men positivt var det, og godt er det å se at byråkrater kan være like forskjellige og mangeartede som oss fartøyvernere.

Jeg ønsker dere alle en god høst og vinter, i flittig virksomhet for å sikre våre flotte båter til neste års mange gode seilaser.

Rolf Nordby

Formann i Norsk Veteranskibsklub



SEM & STENERSEN FORLAG

Gallionsfigurer på norske skip

En del av vår glemte maritime historie, rikt illustrert.

Av Gøthe Gøthesen

Dette er den første boken som er skrevet om gallionsfigurer og ornamenter på norske skip. Den fyller derfor et tomrom i vår maritime historie. Den forteller om opprinnelsen til skipsdekorasjonene og er full av anekdoter og historier om disse figurere og skipene de tilhørte.

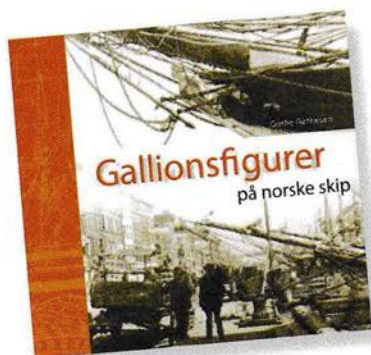
Forfatteren Gøthe Gøthesen er født i 1931. Han har særlig interessert seg for vår maritime historie om sjøfart, skip og kystkultur. Hans maritime forfatterskap inkluderer tretten bøker om båt, skip, sjøfart og sjøfolk. I denne boken tar han for seg seilskipene fineste pryd: Gallionsfigurene.

Boken er rikt illustrert med bilder av gallionsfigurer og ornamenter. Det er også blitt plass til et kapittel om noen av dem som skapte disse figurene, de såkalte biltskjærerne som tilhører en glemte gruppe kunsthåndverkere.

«Dette er en etterlenget bok om et viktig avsnitt i vår maritime kunsthistorie. Knappt noen utsmykning er sterkere tilknyttet skipsbyggingens historie enn nettopp gallionsfiguren, som etter sin storhetsepoke under seil fikk sin egen norske svanesang på Fred. Olsens skip i mellom- og etterkrigstiden.»

Som i sitt tidligere forfatterskap viser Gøthe Gøthesen sin evne til å kombinere fagkunnskap med en engasjerende og lesevennlig formuleringsevne. Sammen med et rikt og variert billedmateriale og en vakker formgivning gjør dette Gallionsfigurer til en både vakker og verdifull gavebok.»

Bård Koltveit
tidl. direktør ved
Norsk Sjøfartsmuseum



Gallionsfigurer på skip er på 163 sider,
Formatet er 24,5 cm x 22,5 cm
Utgivelsesdato: September 2010

Hermed bestilles:

... ekspl. Gallionsfigurer på norske skip.
Veiledende pris: 399,- ISBN 82-7046-078-6

Adresse:.....
Postnr:.....Poststed:.....
Telefon:.....Telefax:.....
E-post:.....

Kan også bestilles via ordrefax 22 20 61 76,
telefon 22 20 81 00 eller www.semstenersenforlag.no
SEM & STENERSEN FORLAG AS, Postboks 2735 St. Hanshaugen, 0131 OSLO

SEM & STENERSEN FORLAG AS
Postbok 2735 St. Hanshaugen
0131 OSLO



D/S "Styrbjørn" - jubileumsfeiringen i bilder

Av Thor Hansen

Markeringen av at det var 100 år siden "Styrbjørn" ble sjøsatt i Göteborg, ble feiret på Nordre Akershuskai fredag den 18. juni. Været var ikke helt topp, men tross det var det bra med folk.

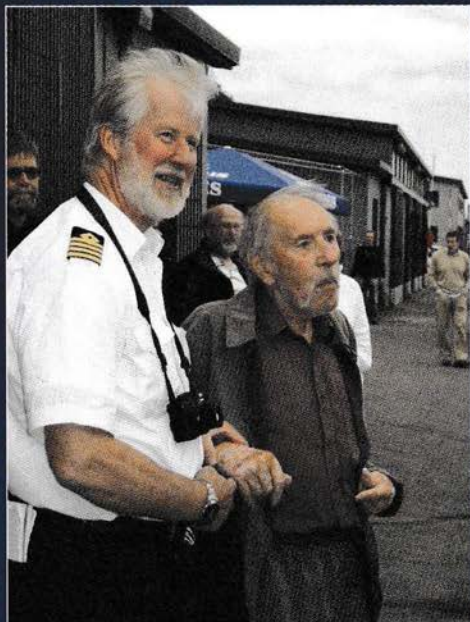
Ekstra hyggelig var det å se så mange venner av "Styrbjørn", både unge og gamle var på plass.

Formann i NVSK Rolf Nordby ønsket velkommen og ble etterfulgt av miljøvernminister Erik Solheim, Unni Grønn fra Riksantikvaren, vareordfører i Oslo, Aud Kvalbein og den svenske ambassadøren Michael Sahlin. Alle holdt flotte taler og lovpriste innsatsen til så mange

dyktige og entusiastiske personer, som opp gjennom årene gjorde sitt til at man kunne oppleve å feire dette respektable runde tallet på et skip.

Det ble utdelt flere gaver og gjestene ble presentert båtens lange historie under mottakelsen i skur 28. Dette ble avrundet med en kort jubileumstur med "Styrbjørn" i Oslo havn.

Senere på kvelden var det mannskapet, styret i klubben og spesielle inviterte sin tur. Det ble servert stormsuppe og med en flott bløtekake som avslutning på en fin dag.



Kurs mot Drammen

Lørdag 19. juni gikk ferden mot Drammen hvor feiringen skulle fortsette. I kald sterk nordavind med regnbyger dro "Styrbjørn", "Børøysund" og "Thor III" (som fyller 50 år i år) i samlet flokk. I Svelvikstrømmen oppsto litt dramatikk. Ombord på "Styrbjørn" røk en wire til maskintelegrafan, med den konsekvens at maskinen fikk feil ordre i forhold til hva broen ville ha. Skipper Øyvind Ødegård måtte foreta en elegant "piruett" midt i Svelvikstrømmen. Det hele ble raskt brakt under kontroll og riktig kurs ble satt mot Drammen, hvor byens Sjømannsforening hadde rigget til på kaien.

Stor honnør til alle som har gjort sitt til at den gamle kjempen D/S "Styrbjørn" fikk en verdig 100 års feiring.





D/S "Styrbjørn" 100 år

Av Øyvind Ødegård

- Du inviterer kort og godt til et spleiselag for fartøyvern?

Aftenposten stilte dette spørsmålet til miljøvernminister Erik Solheim noen dager etter at han hadde deltatt på markeringen av D/S "Styrbjørns" 100 års dag 18. juni 2010.

- Ja, jeg ønsker en blanding av statlige og private penger. Et samarbeide mellom staten ved Riksantikvaren, og de tusener frivillige og næringslivet, bør være drivkraften i fartøyvernet fremover. For å lykkes må vi ha med på laget private økonomiske bidragsytere – og de frivillige som står for kystkulturen.

100 års komiteen

Styret i Norsk Veteranskipsklub oppnevnte høsten 2008 komiteen som planla feiringen av "Styrbjørns" 100 års dag. Mårten Ervik og Rolf Nordby har begge vært medlemmer av komiteen og sørget for at klubben har maktet å gjennomføre dette store jubileet. Øvrige komitémedlemmer har vært Yngvar Veia, Erik Bache Steen, Terje Bjerén og Øyvind Ødegård.

18. juni 2010

Markeringen av 100 års dagen foregikk på Nordre Akershus kai. Her talte miljøvernminister Erik Solheim, varaordfører Aud Kvalbein, Sveriges ambassadør i Norge Michael Sahlin, direktør for kulturminneavdelingen hos Riksantikvaren Unni Gønn og formann Rolf Nordby. Han ledet også markeringen.



Fra venstre Rolf Nordby, Aud Kvalbein, Michael Sahlin, Unni Grønn og Erik Solheim.

Foto:Øyvind Ødegård.



Kathrin Pedersen og Øyvind Ødegård.
Foto: Yngvar Vea.

Oslo Havn KF

Oslo havn er opptatt av å bevare hovedstadens havnehistorie. Verneverdige fartøyer har i årevis hatt gratis kaiplass og lokaler for båt entusiaster på Akershus-stranda. Dette er hjemme-havnen til "Styrbjørn" sammen med de andre veteranskipene i Oslo. Oslo havn representert ved eiendomsjef Kathrin Pedersen overrakte havnens emblem som gave til "Styrbjørns" 100 års dag.



Bengt Cremonese med Magne J. Hansen til høyre og Øyvind Ødegård til venstre under en munter samtale på "Bohuslän".
Foto: Ingolf Ibenhard Benjaminsen.

Göteborg

"Styrbjørn" ble levert 25. juli 1910 til Trafikk AB Grängesberg-Oxelösund, Stockholm fra Götaverken. Komiteen besluttet at markeringen av 100 års dagen måtte skje i Göteborg. Styret i Norsk Veteranskipsklub sluttet seg til dette og sørget for at også "Børøysund" deltok sammen med Ångaren "Bohuslän". "Bohuslän" er det største dampskipet på Sveriges vestkyst og i regulær drift. Sällskapet Ångbåtans styreformann og "Bohusläns" kaptein gjennom en årrekke, Bengt Cremonese, spilte en sentral rolle i markeringen.

Markeringen

De tre dampskipene seilte ut av Göteborg i konvoi. Først "Bohuslän", så "Styrbjørn" og deretter "Børøysund". Et mektig skue. Norsk Veteranskipsklub ved formann Rolf Nordby var vertskap under en stor festmiddag om bord i "Bohuslän" til ære for "Styrbjørn" og alle de som hadde bidratt til at skipet atter seiler i en alder av 100 år.

Øyvind Ødegård takket for gaver og oppmerksomhet på vegne av skip og mannskap.



Her passer "Styrbjørn" Götaverken 100 år etter at den ble levert – på dagen.

Foto: Ingolf Ibenhard Benjaminsen.



Øyvind Ødegård takket på vegne av skip og mannskap.

Foto: Ingolf Ibenhard Benjaminsen.

Omtale og pressedekning

Ingen ting er som å være ute og seile. Folk og media strømmer om bord. Det var stor interesse overalt hvor "Styrbjørn" la til. Her ser vi en journalist fra Sandefjord Blad som intervjuer maskinsjef Erik Bache Steen og sjefsfyrbøter Magne Nilsen.



Erik Bache Steen med ryggen til og Magne Nilsen intervjues.

Foto: Øyvind Ødegård.

Hjemme

Miljøvernminister Erik Solheim fremhevet i intervjuet med Aftenposten den store betydning de frivillige har for fartøyvernet. En annen gruppe er støttespillerne. De som ser bort fra det å ta fullt betalt for en vare som leveres til et veteranskip. De som setter strek over strømregninger eller reduserer disse kraftig. Eller de som aldri nevner noe om havneavgift eller vannavgift.



Havnesjef Bjørnar Christiansen.

Foto: Øyvind Ødegård.

Sandefjord er en slik havn. Havnesjef Bjørnar Christiansen er selv tilstede når "Styrbjørn" ankommer. Enten det er sent eller tidlig. Hverdag eller helg. Denne gangen – på 100 års turen – vanket det gaver både til rederiet og mannskapet og middag på byen hvor det ikke ble spart på noe.

"Titanic"s reise,

nå som musikal for første gang i Norge

Av Egil Jørgensen.

Musikkteatergruppa Scenarios satte i vår opp musikalen om Titanics skjebne i Kolben kulturhus på Kolbotn utenfor Oslo. Premieren var 27 april, og ble spilt 12 ganger. Musikalen ble for første gang satt opp på Broadway i 1997.

Scenarios er en gruppe som består av mennesker som drives av kjærlighet til noe de trives veldig bra med, og er villig til å bruke mye fritid på, selvfølgelig uten lønn!

Er det noen i fartøyvernet som kjenner seg igjen?!

Norsk Veteranskibsklub ble kontaktet angående utlån av diverse rekvisitter, noe vi sa ja til.

Selvfølgelig, her traff vi en gjeng entusiaster som kanskje er like gale som oss! Slik ble kontakten opprettet. Hadde Ole E en finger med i spillet?

Kulisser og kostymer er selvfølgelig laget av utøverne selv, mange detaljer som kan få et fartøyvernssenter til å blekne.!

Forestillingen varte i nesten 3 timer, en utrolig prestasjon. Mye bra sang og skuespillerkunst.

Her var selvfølgelig alt, fra avreise, livet om bord på de forskjellige klassene, uenighetene mellom kapteinen, båteieren, og konstruktøren som var om bord, til den fatale kollisjonen med et isfjell.

Med knappe ressurser og arbeid på fritiden, er det utrolig hva gruppen har fått til, kanskje vi skulle lokke med et ekte dampskib og kapre noen av disse? Fia og følge hadde en fin kveld på Kolben.

Kapteinen E.J.Smith, ble spilt av Sven Torneberg, som også var sjef for oppsettingen. Instruktør for stykket var Liv Ragnhild Sømme Torneberg.



Styrbjørn og Tirpitz kjettingen

Av Terje Bjerén

Under restaureringen av Styrbjørn kom vi til ett punkt tidlig på 90 tallet da den faste ballasten som lå ombord måtte i land.

Denne ballasten bestod av ca. 5 tonn jernmalm akterut og en masse grov kjetting i side kullbakstene. Når vi så på dimensjonene på kjettingen og det faktum at den nesten ikke lot seg kappe med vinkelsliper, ble nysgjerrigheten vekket. Ut i fra merkingen på kjettingen ble det raskt konstatert at den var tysk. Kanskje kom den fra et vrak fra krigen. Dette var ikke usannsynlig da Styrbjørn hadde vært i Høvdings eie.

Da var det bare og ta en telefon til vår venn Einar Høvding som ved flere anledninger tidligere hadde gitt oss verdifull informasjon om Styrbjørn eller Atlet som han likte å si.

Han kunne raskt fortelle oss at den kjettingen som lå om bord kom fra

det tyske slagskipet Tirpitz, dette var ikke kjettingen fra hovedankrene men fra moringsankrene som ble benyttet for å dra båten sidelengs ut, de hadde jo ikke baugpropell den gang.

Nå fikk vi ett nytt dilemma, vi kunne da ikke bare kjøre kjettingen til skraphandleren.

Vi måtte finne andre løsninger, noen ledd ble kappet av og vi fant interesser som var villig til å betale for dem, hovedsakelig private samlere.

Etter at det ble lagt ut på hjemmesiden til båten fikk vi først en henvendelse fra en engelskmann bosatt i Holland, han var nevø av RAF piloten som ledet det første britiske flyangrepet på Tirpitz. Han kom selv ikke tilbake, men ble skutt ned av tyskerne. Nå ville nevøen lage ett minnesmerke over sin onkel på han hjemsted i England. Så sann ble det. Det første leddet ble sendt.

Etter en tid fikk vi nok en henvendelse fra utlandet av noen som hadde



Nå ligger kjetting i ca. 3 meters lengder, og det er ganske kostbart og kappe den.



Slagskipet "Tirpitz".

tilknytning til Tirpitz. Denne gang fra Nanton Lancaster Museum, nå Bomber Command Museum Of Canada i Alberta, Canada.

(www.bombercommandmuseum.ca/)

de har egen side om senkingen.

De holdt på å restaurere ett Lancaster fly som var med å senke Tirpitz.

Selvfølgelig sendte vi ett ledd over, dette ble avduket sammen med det

nyrestaurerte flyet sammen med historien om hvordan de fikk tak i det, med bilder og info. om Styrbjørn.

Så Styrbjørn er vel kanskje den eneste gjenværende norske dampbåten med egen monter på ett flymuseum.

Historien slutter ikke med det, en sen kveld fikk vi en telefon fra en liten bygd i Rocky Mountains. Denne gang fra en Vietnam veteran som var ivrig våpensamler og overgjennomsnittet interessert. Han hadde selvfølgelig vært på museet.

Han fikk også tilsendt ett ledd til sin samling.

Den stående invitasjonen om storviltjakt i The Rocky Mountains, har vi ennå ikke fått benyttet oss av.

Dette viser at vi gjorde ett riktig valg og ikke lot skraphandleren ta kjettingen. Vi har ennå en del kjetting igjen, som har satt oss i ett nytt dilemma, hvor skal vi lagre den? Ender det nå opp med at skraphandleren får den likevel?



Tirpitz kjetting i mengdevis ombord på D/S "Styrbjørn".

Nå ligger kjetting i ca. 3 meters lengder, og det er ganske kostbart og kappe den.

Ønsker du å sikre deg ett ledd så koster de med kappekostnad kr. 1.500.- / stk. + frakt.

Sommertur med «Børøysund» 2010

Av Eivind Lande og
Anne Alm Thorstensen

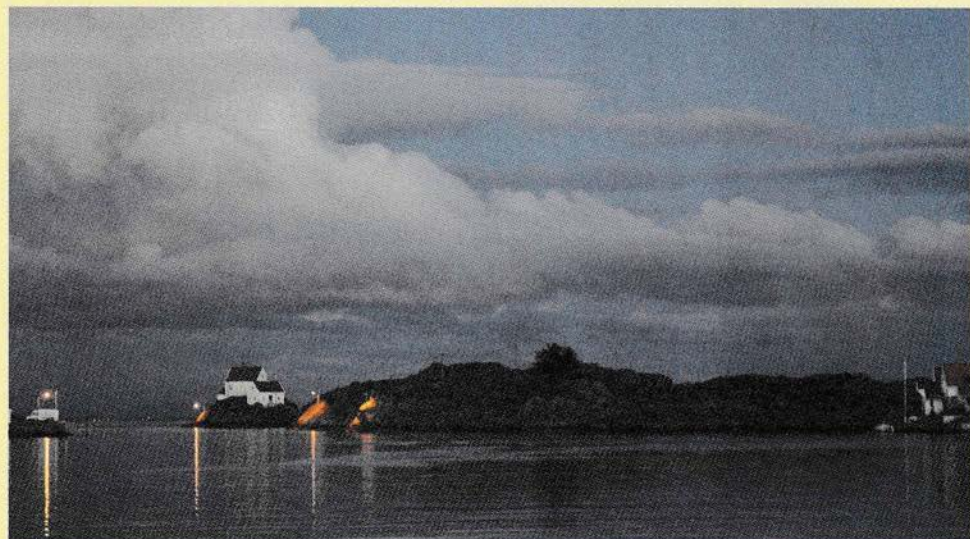
Årets sommertur for «Børøysund»s aktive mannskaper varte fra 23. juli til 15. august 2010. Målet var Florø, som i år arrangerte Fjordsteam i forbindelse med byens 150-årsjubileum, men på veien var vi først innom Göteborg for å delta på «Styrbjörn»s 100-årsmarkering. Her lå vi på Stenpiren sammen med «Ostindiafareren», «Bohuslän» og «Styrbjörn».

Den opprinnelige planen var å fortsette til Skagen og videre til Kristiansand, men Sjøfartsdirektoratet var av en annen oppfatning i år. Seilassen måtte gå nærmere kysten, og vi gikk derfor via Lysekil og Kragerø til Kristiansand hvor vi bunkret 11 tonn kull. Byen skulle for øvrig være vertskap for The Tall Ships Races på dette

tidspunkt, og vi ble derfor liggende langt fra sentrum. En del av oss fikk likevel tatt en titt på noen av de fantastiske skutene som skulle være med på kappseilassen.

Meningen var så at vi skulle innom Flekkefjord og videre til Stavanger for å delta på Glamatfestivalen som samler enorme folkemengder i havneområdet. Været var imidlertid ikke helt på vår side, det blåste relativt kraftig, og vi valgte derfor i stedet å søke «nødhavn» i Farsund. Vinden løyet heldigvis utpå morgenen neste dag, og kursen ble satt mot Stavanger. Vi ankom ett døgn forsinket, og de tre passasjerturene vi skulle ha gått i Glamatfestivalens regi, måtte naturlig nok avlyses. I Stavanger sa vi farvel til noen mannskaper og ønsket nye velkommen.

Søndag 1. august gikk turen over til Skudeneshavn – et idyllisk sted som ikke



Aftenstemning fra Skudeneshavn.



Mange hadde møtt fram på kaia i Florø da vi kom.

har hatt besøk av «Børøysund» tidligere. Vi holdt «åpent skip» for publikum noen timer, og det kom etter hvert mange interesserte på kaia. Den flotte utstillingen vår om klubben og skipets historie ble også satt opp på kaia. Den lokale museumslederen – Ørjan



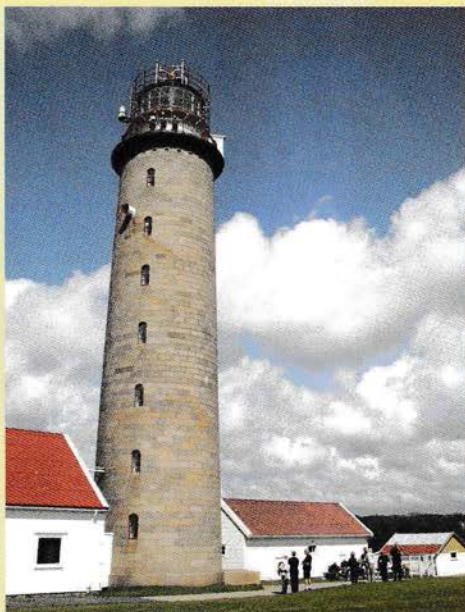
Magne (Angelskår) fra "Oster" og Magne (Hansen) fra "Børøysund" sier "Takk for denne gang, vi sees igjen!"

Iversen – hadde sørget for at mannskapet fikk omvisning på museet i Mælendsgården. Det var mye interessant som var samlet i de gamle bygningene, men det som kanskje var mest populært i Skudeneshavn, var å rusle rundt i den gamle verneverdige trehusbebyggelsen. Gamlebyen består av over 100 bolighus og sjøhus bygd tidlig på 1800-tallet, og i 1990 fikk byen andre plass i Nortras konkurranse om å være Norges best bevarte småby. Et sjarmerende sted som vi gjerne besøker igjen.

Neste dag ankom vi Bekkjjarvik, et lite handelssenter i den aktive fiskerikommunen Austevoll. Vi holdt «åpent skip» og hadde utstillingen på kaia også her – stor oppslutning. Livsgrunnlaget i Bekkjjarvik har alltid vært knyttet til havets ressurser, med sildefisket som det klart viktigste. I tillegg har reiselivsnæringen lange røtter i Bekkjjarvik. Stedets gjestgiveri har tatt imot losjerende i over 300 år.

Mange av de gamle bygningene på kaia er delvis restaurert og delvis modernisert for å kunne brukes til nye formål. Tønnefabrikken er bl.a. gjort om til en kombinasjon av hotell, kjøpesenter og museum. Utsmykningen består bl.a. av gamle fotografier fra stedet, og en rekke flotte båtmodeller står utstilt i anlegget – ikke bare eldre fartøyer, men også modeller av dagens effektive ringnotflåte. Vi fikk en fantastisk omvisning i disse lokalene av fiskebåtreder og Bekkjarvik-entusiast Inge Halstensen. Det var utrolig interessant å høre historien til dette øyriket, fra middelalderen og fram til i dag.

Bergen var neste anløpssted. Her lå vi på Holbergkaia sammen med «Stavenes», «Stord» og «Granvin». Som vanlig hyggelig å komme til Bergen og møte gamle kjente. Fra Bergen hadde vi med passasjerer til Skjerjehamn. Båtene gikk gjennom Alverstraumen i fossregn, men da vi kom fram var det strålende vær, og det var et fantastisk syn med så mange gamle fartøyer samlet i Skjerjehamn. Dette er et gammelt handelssted og trafikknutepunkt hvor det bl.a. var slipp, trelastlager, pensjonat, fiskemottak, dampskipsekspedisjon, post, telegraf og butikk. I dag er det ingen fastboende her, stedet er i privat eie, bygningene er godt vedlikeholdt, og i den gamle krambua er det et museum med mange av gjenstandene fra tiden da stedet var i full drift. Dagens eier – Ola Braanaas – har virkelig gjort en kjempejobb for å bevare stedet, og han har dessuten foretatt en rekke store nyinvesteringer i kaier og «kaiskur». Han er imidlertid kanskje mest kjent for å ha kjøpt det store granittmonumentet av Kong Olav V som billedhugger Knut Steen nylig lagde på oppdrag for Oslo kommune. Politikerne i Oslo var imidlertid ikke fornøyd med resultatet, og Braanaas vant kampen om å få overta statuen. Den ble reist på en høyde like ved kaia slik at kongen nå står og skuer utover havet.



Lista fyr, 39,5 m over havet, og med blink som rekker 17,5 nautiske mil.

Vi forlot Skjerjehamn neste morgen sammen med alle de andre båtene («Stavenes» ble slept av «Vulkanus») og fortsatte i samlet flokk nordover til Florø og Fjordsteam. Båtene samlet seg ved Stabben fyr, og etter en del venting kunne den nøyе planlagte innseilingen starte. Det ble trangt om plassen inne i Florø, men alle fant sin tildelte kaiplass. Om kvelden var samtlige mannskaper invitert på fiskesuppe og øl på kaia.

Dagen etter gikk «Børøysund» passasjertur til Kalvåg. Blant passasjerene hadde vi med 40 personer fra Bergen Veteranovgnklubb, som hadde kommet til Florø for å vise frem sine flotte biler. Om kvelden var det revy for mannskapene, «Lett Bris'n» med bl.a. Øyvind Angeltveit fra Lompelandslaget – en fantastisk morsom opplevelse.

Lørdag var det igjen tur til Kalvåg og Villevika, full båt og bare fornøyde passasjerer. Stevnet ble avsluttet med festmiddag for deltakerne på Samfunnshuset.

Her var det taler og gave-overrekkelser, og det ble gjentatt gang på gang hvor viktig det er at alle veteranbåtene kan samles på denne måten og utveksle erfaringer og bli kjent med hverandre.

Søndag morgen i Florø hadde vi ny kullbunkring før vi la ut på hjemreisen. Men denne siste kvelden skulle vi ha sammen med våre venner på «Granvin», «Atløy» og «Oster». Vi dro til det lille stedet Sørbøvågen i Hyllestad kommune. Dagen etter skulle de tre andre båtene videre innover Sognefjorden, og vi skulle seile direkte til Farsund.

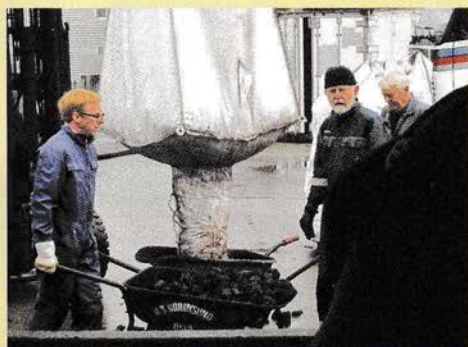
Det ble en fin dag og en fin natt, selv om vi stort sett hadde motvind og motstrøm hele veien. Spesielt sakte gikk det fra Kvitsøy rundt Jæren og Lista, men vi kom fram – riktignok flere timer senere enn opprinnelig planlagt. Likevel holdt vi «åpent skip» noen timer og fikk bl.a. hyggelig besøk av ordføreren. Han var mektig imponert over det arbeidet klubben utfører, og han kom tilbake dagen etter med et flott trebindsverk om Farsunds historie som takk for at vi besøkte byen. Han fortalte for øvrig at på 1800-tallet var Farsund verdens største sjøfartsby – riktignok sett i forhold til antall innbyggere. Ellers kan det nevnes at byens gjestehavn gjentatte ganger har blitt kåret til landets beste. Det har vi ingen problemer med å forstå!

I Farsund hadde sommerturkomiteen lagt opp til fridag med omvisning i distriktet. Det ble leid buss, og Inge Eikeland fra Vest-Agder-museet hadde sørget for at vi fikk med oss en ypperlig, lokal guide på hele turen. Første stopp var Østhassel Redningsstasjon. Denne stasjonen sto ferdig i 1892, var i bruk helt frem til 1972, og er i dag Norges best bevarte redningsstasjon av denne typen. Dette komplette anlegget er nylig fredet av Riksantikvaren.

Deretter dro vi til Listeskøyta kystkultursenter, her kunne vi gå om bord i en hundre år gammel listeskøyte, og besøke senterets utstillinger tilknyttet sjøfart og fiske. I tillegg fikk vi helt overraskende se det såkalte Uggerbyskipet. Dette unike skipsvraket hadde blitt transportert fra Danmark til Kristiansand og videre til Lista bare noen dager tidligere, og det skal nå vises fram på Lista i alle fall i fem år. Dette er et unikt skipsfunn som ble funnet i sanddynene i Uggerby ved Hirtshals på 1980-tallet. Takket være dendrokronologiske undersøkelser har forskere nå kunnet fastslå at skipet er bygd i Kristiansand-området i 1810. Fartøyet er det eneste gjenværende av en hel flåte som ble bygd under Napoleonskrigene (1807–1814) for å skaffe nødvendige forsyninger til Sørlandet.

Vi fortsatte så til Nordberg Fort, et av Nordens best bevarte kystfort fra andre verdenskrig. Her fikk vi servert en deilig lunsj i det nye formidlingsbygget, men vi fikk også en interessant omvisning rundt på fortet. Utsikten var upåklagelig, og det var lett å forstå at området hadde strategisk betydning under krigen. Det mest interessante var kanskje likevel den gamle offisersmessa/baren hvor de gamle veggmaleriene fra krigens dager fremdeles var like fine. Det var en god del interessante historier knyttet til disse maleriene.

Deretter gikk turen til Lista Fyr, en gang verdens største fyrstasjon med hele tre



Kullet kommer.



Det er ikke alltid like lett å holde kontroll på alle trossene!

fyrtårn. Hensikten med tre tårn var å skille Lista fra Lindesnes og andre nærliggende fyrstasjoner. Fyrteknologien var imidlertid i rask utvikling på midten av 1800-tallet og det ble etter hvert mulig å skille fyrene



fra hverandre ved å gi dem forskjellig lyskarakteristikk. To av tårnene på Lista ble derfor demontert i 1872 og flyttet til andre stasjoner. Det tredje fyrtårnet, bygd i 1853, er fortsatt i bruk med sin flotte originale linse fra 1873. Granittårnet er 34 meter høyt, lysets høyde over havet er 39,5 meter og lyset kan under normale forhold sees på en avstand av 17,5 nautiske mil.

Siste stopp denne flotte dagen, var Loshavn – en liten uthavn med røtter tilbake til seilskutetida på 1700-tallet. I 1801 bodde det så mye som 11 losere og 11 skipperer på dette nydelige, lille stedet. I dag er det kun 15 fastboende igjen – de gamle, hvitmalte, velholdte husene blir nå mest brukt som sommerboliger. Men de fleste av sommergjestene har forfedre fra Loshavn i flere generasjoner bakover.

En lang busstur med mange inntrykk var over, og vi avsluttet dagen med middag om bord og en relativt tvilsom biljardturnering på en pub i Farsund.

Neste anløpssted var Høllen i Søgne. Her hadde våre venner Anita Andreassen og Svein Eikeland sørget for skikkelig mottakelse; ordfører med nypusset kjede om halsen.

Hovedhensikten med å stoppe her var imidlertid at vi skulle få være med Anita og Svein ut til Songvår fyr på omvisning og fiskesuppe. Svein hentet oss i egen båt og fraktet oss ut til fyret som ligger på Hellersøya helt syd i øygruppen Songvår, mellom Oksøy fyr utenfor Kristiansand og Ryvingen fyr utenfor Mandal.

Fra 1888 til 1955 var det fastboende bemanning på fyrstasjonen og barna deres gikk på skole i Ny-Hellesund, men fra 1955 ble Sognvår såkalt tårnstasjon hvor fyrbetjeningen arbeidet 14-dagers skift og eventuelle familiemedlemmer måtte flytte inn til fastlandet. I 1987 ble stasjonen automatisert og avbemannet.

Fra 2005 har Songvår Fyrs Venner leid fyrstasjonen av Kystverket, og de står



På utflukt til Nordberg Fort.

også for vedlikeholdet på dugnadsbasis. Venneforeningen har lagt ned mange arbeidstimer for å ta vare på denne flotte fyrstasjonen og få liv i de mange bygningene igjen. Det ble en meget hyggelig og vakker kveld ute på Hellersøya og Songvår fyr.

Neste morgen startet vi relativt tidlig for å komme så tidlig som mulig til turens siste stopp – Risør. Været var fint, og vi gikk innaskjærs nesten hele veien via Homborsund, Tromøysundet og Lyngør. Vakker skjærgård med mange gamle, flotte varder, båker og andre seilingsmerker. I Risør var det lagt opp til kullbunkring for middag. Det ble en sen kveld, men vi hadde fri neste dag så det spilte liten rolle. Fridagen ble bl.a. brukt til å rusle rundt i byen, og mange besøkte Risør Skuteklubb som har en imponerende fotosamling av de mange seilskutene som hadde hatt tilhørighet til byen.

Høydepunktet denne dagen var nok likevel en båttur til Moen Trebåtbyggeri.

Havnevakta i Risør stilte med en båtfører og RIB, og med på turen var også lederen for Risør Trebåtbyggeri, Ole Jacob Broch. Etter en halvtimes tur, iført våre egne redningsvester, kom vi fram til de gamle båtbyggerbuene på Moen innerst i Sørfjorden. Her lå fire båtbyggerier side om side, og det har blitt bygget hundrevis av fiskeskøyter, ferger, redningsskøyter, lystfartøyer osv. i dette området. Mange av dem eksisterer fortsatt og mange av dem har Riksantikvarens vernestatus. Buene er minimalt forandret siden de ble reist tidlig på 1900-tallet, og framstår i dag som meget verneverdige. I en av buene lå for øvrig seiltråleren «Boy Leslie» – bygd i 1911 – til reparasjon og restaurering. Et arbeid som viste seg å bli mer omfattende enn først antatt. Kvelden ble avsluttet med avslutningsmiddag på akterdekket. Morgen etter satte vi kursen mot Oslo, og vi var framme ved 22-tiden etter noen fine uker om bord i «Børøysund».

Spillegalskap i Farsund

**Tekst og foto av maskinsjef på
"Børøysund" Pål Gulbrandsen**

Sommerturen til "Børøysund" i år gikk til Florø via Göteborg, men på vei vestover ble været så dårlig at vi måtte søke nødhavn i Farsund. Det var mange av oss som aldri hadde vært i byen tidligere så første post på programmet var å bese byen. Første kvelden tilbrakte noen av mannskapet en avslappet og hyggelig stund i baren på Rederiet Hotel. Rett nedenfor lå et sted med navnet Pakkhuset Pub. Meget maritime navn.

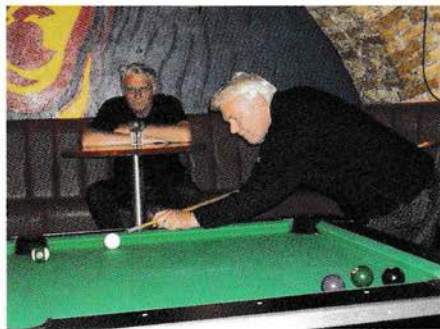
Kvelden etter ble fristelsen for stor, det ble et besøk på Pakkhuset Pub. Og hva ser vi, innerst i lokalet, et biljardbord. Dette måtte prøves.

Undertegnede har seilt de syv hav og besøkt de amerikanske kyster. Der har det vært en del besøk på mer eller mindre lugubre taverner med biljardbord, og en Bud (Budweiser) eller to. Vi spilte bare mot oss selv, ikke mot de lokale cowboyene. Disse kom med egne køer

i skinnfuttal, noe vi så på som for profesjonelt. Dermed gikk vi kanskje glipp av noen av biljardens regler, men vi spilte og hadde det moro.

De fleste av mannskapet på "Børøysund", jeg tror alle som var med, innrømmet at de ikke hadde spilt biljard før. Dermed oppnevnte undertegnede seg til sjef for spillet og forklarte reglene, mine gamle regler. Disse ble godkjent av alle. Det kostet penger å spille, og å putte på en 20 krone mynt skapte problemer, men bartenderen lærte meg trikset og alle fikk prøvd seg i løpet av kvelden og mente at dette måtte vi gjøre mer av når vi kom tilbake til Farsund. Det var nemlig planlagt et 2 dagers besøk i byen på hjemveien.

Tilbake i Farsund etter en lang seilas fra Sørbøvågen lå Pakkhuset Pub på samme sted og jeg tror vi satt på den største 20 krone-myntsamling i Farsund utenom bankene. Vi hadde samlet penger å spille for.



Svein, vinneren . . .



Taperbenken.



"Entusiastisk" publikum.

Første kvelden var det innledende runder. De nye mannskapene var heller ikke kjent med spillet så reglene ble gjentatt. Et av de kvinnelige dekksmannskapene hadde misforstått dette med å bruke køen til å støte på den hvite kulen. Hun kastet køen etter kulen til stor munterhet eller fortvilelse for de andre spillerne. Etter litt godsnakk og forklaring tok hun poenget, men nå begynte vi virkelig å bli nervøse. Vi så for oss en regning for ny filt på gammelt biljardbord. Hun traff filten ikke kulen. Men spillet gikk videre. De fleste hadde en grei måte å spille på mens noen gikk ned i knestående for å sikte. Krittet som brukes på tuppen av køen blåste de fleste av, bare noen ganske få hadde tro på det. Men hjelp det? Neppe. Denne kvelden dannet det seg to grupper rundt bordet. Vi fikk taperbenken på den ene siden og vinnerbenken på den andre. Men intet vondt ord mellom disse gruppene, tonen var god, og alle gikk fornøyd ombord.

Kvelden etter var det finalespill. I løpet av dagen var det laget spilleoppsett. Cup, vinn eller forsvinn. Alle så frem til en morsom kveld.

Nå skal det sies at på den ene siden av bordet, der vinner siden satt, var det

veldig trangt. Her sto det noen høye barbord som var i veien for spillerne når de skulle støte på kulen, men dette var likt for alle. De som satt her, med sitt glass, levde et turbulent liv, stadig flytting for å redde både glasset og seg selv. Spillet gikk sin gang, men tiden gikk fort. Kulen gikk ikke bestandig der spilleren hadde regnet med at den skulle gå og for å få fortgang i spillet ble reglene litt justert. Alle vet jo at rører spilleren litt på den hvite kulen regnes det som slag. Reglen ble justert til at sa spilleren "Unnskyld" etter slik berøring fikk vedkommende spille videre. Litt utpå kvelden kom en av øvrighetene på broen til lokalet. Under spillets gang begynte han å stusse på reglene og uttalte at dette hadde ingenting med biljardregler å gjøre. Noen av spillerne skulte bort på meg og lurte på hva jeg hadde funnet på. Jeg sa at regler er regler og at jeg var den eneste som viste hvordan man puttet på 20 krone mynten for å få spillet i gang. Gemyttene la seg. Enkelte av taperne sa at de tapte fordi bordet var skjevt, men dette ble avvist da bordet var skjevt for alle.

Finalen ble spennende, mellom dekk og maskin. Siste støtet i finalen ble slik at både den svarte (8) og hvite gikk ned, riktig nok med den svarte først. Vinneren ble kåret, men motstanderen protesterte hardnakket. Dette var brudd på reglene. Men nå blandet taperbenken seg inn og avviste protestene med begrunnelsen at spilt er spilt og det var sent. Maskindepartementet ble vinner.

I løpet av kvelden hadde noen lokale gjester tatt plass i nærheten av spillet og jeg tror de hadde en fornøylig kveld. De hadde nok ikke sett biljard på denne måten før, og heller ikke slike spillere.

En dåre kan spørre...

BARNEHAGEBESØK PÅ D/S BØRØYSUND

Tekst: Rolf Nordby Foto: Anne Alm Thorstensen.

"Hvorfor er det vann der nede"?

Fem-åringen ligger og kikker ned i hullet der ankerkjettingen går ned til ankeret.

"Det du ser er sjøen som båten flyter på". "Hvorfor det"? Blå øyne ser spørrende opp på en. *"Æh - Øh, fordi.. fordi.. det bare er der."*

Fem-åringen synes fornøyd med dette helt håpløse svaret og stabber videre på sin utforskning av båten. Jeg aner at han går der og pønsker ut nye spørsmål som skal sette en stakkars barnehageonkelvikar til vegg. (Eller heter det til "skotts" om bord på en båt).

Nå skal en ikke kalle en fem-åring for en dåre, og det kan vel også stilles spørsmål om vi som bemanner D/S Børøysund kan påberope oss all verden visdom. Men det er sikkert at her fikk vi spørsmål av en helt annen karakter og vanskelighetsgrad enn det vi er vant med. Hva skulle en svare på alle disse hvorfor-ene? En husker selv fra barna var små at enden på spørsmålsvisa gjerne var: Det er bare sånn.

Og vi var vel sånn vi også da vi var fem år og like nysgjerrige på alt i hele verden

som dagens femåringer. Noen ting er uforanderlige, heldigvis.

I sommer fikk vi i Norsk Veteranskibsklub en telefon fra museumspedagog Mette Irene Dahl ved Norsk Maritimt Museum. De hadde kjørt et opplegg med besøk fra barnehager og småskoleklasser, der disse ble tatt om bord på skonnerten Svanen for å "smake" på båt og sjøliv. Men "Svanen" ville ikke være tilgjengelig i høst, var det mulighet for at vi kunne stille en av våre båter til disposisjon til et slik opplegg?

Dette fant vi høyst interessant, en ny type publikum, en ny type formidling – og kanskje være med å så det første frøet i en fremtidig fartøyverner. Svaret var umiddelbart ja, hvis vi kunne ta det ved vår faste kai plass. Det ble således bestemt at vi skulle ta et prøveopplegg





i september og oktober, på dagtid tirsdager. NMM kjører det pedagogiske opplegget og gjør alle avtaler med barnehager og skoler, vi skal sørge for bemanning av båten, svare på umulige spørsmål og ellers illudere ramsalte sjøfolk – en illusjon som vi tror raskt blir gjennomskuet av smårollingene.

Anne Alm Thorstensen og undertegnede stilte til det første barnehagebesøket. Det første vi lærte var tålmodighet. Det tar tid å forflytte slike småtasser i trange korridorer og bratte ledere. Men ved hjelp av Mettes assistenter og barnehagepersonalet var de en relativt strukturert gruppe (fysj for noen ord å bruke på en barnflokk) som vandret rundt på dekk, bro, bysse, der hvor en børsjer, 3.plass, maskinrom, postlugar og i "soveværelsene" til mannskapene. De fikk styre båt,

kjøre plingende maskintelegraf, lage vann med håndpumpe, kjøre båten forover og bakover med omkaster og skitne seg til på hendene etter hjertens lyst. (Hvorfor er kull møkkete?). Å spise matpakken, sittende på et kullsvart akterdekk, var en absolutt vinner. De fikk i det hele tatt oppleve båt på sine premisser, lett styrt av oss voksne. Vi prøvde også å lære dem noen maritime ord som styrbord, babord og dekk. Dette skulle de høre sine foreldre i, hvis de kunne huske det hele veien til de kom hjem. Og til slutt fikk alle med seg et postkort av D/S Børøysund med båtens stempel, som de kunne ta med seg og henge opp på veggen, sammen med Ole Brumm og Barbie.

Om dette var vellykket for barna?

Hvis de hadde det like gøy som Anne og meg, så hadde de en flott dag. Vi kan snakke så mye og seriøst vi vil om publikumsrettet virksomhet, riktig bruk av båtene, formidling og rekruttering. Dette var først og fremst bare moro. Takk skal dere ha unger, for en annerledes og fin dag om bord. Velkommen om bord igjen.

*Og ikke spør hvorfor,
slik er det bare.*



Godt med litt nistemat på brygga etter en omvisning på D/S "Børøysund".

Kos deg med maritime filmer og bøker

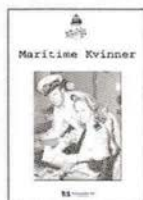
fra Sjøfartsfilm av Eilert Munch Lund



DVD 295,-



DVD 295,-



DVD 295,-



DVD 295,-



DVD 199,-



DVD 199,-



DVD 199,-



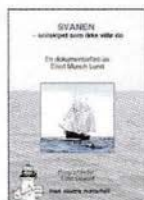
DVD 199,-



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,-

Se www.sjofartsfilm.no for nye maritime DVD'er og bøker!



norli
i utvalgte butikker

TANUM

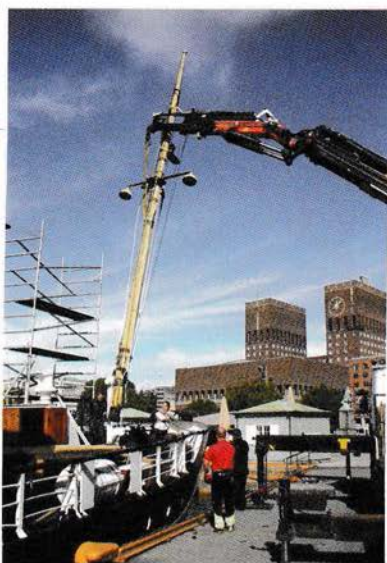
NOTABENE

libris

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

www.sjofartsfilm.no

Operasjon formast



Kranbil ble bestilt, og masten løftes av.

Av Anne Alm Thorstensen

Formasten på "Børøysund" var "pill råtten" oppunder forstaget, og i sommer måtte den forsterkes med flattjern på hver side for at den ikke skulle brekke.

Mastekomité ble raskt nedsatt, de har planlagt hvordan de skulle gå frem, og 15. september ble den gamle masten fjernet.

På forhånd var bommen tatt ned, og den nye masten hadde fått tid til å bli grundig overflatebehandlet. Nå er tiden kommet for at alle beslag og wiere skal skrus av, rustbehandles og males, før tingene skal settes på riktig plass igjen.



Forsiktig legges den ned på bukker på kaia.



Noen av "hjernene" bak prosjektet – Sigbjørn, Egil og Harald.



Den nye masten, legges pent ned ved siden av den gamle, og så kan arbeidet med å fjerne alle stagfester, ledninger og beslag begynne.

Med D/S "Stavenes" til Fjordsteam

Av: Øyvind Konglevoll

Foto: Harald Sætre

Å delta med "Stavenes" på Fjordsteam i Florø har vært det store målet for Veteransklipslaget Stavenes (VS) de to siste årene. Å komme for egen dampmaskin var det opprinnelige målet, men det viste seg etter hvert urealistisk. I stedet ønsket vi å vise fram båten slik den nå framstår, som et restaureringsprosjekt i god gjenge og framdrift. Dette lyktes.

"Stavenes" prosjektet har av mange vært dømt nord og ned, uten tro på at man noensinne vil lykkes. Etter Florø må vi kunne si at holdningene er snudd. Det var mange anerkjennende kommentarer til arbeidet som er gjort. Forventningene til å få oppleve "Stavenes" i ferdig restaurert stand er skrudd i været.

Fra en mangeårig tilværelse under blikktak er "Stavenes" bokstavelig talt kommet ut i lyset, nymalt og stelt, og med viktige elementer på plass; mast og bom, bestikkklugar, skorstein og ikke minst den staselige nye brofronten, montert av Hardanger Fartøyvernssenter.

I Dåfjorden var det hektisk aktivitet helt fram til fellesferien for de ansatte. 20. juli ble "Stavenes" slept fra Dåfjorden til Bergen, hilst av Fjord1 sine gassferger i Langenuen, og fortøyd på nordenden av Holbergkaia seint nattetid.

Med dagslyset dukket det opp nysgjerrige tilskuere, og til tider var det rene folkevandringen av skuelystne. Folk meldte seg inn i laget og noen meldte seg som dugnadsfolk. En oppofrende dugnadsinnsats ble gjennomført for å få

"Stavenes" mest mulig presentabel før turen videre nordover. Ikke bare om bord i "Stavenes" ble det jobbet. På helgevakt i Åsane brannstasjon ble det spikret landgang.

Da "Børøysund" klappet til Holbergkaia tirsdag 2. august om kvelden, var det et syn som man må langt tilbake i HSD's historie for å finne maken til, med "Stavenes", "Børøysund", "Stord 1" og "Granvin" fortøyd ved samme kai.

Onsdag 3. august var det avgang for den store veteransklipskonvoien nordover. 11.30 dro "Vulcanus" i BDS' farger og flagg "Stavenes" ut fra kai og satte kursen nordover. FSF-flagget vaiet i mastetoppen og det norske akter.

Om bord i "Stavenes" var vi et kjeledresskledd mannskap på 6, inkludert to kvinner, som nøt å være underveis, samtidig som det ble jobbet iherdig.

En opplevelse må det har vært for de som bivånet konvoien av "Vulcanus", "Stavenes", "Børøysund", "Oster", "Granvin", "Vestgar", "Glesnes", "Nøkk", "Sporen", "Quest", m.fl. strømme nordover den Indre Farleia mot Skjerjehamn.

I "Skjerjehamn" ble "Stavenes" fortøyd på utsiden av "Stord 1". På mirakuløst vis fikk man plass til alle deltagende fartøyer, samt tilstømmende lystbåter. Det ble en eventyrlig kveld i nydelig sommervær, med trivelige folk og båter, med dansemusikk og allsang. Fotomotivene var mange, og ikke minst ble det fotografert ivrig da Fjord1 sin expressbåt la til på utsiden av "Stavenes" og tok om



D/S "Stavenes" klargjøres for slep til Fjordsteam 2010 i Florø. Atle Raubotnen sørger for rett farge på skorsteinen.

bord passasjerer. Dag Lindebjerg med NRK - team var til stede og gjorde minneverdige opptak.

Neste dag bar det videre i samme godværet. Om bord i "Stavenes" ble Ola avløst av Frank.

Med friskt mot ble det satt i gang arbeid med å sette opp skillevegg og spikre fasepanel på babord side. Ved ankomst Florø var midlertidig oppført postlugar klar til bruk.

Kl.14.30 ble veteranskipskonvoien med "Vulcanus" og "Stavenes" i spissen møtt av "Atløy", "Arnefjord" og en rekke andre fartøyer. Dette skjedde utenfor Staveneset, hvor det ble flagget på alle flaggstenger. Et magisk øyeblikk, som ble markert om bord på "Stavenes". Med Southern Comfort i glassene ble det skålt for "Stavenes", Staveneset, "Atløy" og oss selv.



D/S "Stavenes" under slep fra Bergen til Florø av M/S "Vulcanus".

Slept etter "Vulcanus" hilste "Stavenes" de mange frammøtte som overvar paraden inn på Florø havn. "Vulcanus" slapp taket og "Lessing" tok oss forsiktig til kai, i byen hvor "Stavenes" gikk sine første ruter allerede i 1904. I Florø var "Stavenes" gunstig plassert på

"Atløy" sin faste plass, med godt selskap av "Vestgar" på utsiden, og festivalkro på kaien.

Under åpningsseremonien ble det i tillegg til spesielle velkomstord til "Stavenes", gjennomført en seremoni, hvor Posten tildelte "Stavenes" midlertidig løyve til å føre postflagg, og bruke poststempel. Tidligere leder i VS, Hallstein Ese, heiste postflagget.

Deltagelsen i Florø ble en suksess. I strie strømmer randt det folk om bord, og godordene var mange om forvandlin-

gen som var skjedd. En fotomontasje i korridoren på styrbord side fortalte båten historie og forvandlingen siste året.

Spesielt artig var det med alle besøkende som i sin tid hadde vært mannskap om bord. Vi skrev ned 1 ½ side med navn. I rute fra 1904 til 1972 er det mange historier, som gir grunnlag for en bok når den tid kommer. I postlugaren og på framdekket gikk omsetningen strykende med salg av andelsbrev, souvenirer, sveler, kaffi og Dampøl fra Kinn Bryggeri.

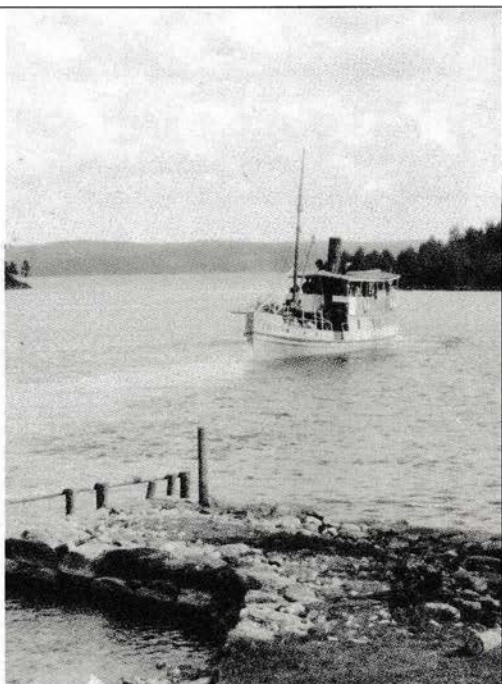
Kasserer Steinar Stavenes ble mer og mer fornøyd etter som dagene gikk. Søndag 8. august, ved stevneslutt, ble "Stavenes" slept tilbake til Bergen, denne gang ytre lei gjennom Ytre Steinsund i Solund og sørover Hjeltefjorden. En milepæl i "Stavenes" sin lange historie var passert.

D/S "Idun"

Jan Einar Bredal fra Larvik, har sendt oss et bilde. Han mener båten på bildet heter D/S "Idun".

Er det noen av leserne som kan fortelle noe om den båten?

Red.



FJORDSTEAM 2010



Av Sander Ødelien

- *Helga då alt klaffa!*
- *Full damp og tomt for øl*
- *Folkeliv over alle rekordar!*
- *Overveldande bilparade*
- *Takk!*
- *Eldsjeler bergar fartøyvern*
- *Ingen skjelett i skapet*
- *Folkefesten*

Ja, - det mangla ikkje på skryt og lovord i avisene etter den store folkefesten som Fjordsteam til slutt vart. Då torsdag 4/8 grydde av dag hadde vi drive på med førebuingar jamt og trutt i 2 år. Regnet

ausa ned på morgonen, men været tok seg snart opp, og sola skein frå småskya himmel allereie rundt lunsjtider.

Berre dagar før hadde alt falle på plass med straum og kostnadsfordeling, så når sola kom torsdagen var det meste på plass. Etter samling i Bergen, fellestur til Skjerjehamn og litt for lang innsegling var båtane vel i hamn i Florø om lag klokka 1830 på torsdag kveld. DS "Stavenes" vart eit naturleg midtpunkt for mange, og det var ikkje få tårer i augnekrokane då ho endeleg klappa til kai "heime". Fjordsteam inviterte på øl og suppe etter ankomst, og vi hadde rekna med om lag 150 personar. Det kom



Oversiktsbilde over Florø Havn laurdag 7. august om lag klokka 1400. Sola skin, sentrum kokar, og hamna er full. Foto: Dag Frøyen.



Fra Stavanger kom M/S "Sandnes", den tidligere natt rutebåten mellom Bergen og Stavanger.

Foto: Harald Sætre.

340....og stemninga vart høg i "teltet" utover kvelden med godt vær og allsong.

Fredag var det god tid til frukost og skitpreik før fleire av båtane gjekk ut på 5 forskjellige turar i distriktet klokka 1200. Morgonen gjekk for arrangørane sin del med til møter og presse, medan ein del av leiarane for dei forskjellige vennelag og/eller fartyeigarar møttest om bord på MS "Sandnes" for å diskutere rammevilkår for fartøyvernet. Mange flotte turar og mange flotte opplevingar vart det, og jamt over hadde vi godt oppmøte på dei forskjellige turane. I bygdene og på øyane rundt Florø tok eldsjeler og gren dalag i mot dei gamle båtane, og baud stolt på seg sjølv for å vise oss rundt.

Dampbåtane var populære, og ettertid kan vi nok diskutere om ikkje prisane var låge på turane. Som arrangørar vurderte vi det likevel slik at deltaking var viktig for å spreie gleda vi har ved dei gamle

båtane våre. På kvelden vart det for ein del av mannskapa maritim sommarrevy i "revyteltet", medan andre naut kvelden om bord i båtane eller i gatene, der det var sydlandsk stemning og nesten som "å være i ein "ekte" by.

Laurdag var hovuddagen med veteranbilar, marknad, brannutrykning og eit yrande liv. Allereie klokka 0600 måtte første båt sleppe fortøyinga for å hente folk i "øyane" og i distriktet. Mange av dei gamle rutene vart rekonstruert, også veteranbussar deltok i dette. Mellom anna gjekk MS "Atløy" oppatt si siste rute på Førdefjorden, og var oppom kaier ho ikkje hadde vore sidan midt på 70 talet.

Laurdagen vart ein braksuksess. Aldri før har det vore meir folk i Florø sine gater, aldri før så stor marknad med tradisjonsmat, aldri før så få smykkeseljarar, aldri før så mange veteranbilar og

ikkje sidan 50 talet så stor aktivitet på hamna. I etterkant har mange trekt fram brannutrykinga i Strandgata som eit høgdepunkt på laurdagen. Rådmannen vart redda ut frå eit "brennande" rådhus med stigebil.....sjølv om mange meinte han kunne ha blitt igjen i toppetasjen.

Etter at bygdefolket hadde blitt skyssa heim var det tid for mannskapsfest og avslutning. Sjølv bordsetet vart nok ikkje høgdepunktet under Fjordsteam sjølv om maten var god, og vi rår seinare arrangørar til å planlegge logistikken betre både for mat og drikke. Sikkert er det i alle fall at det kan lønne seg å inkludere litt drikke i kuvertprisen slik at ikkje 450 personar må i baren på same tid ved ankomst. Mange talar og gode ord vart det, og mellom anna vart det både frå Stavanger og Bergen proklamert nye Fjordsteam i hhv 2012 og 2013. Etter maten vart det delt ut crest for oppheng om bord til alle deltakande båtar. Dette gjekk ein del båtar hus forbi, og vi har dessverre rota vekk lappen med noteringar over kven som fekk og ikkje. Har du ikkje fått kan du ta kontakt med under-teikna på 900 51 867.



35 modell Alvis. Ein av tre som besøkte Fjordsteam frå Noregs største Alvis-samling. Totalt var det samla 150 veteranbilar. (person)
Foto:Olav Hatlemark.

Søndag var det tid for oppbod, og ein del av fartya reiste saman innover Sognefjorden med stopp i mellom anna Balestrand, Flåm og hos Morten Nese i Arnefjorden. Han bydde på gamalost frå Vik og irsk whisky, men det er ei anna historie.

46 fartøy deltok under Fjordsteam og vi besøkte til saman 44 hamner den gode veka arrangementet varde, frå avgang Bergen til vi var ferdige med Sognaturen. Kor mange som vitja Florø veit ingen, men tippar vi 20.000 over dei 4 dagane vi var her er nok ikkje det så langt unna. Omlag 450 mannskap kom til Florø på dei forskjellige fartøya (inkludert brannbefal og BVK) og ca 940 var med på turar i distriktet fredag og laurdag, i tillegg kjem dei på turen i Sogn.

Vi sleit med å få inn sponsorpengar til Fjordsteam og mellom anna ville ikkje "vårt" gamle reiarlag Fjord1/FSF ein gang svare på søknaden vår, sjølv etter 2 års iherdige forsøk på kontakt. Litt av grunnen var nok at Tall Ships i Måløy i 2008 etter ryktet no er oppe i eit underskot på skarve 24 millionar. Vi hadde eit totalbudsjett på heile 150.000,- og vil nok gå med overskot når alt er tald opp. Vonde tunger peikar på at totalbudsjettet vårt er 0,6% av underskotet under Tall Ships i 2008...

Berre i lokalavisene i distriktet førde stemnet til over 40 heilsides oppslag og svært mykje god omtale. Oppslaga førde mellom anna også til at debatten rundt bruken av det gamle FSF flagget blussa opp igjen, ein debatt om lokal merkevarerbygging starta og ikkje minst starta ein debatt kring reiselivsutvikling og korleis vi vil vise fram fjordane våre. For framtidige inntekter kan dette for nokre av



M/S "Atløy" på tur, fullastet med folk.

Foto: Harald Sætre.



I Florø var det yrende folkeliv, og mange benyttet anledningen å ta en tur med båtene Granvin og Oster både lørdag og søndag. Foto: Harald Sætre.



Søndag satte båtene kursen hjemover. Her er Stord I på vei til Bergen. Takk for denne gong.

Foto: Harald Sætre.

oss være ein viktig debatt. Det vart også sett mykje fokus på det store og viktige arbeidet vi som aktive fartøyvernarar legg ned for å ta vare på ein svært viktig og undervurdert del av kulturarven vår

Vi har registrert at det er lansert planar for eit Fjordsteam 2012 i Stavanger og eit Fjordsteam 2013 i Bergen. Fjordsteam vart oppretta av di Nordsteam ifølgje dei sjølv skal utviklast til eit reint dampbåtsstemne på nordisk nivå, dvs "tilbake til røtene". Namnet Fjordsteam er eigd av Atløys Venner og vi ventar no på svar på søknad om merkevareregistrering. Vi har enno ikkje diskutert korleis vi vidare skal bruke eller styre namnet; om kven som helst kan bruke det gratis; om det skal leigast ut; om vi skal ha eit eige styre; profil; krav etc. etc.

Om nokon har innspel er vi klare og glade for det til sander@fjordsteam.no.

Atløys Venner med støtte frå Veteranskibslaget Stavenes laga ikkje Fjordsteam åleine, noko som også var grunnlag for suksessen det vart både i forhold til innhald og økonomi. Vi må derfor

takke alle gjestande båtar og alle frivillige; grendalag og arrangørar i Flora og Bremanger; Svanhilds Venner; Kinn Kystlag; Bergen Brannhistoriske Stiftelse og Bergen Brandkorps Historielag; BergenVeteranvognklubb, Sunnfjord Veteranvognklubb, Vestenfeldske Veteranvogn Union VVVU og Rutehistorisk Foreining; Røde Kors; Bondens Marked og alle andre som var med å bidrog til å gjere Fjordsteam 2010 til ein suksess og ein folkefest.

Aldri før har det vore meir folk og kultur i 150-årsjubilanten Florø by!

Forutan minnerike dagar med glede og begeistring sette arrangementet fokus på for oss viktige saker gjennom media.

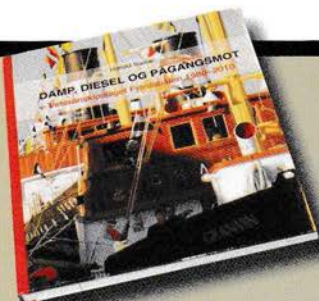
Vil du lese meir skryt, sjå avisoppslag og bilde kan du ta ein tur innom fjordsteam.no.

Uansett framtid for Fjordsteam; - vi trur vi må fortsette å samlast for å sette fokus på eit viktig arbeid, for å møtest å ha det sosialt, for å dele gleda med dei gamle båtane og for å ha det moro!

gode bøker

WWW.KAPABELFORLAG.NO

Tlf.: 9065 8108



Damp, diesel og pågangsmot

Harald Sætre har fotografert flittig og dokumentert arbeidet med å ta vare på DS Stord I og MS Granvin.



Kr. 379,-



15 år og førstereis

Pensjonert stuert Arne Sivertsen fra Tysnes reiste til sjøs da han var 15 år. Her er historia.

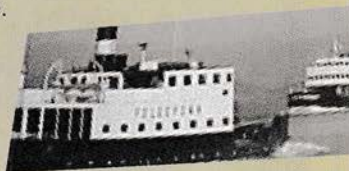


Kr. 275,-



Dei fine ferjene

Boka om dei fine ferjene HSD bygde i tida 1937 til 1971. Dette er tredje utgåve.



Kr. 329,-

WWW.KAPABELFORLAG.NO, Tlf.: 9065 8108

BDS lever videre i Vulcanus

Av Egil Sunde

Etter 51 år som traust sliter på Bergen havn, ble taubåten Vulcanus vernet av Riksantikvaren i mars i år. Det betyr at den forblir en sentral del av byens havnebilde, gjenoppstått i Det Bergenske Dampskipsselskap (BDS) sine tradisjonsrike farger.

Som så mye annet her i livet, var det en ren tilfeldighet som gjorde at Vulcanus endte opp som veteranskip, og noen av oss dermed ble kvitt den fritiden vi ikke hadde.

En forenklet versjon av bakgrunnen for Vulcanus nye liv er omtrent slik: En fredag i begynnelsen av november i fjor hadde Bjørn Tefre hørt et rykte, og ringte og sa: "Du Egil. Vet du at Vulcanus skal

selges? Det er folk klare til å skrive kontrakt på båten og flytte den fra Bergen. Skal vi gjøre noe?"

Klassiske linjer

To dager senere stod vi på kaien sammen med Per Eilif Branum fra rederiet Buksér og Berging, klare til å ta den tradisjonsrike kraftpluggen i skue. Med på befaringen var også John Audun Hauge og



Bildet viser Vulcanus på sin første tur i gamle BDS- farger.

Anders Haaland. John Audun fordi han stort sett har hodet fullt av slepebåter når han ikke er skulptør, og Anders fordi han er museumsmann og havnehistoriker, og levende interessert i det meste rundt Bergen havn.

Vi hadde alle i ulik grad siden ung alder beundret det lille skipet med sine klassiske linjer, der estetikk og funksjon smelter sammen. Men ingen av oss hadde vært om bord før, eller drømt om å bli redere for Vulcanus.

Maskinrommet overbeviste oss

Det var med en viss grad av ærefrykt vi gikk om bord. Gjennomgangen av Vulcanus var en åpenbaring i 50-talls interiør-design. Respatex, skai, stoler og bord. Listverk, lamper, vask og kraner. Selv den gamle snurretelefonen hang der. Det tekniske var en uplettet reise tilbake i tid. Sikringsskap, original Beha-komfyr

med spiralplater, fullkomment styrehus, lugarer som perfekt tidsbilde.

Og så var det maskinrommet da. I sentrum en praktfull skinnende ren Alpha type 498V0 på 960 hk v/310 o/m. Omgitt av to originale, like velholdte Deutch likestrømsgeneratorer. Ikke en ruststripe noe sted. Lyse rene skott. Strålende opplyst. Skinnende blank maskintelegraf.

Maskinrommet overbeviste oss. Denne åpenbaringen av et 50-talls ikon kunne vi ikke slippe i klørne til tilfeldige nye eiere.

400.000 fra Grieg Foundation

Resten er historie, som det heter. Etter en kort diskusjon, bestemte vi oss for å kjøpe Vulcanus. Vi gikk i forhandlinger med svært velvillige eiere, som gav oss god tid til å finansiere båten. Organisasjonen Vulcanus Taubåtkompani ble laget, med oss fire i styret, og kjøpet gjennomført



Bildet viser Vulcanus som sleper Stavenes tilbake fra Fjordsteam i ca. 10 knops fart.



Det var mye symbolikk i å få tilbake Det Bergenske Dampskipsselskap sine tre hvite ringe på skorsteinen. Bjørn Tefre tok jobben med glede.

17. desember. To dager etter hadde vi overtakelsesfest med over 20 inviterte personer om bord.

Den kjente shippingmannen Per Grieg sr. er konstruktør av Vulcanus. En ungdomssynd, som han kaller den. Som pensjonist deler han ut milde gaver via Grieg Foundation. En søknad fra oss, gav en startkapital på pene 400.000 kroner. Kjøpet medførte mye pressedekning. Vi la samtidig vekt på å ha en fyldig og oppdatert nettside. I løpet av kort tid hadde vi 60 medlemmer. Tallet er nå oppe i rundt 100.

Ingen av oss kunne kjøre Vulcanus

På den praktiske siden satt vi fire kjøpere nå med et skip på 142 brt som ingen av oss hadde sertifikater til å kjøre. Dette var det store usikkerhetsmomentet. Det var en stor lettelse da skipper om bord

gjennom nesten 40 år, Svein Andersen, og maskinist i ti år, Sverre Oddekallv, stilte seg velvillig til rådighet med sine uutmøttelig kunnskaper og gode humør. Begge pensjonister, men i løpet av kort tid en fast del av gjengen om bord. At vi fikk det originale BDS-flagget i gave av Svein under overtakelsesfesten, var en symbolsk handling som knapt kan overvurderes.

All usikkerhet rundt å få tak i medlemmer med kunnskap og pågangsmot til å drifte og vedlikeholde Vulcanus, ble fort gjort til skamme. I løpet av kort tid dannet det seg en aktiv kjernegruppe på 15-20 personer som jobber og prater på de faste møtekveldene hver tirsdag.

BDS-standard

Selv om Vulcanus var i god og sertifisert stand, er det hele tiden mye å ta fatt i.

Den store oppgaven var å male hele skipet tilbake til sine originalfarger: Svart skrog, nedre del av overbygget grått, og hvitt styrehus. Og det viktigste av alt: Tre hvite ringer på skorsteinen.

Dessuten å fjerne solide fundamenter for en nyere vinsj, og en nyere slepebøyle

I vedtektene har vi definert målet med restaureringen slik: "Lagets hovedformål er å sikre, vedlikeholde, drifte og holde T/B "Vulcanus" sertifisert som taubåt. Arbeidet skal gjøres etter antikvariske prinsipper, og båten skal tilbakeføres og holdes i mest mulig original stand som den var i BDS sitt eie. Det gjelder utvendig, som innvendig. Driften av båten som aktiv veterantaubåt skal skje på en skånsom måte som ikke går på bekostning av de antikvariske verdier".

Vi ser det også som viktig å dokumentere Vulcanus og rederiet, Det Bergenske Dampskipsselskap.

Avhengig av slepeoppdrag

Fjordabåter og andre passasjerbåter kan tjene til livets opphold ved å ta passasjerer om bord. I tillegg til medlemspenger og milde gaver, er vi derfor avhengige av å bruke båten til det den er bygget til: Sleping.

Vi tar derfor på oss de oppdragene vi kan få. Disse kanaliseres gjennom Buksér og Berging. De betaler lønninger til mannskapet, og vi får betalt for bruk av båten. Dette fungerer utmerket, men oppdragene kommer ujevnt, og gir foreløpig for små inntekter til at vi på sikt kan klare å holde Vulcanus sertifisert. En av utfordringene fremover blir derfor å øke den inntektsgivende delen av driften av båten.

Bejublet fra antikvarisk hold

Arbeidet med å få vernet Vulcanus, er blitt jublet fra Bergen kommune, fylkeskonservatoren i Hordaland, og Riksantikvaren. I skrivende stund har vi fått kr. 200.000 fra Hordaland fylkeskommune, og kr. 100.000 fra Bergen kommune. Mye er frie penger til kjøp og styrking av egenkapital. Vulcanus blir brukt som eksempel på det ideelle fartøyvernet: Å ta fartøyet direkte ut av aktiv drift, mens det fremdeles er i god original stand.

Planene for Vulcanus neste året er i hovedsak å få på plass de originale livbåtene og davitene, samt å reparere det lekkе styrehustaket.

Noen fakta om Vulcanus:

- Levert av Bolsønes verft i Molde som bygg nr. 169 våren 1959.
- Søsterskipet Titan ble levert året før. Denne heter nå Skilsø, og har hjemmehavn i Arendal.
- Maskin den opprinnelige Alpha type 498V0 på 960 hk v/310 o/m, med byggnr. 8462, og levert av AS Sunde & Larsen Ingeniørfirma i Bergen.
- 142 brt.
- Lengde: 27,92 meter
- Bredde: 7 meter
- Dyptgående: 3,65

Nytt fra ferjelaget "Skånevik"

Siden sist er det skjedd litt i Ferjelaget, her kommer en liten oppdatering.

Vannblåsing

Undervannsskroget til "Skånevik" ble renblåst i den nye dokken til Sunnhordland Sandblåsing AS i slutten av april. Vi sto der en god uke, og arbeidet ble meget bra. Dessverre var været ikke på vår side, så en del maling skjedde i forskjellige grader av kuling. Vi var heldige at vi kom oss ut av dokken, like etterpå sank den på ca. 2 minutter da en annen båt skulle dokke. Den ligger fremdeles nedsøkt på Årskog i Fitjar. Vi får håpe den kommer opp igjen.

Annet vedlikehold

I tillegg til vannblåsing ble det foretatt en god del annet vedlikehold på Fitjar. "Taket" på bildekket ble sprøytemalt,

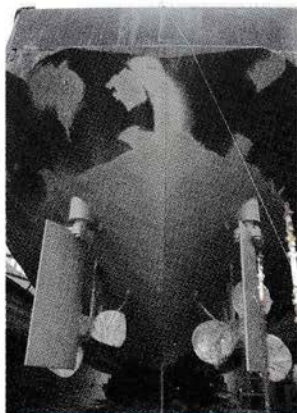
det samme ble sidene utvendig unntatt et par steder. I tillegg er det utført mye malingsarbeide mens ferjen har gått i rutefart, bl.a. er endelig båtdekket pusset og malt. Teakrekker er oljet, og mye annet er foretatt. Dessverre ble rørarbeidet etter vinterens frostsprengning meget omfattende. "Skånevik" er et stort fartøy, og det merkes. Fremover vil vi måtte prioritere bygport og forskipet utvendig og på dekk, samt fenderlister. Det er partier her som ikke er helt tiptopp.

Kiling av maskin

Ene hovedmotoren på "Skånevik" kilte seg helt fast etter at den ble stoppet normalt i sommer. Den var ikke til å rikke, verken ene eller andre veien. Den satt bom fast. Etter mye styr og tenking fikk man taljet den løs, og da gikk den som om ingenting skulle ha hendt...



Det er dimensjoner over "Skånevik".



Akterskipet grunnes.



I dokk nymalt og fin!

Foto: Viggo Nonås



TILBUD FRA **ferjekiosken.no**

På vår nettside vil du finne en masse maritime bøker samt annen samferdsels-litteratur. Også diverse dvd/cd. Vi har et bredt utvalg av restaureringsrapporter.

Les mer om hvert enkelt produkt på vår nettside.
Ved kjøp fra oss støtter du veteranferjen "Skånevik".

Blant våre nye bøker:

- "Damp, diesel og pågangsmot – Veteranskiplaget Fjordabåten 1980-2010"** av Harald Sætre,
- "15 år og førstereis"** av Arne Sivertsen,
- "Fiske og fraktebåter fra Fosen"** av Kurt Haukaas,
- "Båtar i Hareid 1877-2009"** av Johan Ottesen

Fra våre tilbud:

- Vi selger også den legendariske filmen
"SS Martha", og de fantastiske populære motorlyddene
"Dunk Dunk langs Norkekysten 1 & 2"

NYHET: Vi selger nå restopplaget av Finn R. Hansens flåtelister.

SPESIALTILBUD TIL DS-POSTENS LESERE:

Alle lesere av DS-posten får 15% på alle våre varer ut året.
Gjelder **kun** ved bestilling via epost ferjekiosken@ferjelaget.no
Oppgi at du er leser av DS-posten. Gjelder **ikke** tilbudsbøker/postkort/bekledning.

På vår nettside kan du melde deg på vårt nyhetsbrev, du får da nyheter og spesialtilbud rett i innboksen 1-2 ganger i måneden.

ferjekiosken.no

www.ferjekiosken.no ferjekiosken@ferjelaget.no



M/F Skånevik i Fjærland. Foto: Harald Sætre.

I trafikk på Sognefjorden

"Skånevik" har siden 1. mai gått i rute Fjærland-Balestrand i Sogn. Det er Det midthordlandske D/S som har leid ferjen, og de har også bemanningen. "Skånevik" skal gå der frem til 30. september.

Fartøyet er nå ISM-sertifisert, dvs. at vi kan ta med biler. Det jobbes med å øke passasjertallet til 167 igjen, men dette har vist seg å ikke være helt enkelt, da Sjøfartsdirektoratet har rotet frem det som finnes av forskjellige lovverk, og det er ikke få.....

Ellers har "Skånevik" fungert fint der oppe. Det var en del arbeid med å greie å få henne ship-shape da maleværet i april ikke ble som håpet, men ting falt etter hvert på plass.

Hjemmeside/administrasjon

Vi henger en del etter når det gjelder medlemsinfo på nettet, og bl.a. årsmøtet. Dette kommer vi tilbake til så snart ting er på plass.

Ny base

"Skånevik" vil ha base på Stord fremover, det er også mulig at det blir litt i Bergensområdet i høst/vinter også.

Ferjekiosken.no

Vi driver også med Ferjekiosken.no for å skaffe inntekter til Ferjelaget. Omsetningen i 2010 slår alle rekorder og prognoser, og vi har passert 150.000,- med god margin. Nå har vi laget en del t-skjorter med HSD-flagget og HSD-baugmerket, og disse har solgt mye selv om det er høst... Neste t-skjorte blir "HSD-bilane" sitt motiv er planen.

Med vennlig hilsen
Ferjelaget "Skånevik"

Reparasjon av hovedmotoren på M/S «Lofoten»

Av: Tor Skille, Eivind Lande.

Foto: Eivind Lande.

Det klassiske hurtigruteskipet M/S «Lofoten» har nylig hatt et lengre verkstedsopphold ved Orskov Yard i Frederikshavn. Det var hovedmotoren som nå måtte ha en ganske omfattende overhaling og det var derfor MAN Diesels avdeling i Frederikshavn som hadde ansvaret for selve motorarbeidene.

Motoren er en sjusylindret Burmeister & Wain – B&W – bygd på lisens ved Akers mek. Verksted i 1963. Etter å ha vært i drift nærmest dag og natt i 46 år var det nå nødvendig å gå grundig til

verks. Så vidt vi har klart å finne ut, finnes det faktisk ikke noe annet sertifisert fartøy i verden som har et maskineri med så mange fartstimer som «Lofoten». Det er i alle fall det eneste operative skipet



En av skipets originale hjelpemotorer av typen Bergen Diesel ble klasset av Det Norske Veritas mens skipet lå i Frederikshavn. Fra venstre: 2. maskinist Roy Tore Coucheron, reparatør Tor Skille og elektriker Eistein Rauø.

igjen i verden med en slik motor. «Kong Olav» som ligger i Burma, har riktignok samme type motor, men dette tidligere hurtigruteskipet har ikke vært i drift på mange år. Siden «Lofoten» ble levert til Vesteraalens Dampskibsselskab vinteren 1964, har det stort sett gått i hurtigrute fart mellom Bergen og Kirkenes. «Lofoten» er for øvrig det største skipet i landet som har fått innvilget Riksantikvarens status som verneverdig skip.

Burmeister & Wain var opprinnelig et meget stort dansk skipsverft med egen motorfabrikk. Selskapet har røtter tilbake til 1843 og ble på 1900-tallet særlig kjent for sine store skipsdieselmotorer. Allerede i 1912 ble «Selandia» levert, og dette var verdens første havgående handelsskip med dieselmotor. Til sammenligning var samtlige nye norske hurtigruteskip levert på 1920- og 30-tallet fortsatt utstyrt med dampmaskineri.



De danske arbeiderne rettet av selve spylekassen.



Hele mannskapet på Lofoten fulgte interessert med på reparasjonsarbeidene. Her får vi omvisning på maskineringsverkstedet av MAN Diesels verkstedsformann Johannes Poulsen. Fra venstre: Matros Guttorm Vikestad, kjøkkenssjef Tommy Berntsen, motorlærling Marius Wannebo, matros Johan Dalhaug, overstyrmann Arnt-Johan Karlsen og elektriker Eistein Rauø.

Selskapet, som holdt til i København, fikk etter hvert store økonomiske problemer. I 1971 ble skipsverftet og motorfabrikken selvstendige enheter. Motorfabrikken ble overtatt av den tyske motorprodusenten MAN i 1980. Verftet ble slått konkurs i 1996. MAN B&W, eller MAN Diesel som det nå heter, er i dag verdensledende når det gjelder store skipsdieselmotorer. Produksjonen foregår stort sett i Sørøst-Asia, men hovedkontoret ligger i Tyskland, og i Danmark er det fortsatt en del ansatte i forbindelse med selskapets serviceverksteder. Den kjente motorfabrikken Alpha i Frederikshavn ble kjøpt opp av Burmeister & Wain allerede i 1938 og i disse produksjonslokalene har B&W (senere Man Diesel) drevet motorproduksjon helt fram til 2009. Eneste gjenværende Alpha- eller B&W-virksomhet i Frederikshavn nå er Man Diesels serviceverksted som altså fikk oppdraget med å reparere maskinen på «Lofoten».



Hele maskingjengen samlet på toppen av spylekassen. Fra venstre: Lærling Marius Wann, maskinsjef Geir Isaksen, elektriker Eistein Rauø (sittende foran), 2. maskinist Roy Tore Couché, reparatør Tor Skille, reparatør Roar Andreassen og 1. maskinist Kristian Amesen.

Arbeidsstokken ved det danske verksted hadde meget høy kompetanse og viste i tillegg stor interesse for å utbedre maskineriet på «Lofoten». Engasjementet var nok spesielt stort fordi dette var siste eksemplar av en B&W DM 742 VT2BF-90 krysshodemotor i fortsatt daglig drift. Totalt har hovedmotoren gått nærmere 270.000 timer. Motoren er totalt 6,3 meter høy og veier 115 tonn. Sylindervolumet er på 870 liter. Normalt omdreiningstall er 200 per minutt, og dette gir skipet en fart på ca. 15 knop.

Under demonteringen jobbet 14 mekanikere og 5 riggere 24 timer i døgnet for å demontere og flytte alle motordelene ut på kaia for videre transport til maskineringsverkstedet. Demonteringen tok ca. tre døgn, og da var alt demontert ned til spylekassen. Sylindertopper, stempler, foringer, kamaksel og kjølekapper ble tatt ut og sendt på land – totalt 32 tonn.

Der var en rekke alvorlige sprekker i kjølekappene som var hovedårsaken til at noe nå måtte gjøres. Sprekkene hadde utviklet seg over tid og skyldtes materialtrøtthet. Resultatet av dette var bl.a. stort forbruk av stagbolter. De siste turene før verkstedsoppholdet valgte vi å kjøre med noe redusert omdreiningstall for ikke å

utsette motoren for unødvendig påkjenning.

Etter at kjølekappene var tatt på land ble de grundig sjekket for sprekker og det ble sydd inn (metalocket) nye støpejernsstykker som igjen blir frest ned til originale mål. Samtlige kjølekapper ble avrettet og linet opp på rettebenk før de ble fraktet om bord igjen. Før monteringen ble toppen av spylekassene også avrettet om bord med nøyaktighet ned til en hundredels millimeter. Dette var nødvendig for å få minst mulig vibrasjon. Resultatet må sies å være meget bra. Det er adskillig mindre motorvibrasjon om bord nå sammenlignet med før overhalingen.

De to originale Bergen Diesel hjelpe-motorene som fortsatt står om bord i «Lofoten» har ca. 225.000 driftstimer hver. Dette er også ganske imponerende tall. Den ene av disse ble klasset av Det Norske Veritas i forbindelse med verkstedsoppholdet i Frederikshavn. Veritasinspektøren gjorde store øyne da han fikk se to originale sylindrerforinger som fortsatt var montert. Disse var godt innenfor slitasjemål, og ble heller ikke skiftet denne gangen.

M/S «Lofoten» har vært gjennom en kontinuerlig oppgradering i de senere årene, og når dette arbeidet med hovedmotoren er gjort, er skipet – alderen tatt i betraktning – i meget god teknisk stand. Forhåpentligvis vil skipet seile langs norskekysten i ennå mange år – til glede for både passasjerer, mannskap og rederi.



M/S "Lofoten" til kai ved Oskov Yard i Fredrikshavn mai 2010.

Ammonia fyrer opp

Tekst: Kjell Aulie.

Foto: Tore Øyvind Moen.

Han betegner seg selv som en fossil. Men uten denne mannen hadde det ikke vært så enkelt å fyre opp dampkjelene på jernbaneferja "Ammonia".

Ivan Christoffersen (72) fra Tinnoset syntes dette arbeidet er like morsomt og givende i dag som det var da han ble ansatt i Norsk Hydro i 1957. Som mangeårig pensjonist er han fortsatt en av de mest sentrale personene i arbeidet med å holde kulturminnene på Notodden og Rjukan så oppegående som mulig.

Verdensarv

Nylig var det fyr på dampkjelene på den staslige ferja som ble sjøsatt i 1929. Det var i anledning at miljøvernminister Erik Solheim kom til Mæl for offisielt å dra i gang nominasjonsprosessen for å komme på UNESCOs verdensarvliste.

-Å bli tatt opp i dette selskapet er uhyre viktig. Statusen vil bli en helt annen både med tanke på økonomisk støtte og det å skaffe nødvendig kompetanse for å ta vare på anleggene. Mange lo av oss da vi tidlig på 90-tallet tok til orde for å bevare jernbanen, ferjene og industrianleggene. Det ville være tragisk om all denne historien skulle bli spiker, sier Ivan Christoffersen.



I mer enn 50 år har Ivan Christoffersen levd med ferjene på Tinnsjøen. Nå tror han på en ny æra.



Ivan Christoffersen er i det nostalgiske hjørnet. Få kjenner "Ammonia" og "Storegut" bedre enn han. På ny ble det varme på dampkjelene under dekk på klenodiet fra 1929.



Førsteklassesalongen osrer av klasseskille, antyder omviser Erling Zapffe.

Det ryker igjen fra gamleferja.
Torsdag den 16. september møtte flere hundre mennesker
opp ved Mæl for å få med seg at statsråd Erik Solheim
avfyrte startskuddet for arbeidet med verdensarven.



Bare kosmetisk

Streng prosedyrer må følges når dampkjelene skal fyres opp. Alt må sjekkes nøye for eventuelle lekkasjer og fyrgangen må luftes.

- Det må varmes opp sakte slik at kjeleskallet ikke får sjokk. Varmen må spre seg i godset. Det tar minst halvannen dag, sier Christoffersen. 72-åringen jobbet på verftet som bygget "Storegut" i 1956. Han ble med til Tinnoset og fikk tilbud om jobb. Siden har han blitt der.

- "Ammonia" fremstår kanskje som slitt. Men det er bare kosmetisk. Ferja er i svært god stand, sier han.



Ivan Christoffersen (f.v.), Erling Zapffe, Tom Johansen og Vidar Krogstad gjør "Ammonia" klar. Ferja ble kun liggende ved kai under statsrådbesøket.

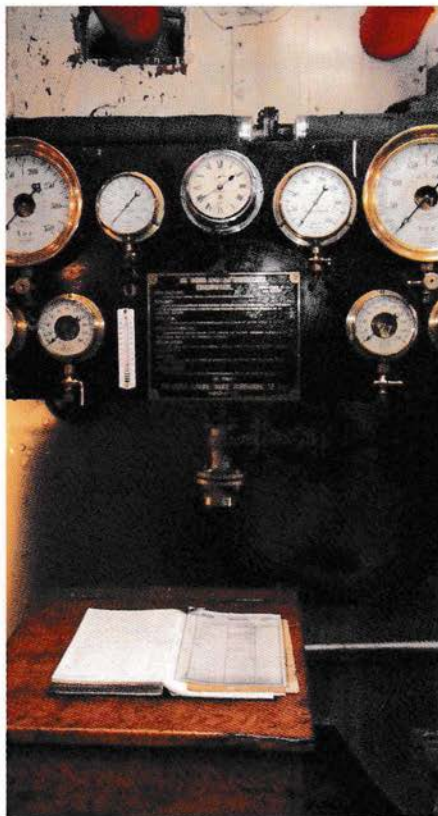


Det er overraskende god plass i maskinrommet på jernbaneferja "Ammonia".

Oksehud

Erling Zapffe viser oss rundt på "Ammonia". Møbler med oksehud og flammebjørk i veggene på første klasse og i direktørsalongen minner om en tid med stor klasseskille. Vanlige passasjerer ble henvist under jernbanedekket, men der var det faktisk en damesalong spesielt myntet på mødre med barn.

- Oppgangene var merket med høyre og venstre, ikke styrbord og babord, slik at alle skulle forstå hvor de skulle gå ut, sier Zapffe.



Instrumenter i hopetall nede i maskinrommet på gamle, gode "Ammonia".

Kanalbåt overtar for "Christian Radich"

Av John Staume

M/S "Henrik Ibsen" fikk æren av å avslutte kanalsesongen på Telemarkskanalen, før den erstatter "Christian Radich" ved brygga midt i Oslo. Siste turen i år gikk fra Skien lørdag den 18. september, opp til Lunde og ned igjen.

D/S "Henrik Ibsen"
i Hogga sluser.





Det er ikke mye klaring for kanalbåten "Henrik Ibsen" enten det gjelder mastetopper, i de mange slusene eller vann under kjølen enkelte steder. På bildet ser vi veteranbåten passer under broen i Fjågesund.

Eieren av båten, Thor Halvorsen, forteller at sesongen har vært god og at det har blitt fraktet 3500 passasjerer. Tatt i betraktning at vi bare har gått til Skien to dager i uken og ellers har tatt strekningen som det er minst belegg, så er vi fornøyd. For Hotell Dalen er det klart viktig å ha båtanløp hver dag. Hotellet har hatt den beste sesongen noen gang etter restaureringen, mener Halvorsen.

Først til Tønsberg

Alt dagen etter sluseturen fra Skien til Lunde og retur, forlot "Henrik Ibsen" Hjellevbrygga og satte kursen til Fjørholmen ved Tønsberg. Etter noen uker på verkstedet med diverse utbedringer går båten videre til Oslo hvor den blir liggende ved brygga der berømte "Christian Radich" pleier å ligge. Vi har fått låne plassen til den berømte

skuta og gleder oss til å markedsføre Telemarkskanalen og vise den flotte båten vår. Bryggeplassen er en sentral plass i Oslo. Siden den berømte skuta er ute på tokt så skal ikke vi gjøre skam på bryggeplassen i sentrum av hovedstaden, lover Halvorsen.

Første gang

Kanalbåtene fra Telemark, med rute til Dalen har sjelden - om noen gang hatt fast plass i Oslo. Kanskje var "Victoria" siste båten. Den forlot Akers mek. Verksted i 1882 for å gå i trafikk Skien - Notodden i Skien - Norsjøkanalen som for øvrig har sitt 150 årsjubileum 1. mai neste år.

Og innen den tid er "Henrik Ibsen" tilbake til Telemark og kanalen.

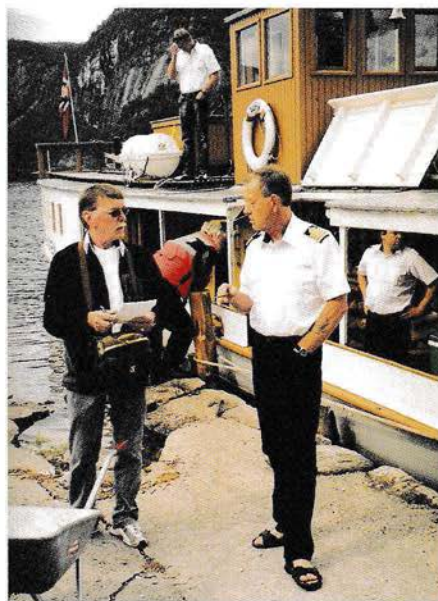
HUSK STOFF-FRIST TIL NESTE NUMMER:
15. JANUAR 2011

Om en slusetur med "Bjoren"

- og litt om damperens 143 årige historie

Av Bjørn Tandberg

Sju mil nord for Kristiansand møter man den trettifire kilometer lange Byglandsfjorden, porten til vakre Setesdal. Mot slutten av 1800-tallet revolusjonerte dampbåtene samferdselen i denne dalen. Initiativet ble tatt av handelsmannen fra Kristiansand, naturelskeren og senere general Oscar Wergeland (1815 - 1895). Generalen var for øvrig yngste bror til to storheter innen norsk litteratur, nemlig Henrik Wergeland (1808 - 1895) og Camilla Collett (1813 - 1895). Selskapets



Passasjerlisten studeres av matros / billettør Alf Risdal og kaptein Robert Kleppe før "Bjorens" avgang fra Bygland brygge den 25. juli 2010.

formål var å åpne opp denne dalen for så vel handel som turisme. I pinsen 1867 ble to klinkbygde jerndampbåter, nemlig "Bjoren" og "Dølen" satt i fart på Byglandsfjorden. Ferdig leverte på stedet fra Akers Mekaniske Verksted kostet de hver den nette sum av 3 400 spesidaler. Opprinnelig lengde var 52 fot og bredden var 11 fot. En vedfyrt dampmaskin på 8 hestekrefter sørget da for fremdriften.

I 1887 var passasjertaksten per kilometer: *1ste Plads 4 øre, 2den Plads 3 øre, Børn under 12 Aar, det Halve.* Disse prisinformasjoner om "Bjoren" og "Dølen" er hentet fra boken "Agder - by og bygd i Norge", ved redaktør Alv Kristiansen og utgitt i 1977 på Gyldendal Norsk Forlag.

Under sine første år gikk "Bjoren" i rute fra Kile til Hornnes, en strekning på litt under 20 kilometer. Senere ble ruten forlenget helt opp til Fennefoss og Nikkelverket på Evje. I 1896 åpnet Setesdalsbanen og trafikkgrunnlaget på Kilefjorden forsvant dermed for damperen. Neste år, altså i 1897 ble båten delt i to deler og fraktet ned til Byglandsfjord. Der ble "Bjoren" så forlenget med 6 fot og deretter satt i trafikk med D/S "Dølen".

I 1914 var det på tale å kjøpe en ny og større båt, men det ville ha kostet rederiet hele 60 000 kroner. Resultatet ble at "Bjoren" ble forlenget med ytterligere ti fot. Samtidig installerte man nytt maskineri, denne gang med en effekt på hele



"Bjorens" maskinbesetning består av en enkelt person, nemlig "stimbåtmaskinist" Edmund Hermansen, eller kanskje heller "gutten i røyken"?

42 hestekrefter. Ved denne siste ombyggingen fikk "Bjoren" den form og det utseende man møter i dag

I 1930-årene tok rutebilene over mye av passasjertrafikken, et nytt steg i utviklingen var dermed innledet. Med litt statsstøtte holdt dampbåtene trofast oppe trafikken til de fremdeles veiløse grender på vestsiden av Byglandsfjorden. I 1957 var denne epoken imidlertid definitivt over og "Bjorens" fremtid syntes usikker. Etter mange år med forfall ble det rundt 1970 besluttet å restaurere den gamle sliter. Oppdraget ble gitt til Drammen Skipsreparasjoner AS og arbeidet ble der fagmessig gjort under faglig ledelse av Riksantikvaren.

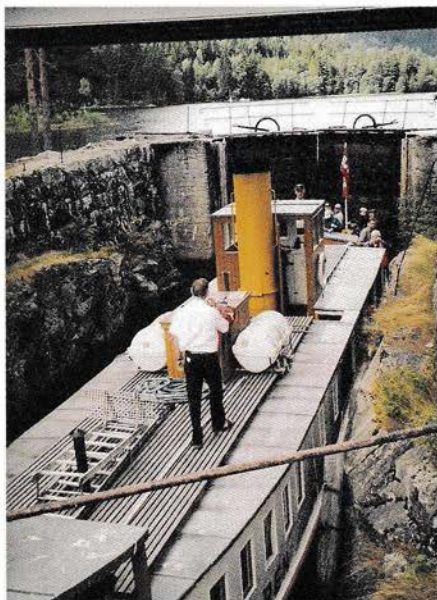
Våren 1994 var "Bjoren" ferdigrestaurert i Drammen og kunne returnere til den fagre Byglandsfjord, forhåpent-



Dette er "Bjorens" kjelerom med vedfyring - trangt, dårlig ventilert og særdeles varmt! Så vel kjele som dampmaskin skriver seg fra 1914.

ligvis til glede for publikum i mange år fremover. I brosjyren som alle reisende får ved ombordstigning er dette sagt meget treffende med disse ord: *Bjoren er restaurert og blir teken vare på, som eit flytande kulturminne frå ei svunnen tid, i eit miljø vår oppjaga kvardag har reist forbi.*

Ved middagstider, søndag den 25. juli 2010 gikk 55 forventningsfulle medseilere om bord i "Bjoren", da beliggende ved Bygland brygge. Denne lille brygga er alltid utgangspunkt for de såkalte "sluseturene". Under 2010-sesongen, altså fra 6. juni til 29. august, ble det arrangert fire slike turer gjennom Storestraumen sluse. Ellers er det annonsert turer hver eneste søndag under denne perioden, disse med utgangspunkt Byglandsfjord brygge, altså lengst mot sør.



Vedfyrst passasjerdamper "Bjoren" fotografert i Storestraumen sluse mellom Byglandsfjord og Bjålfjord.

Dette gamle, og nå fredede sluseanlegget forbinder Byglandsfjord med Bjålfjord mot nord. Ved passering opereres anleggets to solide treporter manuelt av "Bjorens" mannskap. Ved hjelp av flyttbare jernleidere entrer da et par av folkene opp til fast grunn. Deres hovedredskap der oppe på portene er store spett, betjent med rå muskelkraft. Denne operasjonen overvåkes av kapteinen, stående på "Bjorens" øverste dekk. Etter at vassdraget i sin tid ble regulert er høydeforskjellen mellom de to fjorder nå minimal. Allikevel en opplevelse av det sjeldne å få passere Storestraumen sluse to ganger med historiske "Bjoren".

Etter fire timers fyring med tørr bjerkeved var damptrykket oppe og båten klar til avgang. Vanlig marsjfart på disse turene er 7 knop. Dette kunne maskinisten, Edmund Hermansen fortelle meg. Videre, at hadde maskineriet vært i bruk forrige dag, kunne oppfyringstiden redu-



D/S "Bjoren" beliggende ved Bygland brygge, utgangspunkt for hennes "sluseturer". I venstre billedkant, lager av tørr bjerkeved til bruk om bord. Over akterenden vaier norsk postflagg - damperen har status som reisende postkontor.



D/S "Bjoren" som postkortmotiv - utgivere er DS Bjoren AS og Setesdalstrykk AS. Følgende tekst er trykt på baksiden: *Ein tur med den gamle vedfyrte dampbåten Bjoren frå 1866, er ei oppleving av dei sjeldne. Båten går i rute søndager i juli måned, og ein rundtur varer i ca. 2,5 timar. Utgangspunkt er Byglandsfjord, alternativt Bygland.*

seres med en time, altså gjøres unna på tre timer. Om travle dager denne sommeren, ble jeg av kaptein Robert Kleppe fortalt at skipet ofte var i virksomhet fem av ukens dager. Altså ikke bare på søndager som annonsert i avisene. Da var det charterturer av forskjellig slag som sto på programmet. Nøyaktige passasjerlister er blitt ført og vår slusetur var faktisk "Bjorens" offisielle reise nummer 1065, dette regnet etter hennes jomfrutur nummer 2, altså den 20. mai 1994. Jeg tør anslå at om lag 50 000 passasjerer har reist med veteranen under denne perioden etter fullført restaurering. Disse tall og meget interessant historie ble underveis presentert oss reisende av "Bjorens" entusiastiske billettør / matros, Alf Risdal fra Evje.

D/S BJOREN av Kristiansand S (Matrikkelnummer 5574)
Eiere i følge Norges Skipsliste 1985 (Flaggboken) er D/S A/S Bjoren & Dølen Tonnasje i dag: 26,9 bruttoregistertonn / 18,0 nettoregistertonn. Skrogets lengde er i dag som i 1914, altså 68,9 fot. Dampmaskin på 42 hestekrefter med tilhørende vedfyrt kjele er også fra 1914. Fart 7 knop. Sertifisert til å frakte 55 passasjerer + en besetning på 4 mann.

Din hovedkilde til faktaopplysninger er en 4 siders brosjyre (A5), supplert gratis under seilasen med "Bjoren".

Årets sesong (2010) åpnet allerede den 6. juni og fortsatte med søndagsturer helt frem til den 29. august. Under denne perioden inkluderte man fire såkalte sluseturer. Disse er meget populære - det anbefales derfor å forhåndsbestille billetter via Revsnæs Hotell, 4741 Byglandsfjord, telefon 37 93 46 50. Prisen for voksne reisende er 200 kroner, ingen ublu pris for denne flotte opplevelsen, spør dere meg!

Sogneturen 2010

Av Øyvind Konglevoll

Som planlagt dro D/S "Oster", M/S "Atløy" og M/S "Granvin" i østerled inn Sognefjorden i etterkant av Fjordsteam. Søndag etter avslutning i Florø gikk de 3 fjordabåtene sammen med "Børøysund" til Sørbøvågen i Hyllestad for landligge til neste dag. Det spredde seg fort at 4 veteranskip lå side om side til kai, så det samlet seg fort skulelystne som ville nyte det sjeldne synet. Her hadde det ikke vær dampskip til kai etter at "Fanaraaken" for minst 40 år siden.

Omsetningen mandags morgen i nærbutikken i Sørbøvågen var nok over midtels da det ble proviantert til 4 fartøyer for avgang. Etter å ha fløytet farvel til de frammøtte på kaien og til de eldre som var trillet ut på altanene på gamleheimen, ble kursen satt ut Åfjorden og ned Storakersundet. "Børøysund" hilste takk for seg og svingte opp Tollessundet med kurs for Krakhellesundet og Oslo, mens de 3 andre satte kursen inn Sognefjorden. Ut på ettermiddagen ankom vi Balestrand. Her fikk vi selskap av en annen HSD – veteran, M/F "Skånevik", som i sommer har gått i turistfergerute Balestrand – Fjærland. Også "Poseidon II" fikk vi selskap av. Den dukket også opp i Arnafjord.

Det erverdige Kvikne hotell, opp gjennom tidene besøkt av både keisere og konger, innbød til å nyte et glass i salonene som avslutning på en lang dag. Før det besøkte noen Cooperhuset – en spesiell og tankevekkende opplevelse.

TIRSDAG var det lagt opp til passasjerer mellom Balestrand og Aurland / Flåm. "Oster" hadde fått spesialinvitasjon til Fresvik og gikk direkte dit for en times opphold. Folketrengsel ble det på

kaien den timen "Oster" la til. "Granvin" og "Atløy" gikk til Leikanger. Her kom Henning Rivedal og overrakte kr. 15000.- til "Stavenes", et foreløpig overskudd fra T-skjorteaksjonen, hvis formål er å få tilbake det gamle FSF-flagget på Fjord 1 sine fartøyer. Grunnet knapp kaikapasitet ble passasjerer som skulle returnere med Fjord 1 expressbåt, satt av i Aurland.

"Oster" måtte vente med å ankomme Flåm til cruisekaien ble ledig. 40 000 tonneren "Costa Atlantica" på vei ut fjorden besvarte med største selvfølgelighet "Oster" sin fløytehilsen.

Om kvelden var det langbord på Ægir Bryggeri, et lokalt etablert mikrobryggeri, som er kombinert med en restaurant i gammel dragestil.

FLÅM er en travel turistmaskin om sommeren, og her er stor trafikk med folk som skal med Flåmsbana og med båt på strekningen Flåm – Gudvangen.

Onsdag 11. august var det lagt opp til passasjertur til Gudvangen som del av "Norge i et (nostalgisk) Nøtteskall", i samarbeid med Bergens Tidende og Fjordtours. Billettene ble solgt gjennom NSB. Denne morgenen våknet vi til sipregn og tåkeskyer ned etter fjellsidene.



Dyrdal. Foto Solveig Brekke.

Heldigvis: En halv time før avgang sluttet det å regne og snart kom solen fram. Noen av passasjerene var i dårlig humør ved ombordstigning, for de hadde stått hele veien på Flåmsbanen og sett lite grunnet regntjukke fra Vatnahalsen. Da de fikk kaffi og svele på billetten, begynte straks humøret å stige, samtidig som været klarnet.

Mens "Granvin" gikk direkte til Undredal med sine passasjerer, la "Oster" og "Atløy" seg Midtjords for korrespondanse med "Sognekongen", Fjord 1 sin splitter nye expressbåt. Et flott syn å se samspill mellom rutefartøyer fra 1908, 1931 og 2010. Det ble knipset ivrig. Som i 2003 ble det felles strandhogg i Dyrdal. 15.30 var det ankomst Gudvangen i bunnen av Nærøyfjorden. De som hadde kjøpt tiloversblivne billetter i Flåm steg på expressbuss tilbake, mens BT-passasjerene steg over veteran-

busser, som brakte dem tilbake til Voss og Bergen.

Det ble tatt med godt humør at vi tok kaiplassen og landstrømmen til "Skagastøl". Det hjalp selvfølgelig at maskinsjefen på "Skagastøl", Per Ove Mostraum, ofte er maskinist på "Granvin", og styrmedlem i NHVL. Også M/F "Svanøy" la seg til for natten. Skipperen her, Per Hove, var første formann i Veteranskipslaget Stavenes, så vi var blant likesinnede.

For anledningen var Flåm og Aurland spelemannslag med feler, trekkspill og tuba hyret inn til Gudvangen Fjordtell for å skape musikalsk stemning og fremme danselysten. Det greidde de til gagns. I Gudvangen er det etablert en vikingleir, som skal utvides til en hel vikingby. Det dukket også opp vikinger ut på kvelden.

TORS DAG gikk "Oster" på direkten fra Gudvangen til Vik i Sogn, mens "Granvin" og "Atløy" var oppom veiløse

Styvi, og fikk en interessant omvisning av gardsstyrer og eier Botolf Hov.

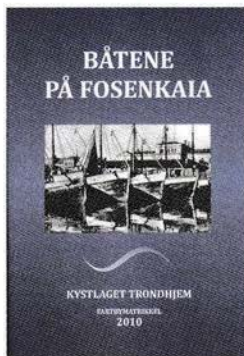
Formannskapet på "Oster" var det omvisning på Kristianhus, motormuseet i Vik, som huser Kristian Otterskreds store motorsamling. En god del "vikinger" var møtt fram for å reise med dampbåt til Arnafjord.

I ARNAFJORD var det i Morten Nesets ånd laget til skikkelig velkomst med gammelost og nogo attåt for skipper og reiseledere i bestikken på M/K "Arnefjord". En skikkelig bygdefest ble det både for mannskaper og tilstrømmende, med grilling av fisk på kaia og musikk og moro i Nese Landhandel, som blant annet serverer Guinnis, gode kaker og gule bringebær. Tross datoen fredag den 13. gikk turen siste strekket hjem uten vansker av noe slag; "Atløy" til Gulen for oppdrag, "Oster" til Bjørsvik og "Granvin" til Bergen.

I fint seinsommervær ankom "Granvin" Holbergkaiaen ganske presis kl. 18.00.

10 opplevelserike dager var til ende. Heldigvis tar av og til meteorologene feil. I forkant av Fjordsteam var det meldt 10 dager med elendig vær. Det ble stort sett det stikk motsatte. Og takk for det!

NYE BØKER



"Båtene på Fosenkaia"

"Båtene på Fosenkaia – Fartøymatrikkel 2010"

Trondheim har på mange måtar ei av dei beste veteranbåtkaiane i landet, på Fosenkaia ligg det eit vell av båtar på området som Kystlaget Trondhjem disponerar.

Der finns både trebåtar og stålåtar. Rett oppom Kystlaget sitt område held også dampskipet "Hansteen" til.

Per Kristian Rognes er fartøyverner på sin hals, gjennom svært mange år har han drive med innsamling av historiske data på skip, samtidig som han har vore aktiv i Kystlaget og med diverse fartøyvernprosjekt.

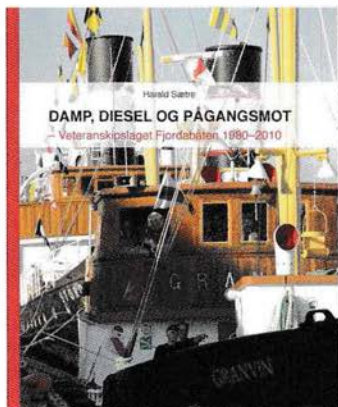
I dette heftet har han fått laga historien til alle fartøya som held til på Kystlaget sitt område. 36 fartøy er omtala, frå ei lita open snekke opp til "Gamle Stokksundferja".

Alle nødvendige tekniske data er med, samt historia til fartøyet.

Det er prisverdig av Kystlaget å få produsert ein slik matrikkel om samtlige skip på Fosenkaia. Å ta turen ned på kaia med heftet i neven samstundes som ein studerar på originalobjektet, gjev ein ekstra dimensjon over hannebesøket. Artig sak!

Anmeldt av Viggo Nonås

Forfattar Per Kristian Rognes
Utgitt av Kystlaget Trondhjem,
60 sider, utgitt 2010.
Illustrert, hefta, utsalsspris 100,-.
Kan bl.a. kjøpast i Ferjekiosken.no



"DAMP, DIESEL OG PÅGANGSMOT - Veteransklaget Fjordabåten 1980-2010"

Forfatter Harald Sætre.

Det er ei spanande søge Harald Sætre har ført i pennen. Soga om Veteransklaget Fjordabåten 1980-2010, laget som i dag eig veteranskipa "Stord I" og "Granvin".

Veteransklaget kjøpte i 1980 "Stord" frå Norsk Veteransklubb i Oslo. Laget sette i gong ei omfattande restaurering av skipet, og tilbakeførte "Stord" til dampskip. Den 19. mai 1987 på jomfruturen skjedde katastrofen, "Stord" vart totalvrak etter ein omfattande brann ombord. Bileta av det utbrende vraket gjekk over heile landet, og dei fleste trudde at det var det siste me såg til "Stord I". Laget kjøpte i 1988 "Granvin", og laget fekk no eit seglande skip i tillegg til "Stord" som låg i dvale etter brannen. Seinare vert restaureringa av "Stord" tatt opp att, og båten gjekk sin femte "jomfrutur" på Nordsteam i 2005.

Harald Sætre har ein stò og god penn. Det er ei utfordring å skrive soga om eit lag som vert drive på dugnad, då utgangspunktet for dei einskilde aktive medlemene er så forskjellig. Sætre løyser dette på elegant vis, han toucher innom problemstillingane laget har vore gjennom, utan å gå unødvendig i dybden.

Det er ei spesiell søge Veteransklaget har. Laget har restaurert den store "Stord I" to gongar, og kjøpt og drifta "Granvin" sidan 1988. Mange er no med på å restaurere "Stord I" for andre gong, slik innsats fortener ei bok!

Biletmaterialet i boka er omfattande og bra. Harald Sætre har sjølv tatt mykje av bileta, og det er slett ikkje noko minus. Framsidebiletet er dessutan eit særdeles flott blinkskot. Ein del av praktbileta går over to sider, noko anmeldaren er lite beig-eistra for, slik som til dømes det fantastiske Wallevik-biletet av "Stord".

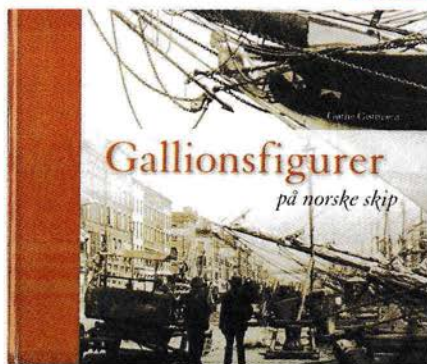
Det einaste anmeldaren kanskje saknar, er å bli meir kjend med nokre av person-legdomane som har vore med i laget i alle desse åra, og som kan fortelje om kvifor dei har ein slik glød år etter år for nokre gamle HSD-sliitarar.

Alt i alt er det ein særdeles vellukka debut for Harald Sætre, og boka er vel verdt sine 379 kroner dersom du er interessert i veteranskip. Eg vonar det er meir blekk i pennen til Harald Sætre, for skrive det kan han.

Anmeldt av Viggo Nonås

Kapabel Forlag AS,
ISBN 978-82-8163-032-1,
178 sider, utgjeven juli 2010.

Kan bl.a. kjøpast i Ferjekiosken.no



GALLIONSFIGURER PÅ NORSKE SKIP

Bokomtale av Thor Hansen

Det har lenge vært et stort tomrom i norsk maritim historie når det gjelder bokutgivelser. Ingen før nå har tatt utfordringen med å lage bok om temaet gallionsfigurer. Historien om de gamle skipenes flotteste pryd, - gallionsfigurer og ornamenter er lang og spennende. Særlig i seilskipenes glanstid var det kunsthåndverkere som skapte mengder av flotte barmfagre damer og mye annet mer eller mindre vakkert, som skulle ha sin plass der forut i skvalpet fra det salte hav.

Først nå har den første boka om dette emnet kommet ut her til lands og det er ganske forunderlig at det har tatt så lang tid, for det er jo så mye å ta av, både av selve kunstverkene og historier rundt disse og hvem som skapte skipenes pynt.

Det er en av våre fremste maritime forfattere Gøthe Gøthesen, som har sett at det er på tide med å få med dette viktige avsnittet i vår maritime historie mellom to permer. Og den historien er lang og strekker seg helt til vår egen tid med utsmykninger på Fred Olsens skip i mellom- og etterkrigstiden.

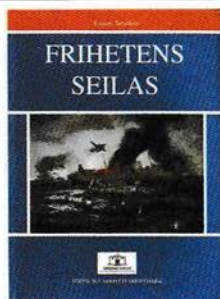
Forfatteren starter med å ta oss med helt tilbake til Osebergfunnet, som vel er opprinnelsen til mange hundreår lang tradisjon med skipsdekorasjoner. Dette funnet er av slike dimensjoner at det savner sidestykke i norgeshistorien. Dette skipet ble så rikt dekorert at det finnes ingen andre vikingskipfunn med et så omfattende og praktfullt treskjærerarbeid.

I kapittel etter kapittel kan vi lese om utviklingen på denne tradisjonen og om anekdoter og historier om disse figurene og

skipene de tilhørte. Enkelte er ganske morsomme, mens andre er preget av dramatik og forlis. Kort kan jeg nevne episoden med barkskipet "Dictator" av Moss som forliste ved Virginia Beach i 1891 og kaptein Jørgen M. Jørgensen fra Skåtøy ved Kragerø mistet sin kone og deres lille sønn i forliset. Dagen etter drev gallionsfiguren som forestilte en kvinne i land og ble tatt vare på. Den ble satt opp på stranden og på folkemunne ble hun kalt "The Norwegian Lady". Der ble den stående i mange år som et monument over ulykken. Senere har denne blitt erstattet av to identiske bronsefigurer, den ene står i Moss og den andre ved Virginia Beach.

Da seilskipstiden sang på sitt siste vers var det ofte lett å kassere "slike forhistoriske greier" som gallionsfigurer. Noen gikk til ved, mens andre ofte ble henslengt på en fylling, hvor de kunne ligge og råtne i fred. Under krigen hadde tyskerne som var stasjonert i Skudeneshavn en gallionsfigur til blink i håp om å få til bedre skuddferdigheter.

I dag er situasjonen en ganske annen. Gallionsfigurer er sjeldne og av den grunn svært verdifulle. Historien om den svenske antikvitetshandleren Carl Erik Svärdskog er også med i boka. Han fikk spørsmålet om å "køpe et fågelskremma" som lå gjemt på et loft. Han ble fullstendig trollbundet av den vakre kvinnelige gallionsfiguren som i mange år hadde vært fugleskremsel på et jorde. Jo lengre han hadde "stått och glott på en tråkärning" dess mer ble han opptatt hvem hun var, hvor hun kom fra



NYE BØKER

FRIHETENS SEILAS, BIND 1.

Bokomtale av Thor Hansen

Forfatteren Kristen Taraldsen fra Kolbjørnsvik ved Arendal

har i samarbeid med Stiftelsen Arkivet, startet et stort arbeid med å utgi en bokserie på 5 bind, som omhandler hva sjøfolk fra Aust-Agder opplevde under 2. verdenskrig. Bind 1. er nå klar og i den første boka er det hele 205 skipsførere fra dette sjøfartsfylket som blir omtalt. I de kommende bindene vil han ta for seg fylkets styrmenn, maskinfolk og andre, med skildringer hva enkelte opplevde i de 5 lange og tunge årene.

Det er over 65 år siden krigen var slutt og glemselens slør har senket seg over mye. Dette gjelder også sjøfolkenes krig. Det er flott at krigsseilernes historie og innsatts blir nedtegnet før det er for sent. Stor honnør til forfatteren som har gått løs på et så stort og viktig arbeid og målet er å omtale samtlige av de ca. 2000 krigsseilerne fra Aust-Agder av alle kategorier som seilte ute og i hjemmeflåten under krigen.

Den første boka på nærmere 320 sider tar som nevnt for seg skipsførerne på de mange skip som gjorde en formidabel innsats for

frihetens sak. Disse karene hadde et tungt ansvar og ofte med påkjenninger som vanskelig kan beskrives. Det ble mange harde og slitsomme krafttak i konvoiene som ofte førte ammunisjon, flybensin og granater i all slags vær og med stadig frykt for nazistenes store appetitt på å senke norske og allierte fartøyer. Boka er spekket med skipsbilder og portretter av de mange skipsførerne som blir hedret.

Jeg vil absolutt anbefale boka "Frihetens seilas". Det er til og med en god investering slik jeg ser det. Dette er en bok man ikke leser ut på en kveld, men en bok man stadig kan ta fram å ta del i krigsseilernes farer og savn. Det er så mye spennende å lese, så det som slår meg er at hver og en av den enkelte manns historie hadde faktisk fortjent en egen bok.

Opplaget er 1000 eks. og omslaget er "Klemte mellom ubåter og flymaskiner" etter et maleri av marinemaler Ants Lepson.

ISBN 978-82-92306-15-4

Forfatterens tlf. 370 11 494

E-post: kritaral@online.no

og hvordan hun tilslutt havnet på loftet på denne gården. Etter mange års forskning i inn og utland mente han at han hadde løst gåten der den kjente svenske sangerinnen Jenny Lind og Kragerøskuta "Nightingale" var sentrale. Gallionsfiguren ble tilslutt aukasjonert bort hos Sotheby's i New York for 100 000 dollar, noe som Svårdskog mente var alt for lite.

I bokas siste del er det også blitt plass til noen av dem som skapte disse figurene, de såkalte biltskjærerne som tilhører en glemt gruppe kunsthåndverkere. Noen av dem skapte skulpturale mesterverk, mens andre ble laget av lokale tømmere i sine første famlende skritt på kunstens tornefulle vei.

For folk flest er kunnskaper om gallionsfigurer gjerne noe begrenset, men det har forfatteren og Sem & Stenersen forlag gjort noe med ved å gi ut denne flotte boka i et opplag på 3000. Dette er blitt en virkelig vakker og verdifull bok, lesevennlig, mengder med flotte bilder og masse sjøfartshistorie. Kan anbefales på det varmeste.

ISBN 82-7046-078-6

For informasjon: StenStenersen jr., Sem & Stenersen forlag, Mobil: 92 05 05 30.

www.Semstenersenforlag.no

Forfatteren av boka:

Gøthe Gøthesen, Tlf.: 33 39 18 21



Foto: Harald Sætre

Fjordsteam 2010.

*I Skjerjehavn var det overnatting for fartøyene som kom sørfra.
Her ligger D/S Stord I og D/S Stavenes ved kai,
med D/S Børøysund i bakgrunnen.*