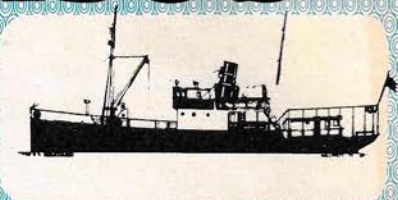
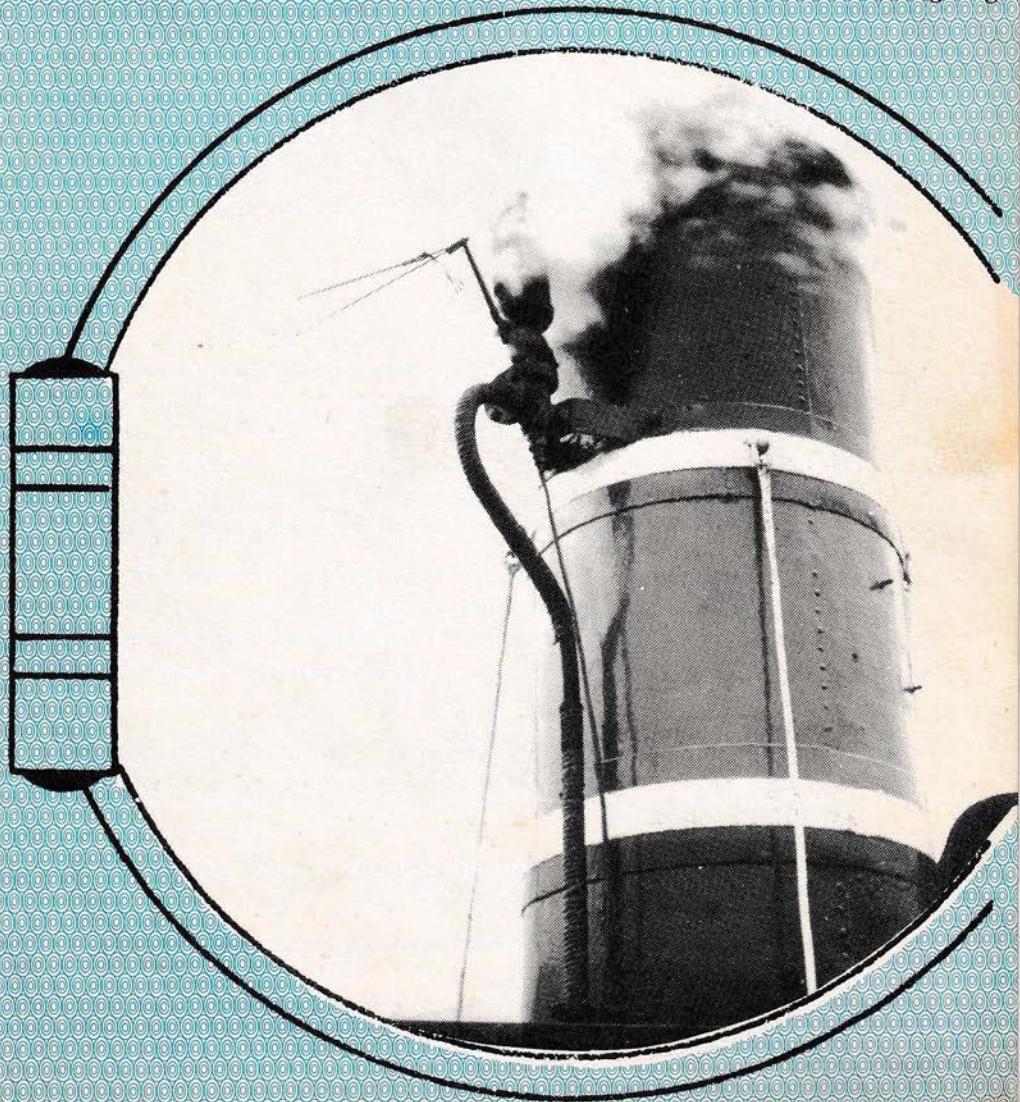


dampskibs posten



ORGAN FOR NORSK VETERANSKIBSKLUB 1973 Nr. 3 FEBRUAR 2. Årgang



DAMP SKIBSPOSTEN
medlemsblad for
NORSK VETERANSKIBSKLUB

Foreningens adresse: Postboks 1287 Vika,
Oslo 1.

Redaksjon og lay-out:

C. W. Bordsenius, Håvard Bruun

Norsk Veteranskibsklub's Styre består av:

Formann	C. W. Bordsenius, tlf.	53 97 83
Viseformann	Sigurd Trebo	13 04 50
Sekretær	Hartvig Nissen	55 39 50
Kasserer	Ambjørn Åvik	20 65 50 (kontor)
Styremedlem	Randi Gustavsen	68 34 66 (-"-)
Styremedlem	Bernh. Thams jr.	26 49 35
Styremedlem	Magne Hansen	21 46 37
Varamann	Reidar A. Berg	55 97 88
Varamann	Knut Marthinsen	?

Norsk Veteranskibsklub er et ideelt selskap til bevarelse av maritim kulturhistorie. Foreningen eier idag vårt lands siste brukbare, kullfyrte passasjerskip, som skal bevares for ettertiden som et verdifullt minne om en forgangen epoke til sjøs. Dampskibet er et verdifullt bindeledd til fortiden, og viser kontinuiteten i vår kultur- og sjøfartshistorie.

Foreningens arbeide er støttet av tallrike bidrag fra firma, institusjoner og privatpersoner, og har nydt godt av bevilgninger over Statsbudsjettet v/Norsk Kulturråd, Oslo Kommune, Bærum Kommune, Frogn Kommune, samt fra en del interesserte redere.

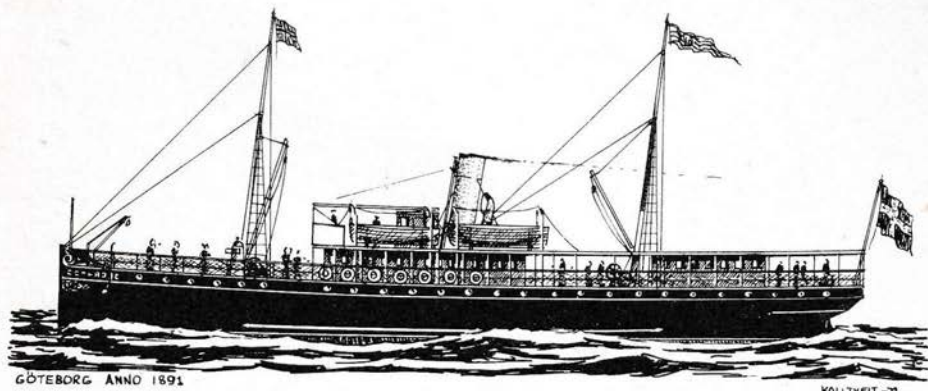
D/S "Børøysund" er innregistrert i Drøbak, som derved fremstår som den eneste by i Norge som har større dampenn motortonnasje.

Alle interesserte kan opptas som medlemmer. Kontingenten er for 1973 fastsatt til minst kr. 30,-

Bankgirokontø: 6001.05.20080 Postgirokonto 20 13 00

RUTEBÅTER OG RUTEFART MELLOM OSLO OG GÖTEBORG 1875 - 1965

Av: Bård Kolltveit.



Det var i mai 1965 D/S "Göteborg" gikk sin siste tur mellom Göteborg og Oslo. Ved nedleggelsen av denne forbindelsen - som bød den reisende på en unik sjøtur gjennom Bohuslans enestående skjærgård - var det også slutten for en rute som hadde eksistert i nitti samfulle år.

I 1875 kjøpte Ångfartygs-AB Göteborg - Strömstad dampskibet "Albert Ehrensvärd" (ex "Alexander von Humboldt") bygget i Nyköping i 1859 for et rederi i Gävle, som drev rutebart til og fra Stockholm. Kjøperne i Bohuslän hadde, inntil anskaffelsen av det nye skibet, begrenset sin aktivitet til lokalfart mellom Göteborg og Strömstad, men nå åpnet rederiet en ny rute, Göteborg - Christiania. Strekningen var blitt betjent av passasjerskib siden 1871, gjennom det store Stockholmsrederiet Södra Sveriges rute Christiania - Stockholm, men uten anløp av mellomsteder mellom Norges hovedstad og Göteborg.

At det var behov for slike anløp bevises best ved at allerede to år senere overtok rederiet et nybygd skib for ruten - "Oscar Dickson" - som var en for sin tid meget komfortabel og velutstyrt passasjerbåt. Den var oppkalt etter en lokal finansmann og mesén i Göteborg, mens "Albert Ehrensvärd" var navngitt til ære for den lokale lensherre i Bohuslän.

De første årene var det ingen tegn til utidig konkurranse mellom rederiene. I 1880-årene var det faktisk på tale å slå selskapene sammen for på den måten å skape et tilstrekkelig solid grunnlag til å utfordre Södra Sverige-selskapets rute mellom Christiania og Stockholm. Samarbeidsidéen førte imidlertid ikke så langt i første omgang. I stedet ble 1890-årene preget av motsetninger og konflikter mellom de to partnere. Årsaken til denne ufreden var i første rekke Bohuslänska Kustens innsettelse av D/S "Göteborg" i 1893.

I den avtalen som de to selskapene i sin tid hadde inngått seg imellom het det at hver av partene skulle sette inn et skib i sommersesongen, mens vinterruten skulle utføres av Rederi-AB Göteborg-Strömstad alene. Det var jo dette selskap som hadde startet ruten.

Ved overtagelsen av D/S "Göteborg" bestemte imidlertid Bohuslänska Kusten å sette dette fartøy inn i helårsfart, og et forlangende fra det andre selskapet om billighetserstatning ble avvist. Dermed var rutekrigen erklært, og utover i nitti-årene gikk hele fem båter i Göteborg - Christianiaruten. To fra Göteborg-Strömstadselskapet, og tre fra Bohuslänska Kusten. Enkelte ukedager gikk konkurrerende fartøyer side om side, og i Lysekil ble det veddet om hvilken båt som ville ankomme først. Konkurransen var også til stor underholdning for de reisende, både i form av spennende kappkjøringer og uhørt rimelige frakter.

Naturlig nok ble D/S "Göteborg" favoritt både blandt de spillegale og de reisende. Skibet ble levert fra Bergsunds Mek. Verkstad i Stockholm våren 1893, og var med sine 407 br. reg. tonn og 13.5 knops fart både det største og hurtigste fartøy på denne ruten. Om bekvemmelighetene ombord var det bare én mening - selv den blaserste Stockholmspressen karakteriserte "Göteborg" som et av Sveriges vakreste og bekvemste passasjerskib. Særlig oppsikt vakte spisesalongen som lå på stormdekket, med store, blyinnfattede vinduer. I alle salonger hang oljemalerier, og for passasjerene sto 18 lugarer til disposisjon, foruten baderom med varmt og kaldt vann.

Den halsbrekkende rutekrigen kunne ikke vare evig, og i 1907 måtte Göteborg-Strömstadselskapet strekke våpen. Både selskapet og båtene ble overtatt av Bohuslänska Kusten. Herefter ble "Albert Ehrensvärd" og "Uddevalle" mest anvendt i lokalruter, til lystturer og som avløsningsskib, mens Kristianiaruten ble betjent av de to beste skibene, D/S "Göteborg" og D/S "Oscar Dickson".

Selv en så "fredelig" rute som denne, har kunnet by på mang en dramatisk episode.

Mens rutekrigen pågikk som verst i tiden omkring århundreskiftet, kunne det av og til gå på helsen og sikkerheten løs for både passasjerer og mannskap. For ikke å snakke om skib. Da "Albert Ehrensvärd" var på vei ut Kristianiafjorden natten til 21. juni 1891, sovnet en totalt overanstrengt styrmann og rorgjenger mens de sto på broen i den stille sommernatten. Det gikk ikke bedre enn at båten skar seg opp på land på fjordens østside, rett inn i en portetåker. Tross mannskapets iherdige anstrengelser med å tette den oppståtte lekkasjen i bunnen med forhåndenværende remedier som madrasser, foruten skibets last som besto av smør, flesk og olje, ble akterskipet etterhvert fylt med vann og sank på 7 favners dyp.

Det samme skjedde med konkurrenten D/S "Göteborg" den 21. juli 1896. Også her hadde besetningen, takket være uforsvarlig lang arbeidstid, slumret inn, både på bakk og bro. Fyrvokteren på Fil-tvedt la merke til at "Göteborg" plutselig begynte å gå i ring ute på fjorden - antagelig fordi rormannen i søvne hadde gjort et rykk i rattet. Reisen endte med at båten kjørte seg opp på et langgrund skjær og la seg over på siden.

Naturlig nok vakte disse episodene voldsom oppsikt, og pressens kritikk over bemanningsforholdene på kystbåtene var langt fra nådig. Heldigvis kostet ingen av disse ulykkene menneskeliv.

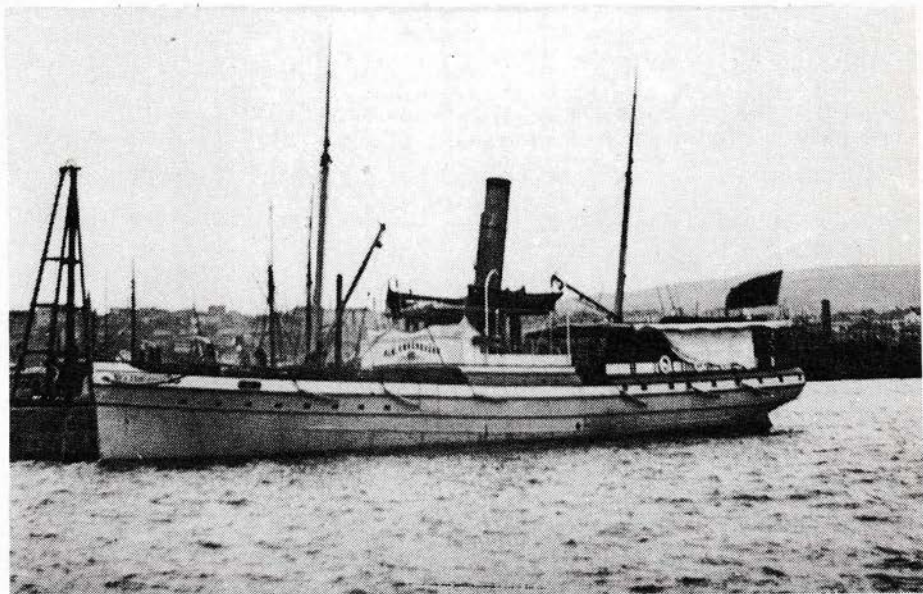
Verre var det i juli 1908, da D/S "Göteborg" rente inn i den lille dampbåten "Bækkelaget", som med 84 lystreisende og med slukkede lanterner kom i dens vei. 11 mennesker omkom, deriblant også "Bækkelaget"s kaptein, dels ved drukning, men også av selve sammenstøtet, da "Göteborg"s stevn skar seg inn i den fullpakkede båten. Ved sjøforklaringen ble det godtgjort at all skyld for katastrofen måtte tillegges "Bækkelaget".

De mange fremmøtte ved Fjällbackas brygge en lørdagskveld i 1904 slapp fra det med skrekken og gjennomvått tøy da "Göteborg" bakket ut fra kaien litt før springet var løsnet, medlet resultat at bryggen fulgte med, og samtlige falt i vannet.

Nok et uhell skjedde med "Göteborg", som i 1930 grunnstøtte og sank ved Grebbestad. Skadene var likevel ikke verre enn at båten ble berget og reparert.

D/S "Oscar Dickson" slapp heller ikke skadesløst gjennom sin tilværelse. I 1922 ble den engang så berømmede innredningen akter totalt ødelagt ved en brann som også krevde to menneskeliv. I januar 1927 sank den etter kollisjon med mossebåten D/S "Alpha". Etter en omfattende reparasjon kom båten i fart igjen, omdøpt til "Oslo", i juli samme år. I april 1940 måtte skibet landsettes for ikke å synke, etter å ha blitt utsatt for is-skruing.

Dampskipsruten mellom Göteborg og Oslo (Kristiania) hadde sin glanstid i tyveåret 1890 - 1914. Etter Verdenskrigen tok de landverts transportmidler en stadig større del av trafikken. Det forteller sitt at det ikke ble bygget nye skib for ruten etter D/S "Göteborg"s jomfrutur, og fra 1907 ble som nevnt bare to skib anvendt. I stedet ble det eksisterende materiell flikket og stelt på etter beste evne.



"ALBERT EHRENSVÄRD 207 br. reg. tonn.
fotografert i Kristiania i 1902

D/S "Albert Ehrensvärd" ble i 1917 solgt til en Göteborgreder som lot det ombygge til lastebåt. D/S "Uddevalla" kom under norsk flagg i 1942, da Fosen Dampskibsselskab innkjøpe skibet og døpte det om til D/S "Hemne". Båten ble sluttelig solgt til Haugesund i 1952, der den ble omgjort til leker - .

Da det opprinnelige Ångbåts- AB Bohuslänska Kusten så seg nødt til å innstille i 1949, ble et rekonstruert selskap etablert. Dette Nya Ångfartygs-AB Bohuslänska Kusten fant det nødvendig å begrense aktivitetsområdet, og D/S "Göteborg" ble solgt i 1950, med den følge at selskapets deltagelse i Osloruten tok slutt. Selskapet beholdt imidlertid D/S "Oslo", som i 1952 ble bortleid for å gå med olympiadeturister mellom Sverige og Finland, og to år senere overført til en av de tallrike spritrutene på Øresund. Her ble hun gående til hun ble solgt til opphugning i Hamburg i 1956.

Men D/S "Göteborg" fortsatte i Oslofart også under sine nye eiere, som forøvrig bar det prangende navn AB Svenska Brazil - La Plata Linien. At dette rederis samlede tonnasje utelukkende besto av selvsamme "Göteborg", er en sak for seg. Navnet skjemmer ingen. De nye eierne foretok omfattende ombyggingsarbeider på "Göteborg". Mest iøyenfallende var det store shelteret som ble plasert på båtdekket. Sammenlagt medførte ombyggingene en tonnasjeøkning til 506 br. reg. tonn. Det kan meget vel diskuteres hvorvidt ombyggingen bidro til å forskjønne "Göteborg"s ytre - det ville i så fall være et unntak fra regelen ved ombygginger. At den medførte større komfort for de reisende, må anses hevet over tvil.

Rederiet med det lange navn og det lille skib innstilte i 1963, og D/S "Göteborg" ble nå overtatt av den dynamiske leder for de svenske Thun-rederiene, Helge Källson. Han hadde også overtatt det berømte - men økonomisk utpinte - Göta Kanal-selskapet.

"Göteborg" lå i opplag i 1964. Året etter ble båten solgt til AB Vacation Line, som hadde til hensikt å gjenoppta Osloruten. Det ble imidlertid bare til én tur - i mai - hvorefter båten ble bortleid for trafikk til og fra Ålandsøyene.

Våren etter, 1966, ble skibet solgt på nytt, til en restauranteier i Strømstad. Idag ligger D/S "Göteborg" fortøyd som flytende restaurant utenfor Laholmens strandpromenade - .

OMBORD - AKKURAT NÅ.



Dugnadskvelder.

Som medlem av Norsk Veteranskibsklub, og i egenskap av medskipsreder, har ethvert medlem uinnskrenket adgang til å slå ihjel sin fritid ombord i D/S "Børøysund"

De ombordværende arbeidsledere har nok av oppgaver å dele ut, og ingen behøver være redd for å bli gående uvirksomme.

Fremmøtedagene er fortsatt TIRSDAG og TORSDAG efter arbeidstid, og veteranen er å finne ved Utstikker D i Piper-vika, dvs. ca 1 - én - meter fra Rådhusplassen. Sentralt.

Ta med arbeidstøy og en smule innsatsvilje. Inspirasjon og kaffe fås ombord. Båten er oppvarmet om vinteren.
VELKOMMEN:

Efter at årets Generalforsamling formelt var avsluttet, ble det fra et av medlemmene spurt om foreningen var klar over at det kun fantes et ganske lite antall hvalbåter igjen, og om foreningen kunne tenke seg å ta initiativet til å få et slikt fartøy bevart. Man kunne også påvise hvor slike båter var å finne.

Styret har tatt denne underretning tilfølge, og har allerede vært i forbindelse med eieren av det aktuelle fartøy, og har også latt dette besiktige.

Imidlertid avvek eierens prisidé så meget fra den sum vi kunne forsvare å anbefale som kjøpesum, og hvalbåtspørsmålet er av denne grunn foreløpig stillet i bero.

D/S "Børøysund" - Verditakst.

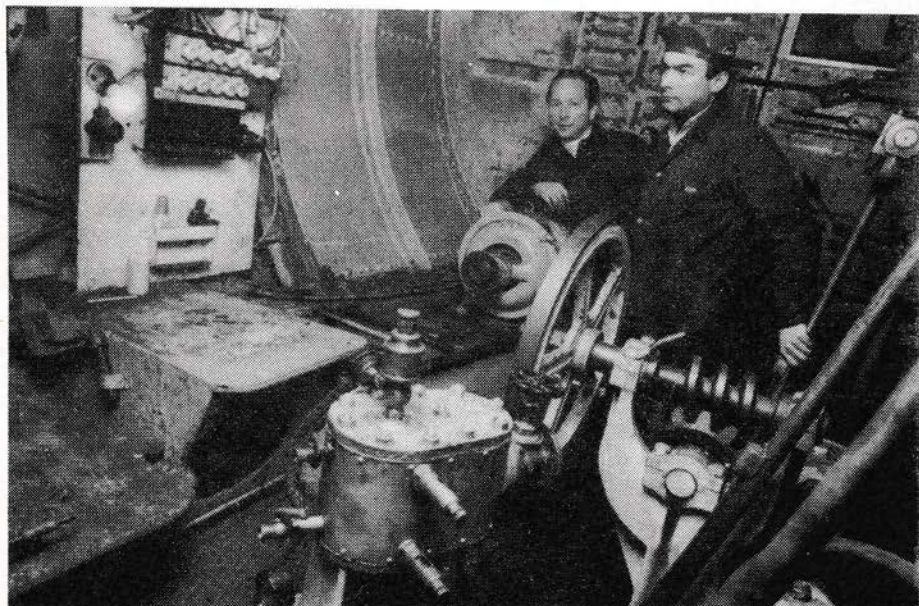
I og med at vi til nå ikke har hatt sikre holdepunkter for å vurdere vårt veterandampskibs verdi, er dette i foreningens regnskap forsiktigvis oppført med kr. 200.000,- I mellomtiden har Det norske Veritas taksert båten, som under forutsetning av vanlig godt vedlikehold, er kommet frem til at båtens verditakst er ca. kr. 400.000,-

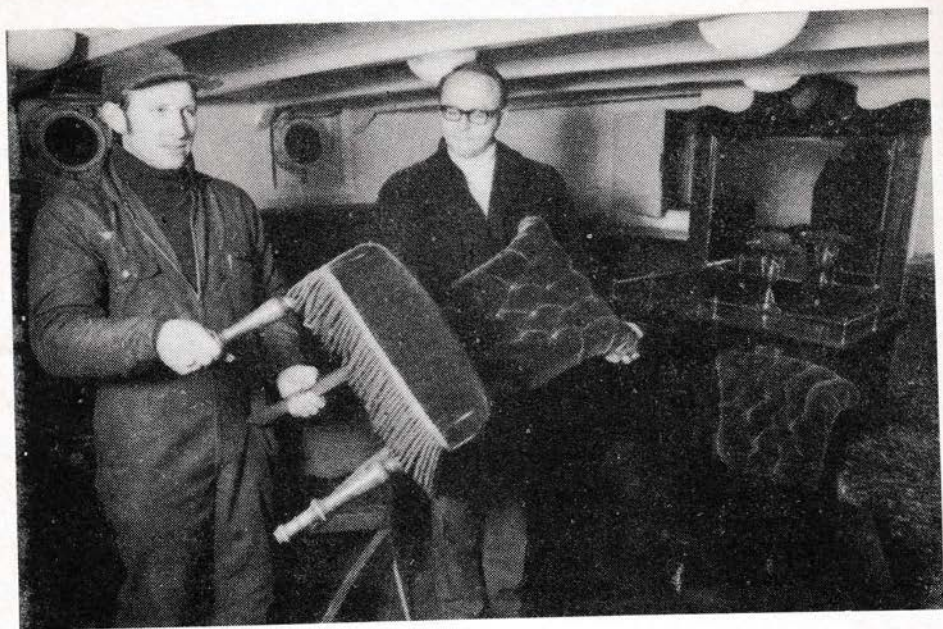
OM KJELER OG KJÆLEDEGGER eller kaldprat fra maskingjengen -

Alle med en viss dampskibsrespekt vet at D/S "Børøysund" er vårt lands siste brukbare, kullfyrte passasjerskib, og den intelligente iakttager vil raskt trekke den slutning at skibet må være utstyrt med en dampkjel - sogar den siste kullfyrte skibskjel i drift. Bryter denne kjel ugjenkallelig sammen, så kan vi bare konstatere at D/S "Børøysund" ikke lenger vil være det samme klenodium den er i dag - kullfyrte kjeler av denne type er nemlig ikke handelsvare lenger.

Mens denne alvorlige kjennsgjerning synker ned i leserne, skal vi berolige de som allerede har fått nervøse trekninger med å si at kjelens generelle tilstand er meget god. Men det er samtidig intet som sier at denne tilstand vil vedvare - vi kan ikke uten videre vente det. Vi gjør derfor meget klokt i å anta at loven om at alt er forgjengelig også gjelder for kjeler. Vi har ikke lov til å håpe at det skal gå bra i fremtiden - vi må vite det.

Efter disse betraktninger sier det seg selv at det må en om-sorgsfull og intelligent innsats til om kjelen (og derved skibet i sin nåværende form) skal få oppleve sin 100-års dag.





Vårt veterandampskibs interiør og eksteriør er selvsagt uhyre viktig for at skibet skal være en autentisk representant for "Dampen", men skibet er ikke lenger noe mobilt museum - det er ikke lenger et levende eksempel på vår dampskibsepoke der- som kjel og maskineri legger ned sin virksomhet for godt.

Vi håper disse betraktninger har motivert medlemmene til en viss interesse for det tekniske restaureringsarbeide som utføres i maskinrommet. For å tilfredsstille denne forhåpentligvis gryende interesse, vil vi i noen "epistler" ta for oss aktuelle problemer av maskinteknisk art, og belyse de løsninger som blir valgt. Vi håper at dette vil øke medlemmenes forståelse for det arbeide maskingjengen gjør, og for den innsikt dette krever, både ved vedlikeholdsarbeider i opplagstiden, og ved daglig rutinearbeide når skibet er i drift. Disse epistler burde også gi en indikasjon på det alvor og eftertanke maskinfolkene legger i sitt arbeide.

Midtoppslaget viser databladene fra Trondhjems Mek. Verksted for Bygnings No 133, D/S "ODIN", nå bedre kjent som D/S "Børøysund".

Innledningsvis nevnte vi kjelen, og det faller derfor naturlig å starte med den. Kjelens tilstand er som nevnt meget god - faktisk fremragende når en tar dens høye alder i betraktning. Som kjent er kjelen nå åpnet for årlig rengjøring og vedlikehold samt besiktelse. Dette arbeide omfatter bl. a. en grundig rengjøring på ild- og vannside, eftersyn av all armatur, kontrollmålinger av fyrganger etc. samt en grundig besiktelse. Dette arbeidet er ennå i sin første fase, men vi kan allerede nå si at ubehagelige overraskelser neppe kan ventes. Ristene visste vi var dårlige, og disse vil derfor bli skiftet ut med nye rister innen neste sesong. Dårlige rister gir dårlig fyringsøkonomi, men kan også forårsake lokal overoppheting og derved skader på fyrgangene. Fyrbøterne kan derfor se neste sesong lyst i møte.

Belegget på heteflatens vannside er blitt analysert, og analysen indikerer at kjelevannet har vært forurenset av sjøvann. Mulige lekkasjer i systemet vil bli grundig undersøkt, dessuten vil behandlingsrutinen bli ytterligere innskjerpet med sikte på å kunne tackle slike situasjoner.

Når alt dette arbeidet er utført, og kjelen igjen er klar til drift, kan vi begynne å tenke på hvordan vi best skal behandle kjelen for å gi den lengst mulig levetid. Det er heteflatens vannside som er mest utsatt for "tidens tann", og det er derfor her vi nå må konsentrere vår interesse. Kjelevannets beskaffenhet er alfa og omega for en kjels levetid. Det vann vi pumper inn på den må behandles på en slik måte at rør, ildkasser og fyrganger bevares fritt for skadelig belegg, og uten fare for farlige tæring.

Det eksisterer i dag teknisk velbegrunnede metoder for behandling av kjelevann, og kapasiteter på dette feltet påstår at moderne metoder også kan anvendes på eldre anlegg. Vi ser ingen grunn til å behandle en kjel fra 1908 med metoder fra den tid, så lenge dagens vannbehandlingssystemer bevislig er mye bedre. Det er derfor mye som tyder på at den fremtidige behandlingsrutine vil bli avansert - men dette og mere til - vil vi ta opp i neste epistel.

O.J.

Diverse.	Afsl. fra Kim. til samme Punkt	1' - 2"	Prøveturen.	Deplacement	189.74 tons
	Spring Agter	1' - 1 1/2"		M. Spant-Areal S.	109 1/2
	Do. Forud	3' - 3"		Indicerede H.K.	258
	Sidens Indfalden H.D.	0' - 0 3/8"		Middelhastighed V.	10.30 knob.
	Do. Do. Ø.D.	0' - 3 1/2"		$C = \frac{D^{2/3} \times V^3}{I \text{ H.K.}}$	
	Længde af Maskinrum	28' - 0"		$K = \frac{S \times V^3}{I \text{ H.K.}}$	
	Længde fra Forkant af Agterstavn til midt Maskinrum	38' - 0"		Tryk i π pr. $\square$ "	175
	Antal vandtætte Skudder	5.		Væuum i Tommer	25
	Maskin-System <i>Bremme Triple</i>			Fylding	0.6
	Indicerede H.K.			Omdreining pr. Minut	146
Maskineri.	Diameter af Cyllindere	10 - 16 - 26	Kul- forbrug	Slip	
	Længde af Slag	18		Pr. I. H. K. pr. Time { i Klgr. i π	
	Antal Omdreining			Tons i 2 1/2 Timer	
	Tryk i Kilogram pr. $\square$ Cm. - i π pr. $\square$ "	12.3 175		<u>Anmerkninger:</u>	
	Antal Cyl. Rorkjædler	1			
	Diameter <i>indr.</i>	9' - 0'			
	Længde <i>indr.</i>	9' - 0'			
	Antal Fyrgange <i>glatte</i>	2			
	Diameter af Do. <i>indr.</i>	2' - 7 1/2"			
	Hedeflade i $\square$ Fod	862			
Maskineri.	Ristflade . . .	23	Propellen.	Antal Blade	4
	Antal Fyrgange	2		Areal af Do. i $\square$ Fod	21
	Diameter af Do. <i>indr.</i>	2' - 7 1/2"		Diameter	7' - 3"
	Hedeflade i $\square$ Fod	862		Stigning	7' - 6"
	Ristflade . . .	23		Donkey π :	
	Antal Blade	4		Beskrivelse	
	Areal af Do. i $\square$ Fod	21		Diameter	
	Diameter	7' - 3"		Længde resp. Høide	
	Stigning	7' - 6"		Vægt af samlet Maskineri	
	Donkey π :			Dato	29/7-1908
Prøveturen.	Beskrivelse		Dybgaende.	Agter	9' - 9 1/2"
	Diameter			Forud	6' - 4"
	Længde resp. Høide			Middel	8' - 0 3/4"
	Vægt af samlet Maskineri				

Byggnings No. 133. Namn: Odise

Tonnage.		Hoveddimensioner.		Afløbning.		Skibet.	
Frædrag.	Brutto	Under Maalingsdæk		Klasse	Norsk Noritas	Beskrivelse.	
		Hele Skibet		Langskibs No.	I.A.I.K. + 3399 0		
	Netto	Maskinrum		Tværskibs No.	33 99		
		Folktrum		Equiperings No.	3764 5		
		Netto Register		Material	Staal		
Stander Trælast			Dato	19-6-08.			
Jern eller Trædæk			Agter	6'-3 3/4"			
			Forud	3'-10 1/2"			
			Middel	5'-1 1/8"			
			Deplacement i Tons	88.78			
			Største Længde	108'-8"			
			Længde paa Stævnens Inderkant	100'-0"			
			Største Bredde paa Spant	18'-3			
			Dyb fra Top af Kjøel til Top af Bjelke midtskibs	9'-9"			
			Dyb fra Top af Garnering til Hoveddækkets Bjelke midtskibs				
			Dybde moulded	9'-4 1/2			
			Høide af Storm- eller Spardæk	6'-8"			
			Længde af Halvdæk	24'-0"			
			Længde af Overbygning	36'-0"			
			Længde af Bak	30'-0"			
			L: B.	5,48			
			L: D.	10,256			
				91.77			
				157.95			
				77.18			
				17.63			
				63.14			

BUNKRING AV KULLFYRTE DAMPSKIB UNDER FART

(Utdrag fra "The Naval Architecture")



Introduksjonen av dampdrevne skib på verdenshavene bragte forståelig nok med seg problemet med nødvendig etterfylling av bunkerskull på reiser over lengre havstrekninger. Bunkring av kull ved kai eller til ankers var en jobb "tøff" nok i seg selv, tatt i betraktning at kullene, efter å ha blitt fraktet med tog, lektere eller hester til bunkringsstedet, i mange tilfeller måtte bæres ombord i kurver eller sekker av kullsjauere.

Skibets vinsjer for beholdtes i det lengste lasting eller lossing i de havner hvor kraner ikke var tilgjengelig.

Bunkring ute på redan, dvs. oppankring for bunkers uten innklarering i vedkommende land eller havn, ble i midten av forrige århundre uten unntak utført av skibets egne travalje- eller livbåter.

Som et eksempel kan nevnes at i august 1870, ble den britiske Kanal-Skvadron nesten ett døgn forsinket mellom Lisboa og Vigo på grunn av bunkring. I dette tilfellet dreide det seg om 50 tonn kull som måtte føres ombord i HMS "Captain". Kullene ble transportert fra to kullforsyningsskib, men selv ved moderat sjø og et stort antall mindre, åpne transportbåter og roere til rådighet, kunne bare ca. 30 tonn transporteres i løpet av 6 timer. I dette tilfelle var dette nok bunker for ca 2 døgns kontinuerlig gange med moderat fart.

Nødvendigheten av bunkering under fart i sjøen menes å ha blitt tatt opp på offentlig plan for første gang i 1876 av engelskmannen, kaptein Scott i Royal Navy. Scott belyste sin idé og nødvendigheten av denne overfor forsvarsministeren. Departementets reaksjon var selvfølgelig positiv overfor planen, men p.g.a. antatte uoverkommelige vanskeligheter, ble denne midlertidig skrinlagt.

Syv år senere, i april 1883, ble nødvendigheten av kaptein Scott's plan, og virkeliggjørelsen av denne på ny tatt opp. Det var denne gang marineløytnant R. S. Lowery, som overfor Den Kgl. Forenede Tjenesteanstalt hevdet følgende:

"Ingen kan nekte for at mobiliteten av våre skib og skvadroner deres nytte - og for å bruke et sarkastisk uttrykk - deres "Stående krefter" vil bli betydelig bedre utnyttet hvis en effek-

tiv plan for bunkring i åpen sjø blir realisert. Til nå er det ikke blitt fremmet noen form for praktisk løsning av problemet, som innebærer bunkring av skib i f. eks. Atlanterhavet under middels værforhold. Det er i denne forbindelse viktig å legge vekt på nødvendigheten av bunkring fra forsyningsfartøy uten å måtte stoppe eller ligge på været. Kullforsyningen bør baseres på å kunne utføres under fart, f. eks. ved ca 4 á 5 knop" Så langt løytnant Lowery.

Fire år senere forela ltn. Bell et skriftlig forslag til den Kgl. Tjenesteinstitusjon, som hadde flg. tittel: "Kullbunkring i sjøen" I sitt forslag la han frem sitt syn på den eneste praktiske gjennomførbare måte som etter hans mening bunkring under fart kunne gjøres på, nemlig fra baug til akterskip i egnede kullbeholdere festet til en kontinuerlig, løpende line mellom skibene. Ltn. Bell's plan førte umiddelbart til utvikling av flg. to systemer for kullbunkring i åpen sjø, senere kjent som Lidger/Miller bunkringskabelsystem, og ltn. Toppers såkalte "Adam System", hvor den endeløse kabel ble benyttet.

Den første offisielle kullbunkring under fart i åpen sjø ble utført i 1899, da USS "Massachusetts" fikk overført bunker fra kullforsyningsskipet "Marcellus". Bunkringen ble utført etter "Adam System"- prinsippet, og automatvinsjen ombord i "Massachusetts" sørget for at wire-linen mellom skibene ble holdt i nogenlunde konstant strekk i forhold til skibenes bevegelse og fart.

Det heldige utfall av amerikanernes eksperiment gjorde at det britiske Admiralitet i desember 1900 inngikk en avtale med Mr. Spencer Miller om å få konstruert og bygget et bunkrings-system som kunne overføre en kapasitet på 40 tonn kull pr. t. fra bunkerfartøy til marinefartøy i moderat sjø. Prøver av arrangementet ble utført mellom kullforsyningsskipet "Muriel" og HMS "Trafalgar" i februar 1902. Under forsøket ble forsyningsskipet tauet av marinefartøyet med en fart varierende fra 8 til 9,5 knop, og ved denne fart ble det pr time overført ialt 50 beholdere hver inneholdende 0,8 tonn kull. Prøvene foregikk i relativt moderat sjø.

Londonavisen "The Times" skrev i denne sammenheng den 4. mars 1902 bl. a. flg: "Pensjonert marinekaptein A. R. Wonham som er leder for eksperimentene, rapporterte i går til Admiralitetet, og flere forsøk vil nå sannsynligvis bli utført. Den praktiske utførelse m.h.t. bunkring av kull under fart i åpen sjø anses nå fullt ut demonstrert".

Systemet ble benyttet i den britiske marine helt til oljen overtok som fyringsmiddel, og tidligere kullfyrte kjeler etterhvert ble ombygget til dette fyringsprinsipp.

Helt opp til begynnelsen av Verdenskrigen i 1914 hadde , foruten den britiske, både den tyske, amerikanske, italienske, russiske og japanske marine permanent oppmontert rigg, vinsjer, bomber og wire-løpere for bunkring av kull under fart i åpen sjø.

K.S.



«Krabben» i Vidnes-evja en gang omkring 1905, på søndagsutflukt – antagelig med en eller annen forening. Legg merke til musikk-ensemblet på øvre dekk! Merk ellers den korte avstanden mellom skorstein og styrhus – og de firkantede vinduene som kjenne-tegnet skipet før ombyggingen i 1909.

DAMPBÅTEN «KRABBen» I TRE STADIER

(Gjengitt fra "WiwaR" med elskverdig tillatelse av forfatteren)

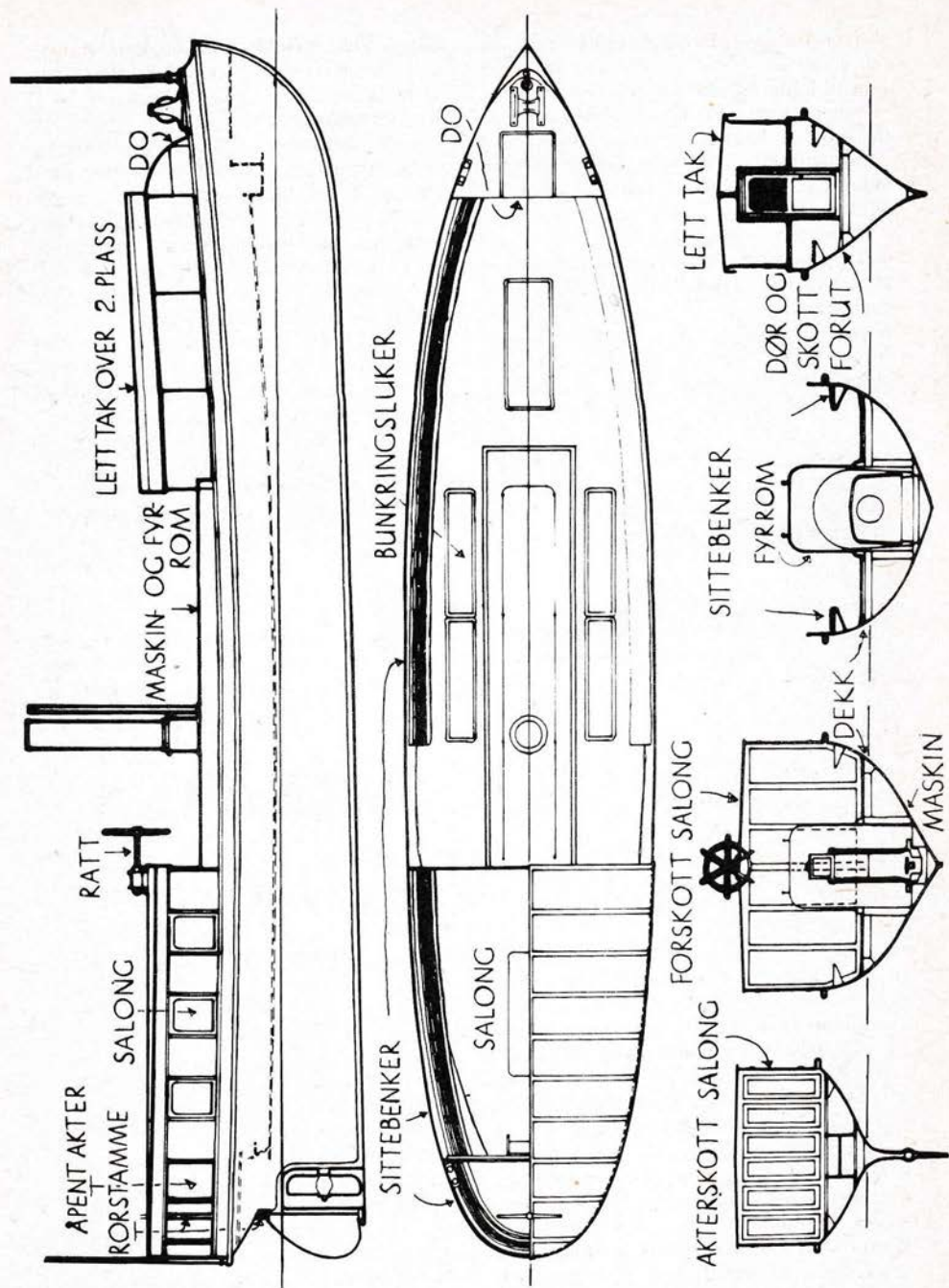
«Forsamlingen bemyndigede Directionen til paa sine Vegne at afslutte Contract med et mekanisk Værksted om Leverance af et Dampskib til Fart paa Glommen ovenfor Sarpfossen dog saaledes at Fartøiets Kostende ikke overstiger 4 000 Spd., samt foretage de nødvendige Foranstaltninger til saavel at forskaffe Dampskibet bequem og hensigtsmessig Byggeplads som Anledning til Vei og Alt hvad for øvrigt fornødiges. – Dampskibet bliver at levere i fuldfærdig Stand i Glengshølen.»

Slik lød vedtaket på A/S «Krabben» generalforsamling 12. januar 1869, og dermed var alt lagt til rette for at dampskibs-trafikken mellom Lindhol i Eidsberg og

Sarpsborg skulle bli en realitet – hvilket den så også ble i 80 år. I store trekk er dampskipet «Krabben»s historie allerede skrevet (av stadsingeniør Fr. Wisløff i «Østfoldarv IV», Sarpsborg 1957), men denne underlige skipsfarten har sjarmert så mange at det kan være god grunn til også å fordype seg i detaljene.

Et av de spørsmål man har fundert mye på gjennom årene, er hvorledes «Krabben» egentlig så ut fra begynnelsen av og hvorledes den skiftet utseende inntil den ble slik som vi nålevende husker den.

«Vi vet ikke hvorledes «Krabben» så ut de første årene, men bildet på aksjebrevet viser at overbygningen var annerledes,»



skriver Wisløff. Man har vel hatt sine tvil om hvorvidt Wisløff hadde rett i å referere til bildet på aksjebrevet – en for øvrig staselig vignett i tidens stil. Riktignok står det tydelig «Krabben» både i baugen og i vimpelen som vifter over dekket på den båten som er avbildet, men den ser jo så ganske annerledes ut enn vi minnes «Krabben» at man vegrer seg for å tro at det virkelig kan være samme båten. Men det er det faktisk. Det er slett ingen gammel klisje som det er fikset med. A/S «Krabben»s aksjebrev var en meget gedigen sak, det ser man når det studeres nærmere, utført i litografisk trykk med alle de snirkler og krummelurer som tiden ønsket det, og det vitner om en høyt oppdrevet håndverksmessig dyktighet og sans for nitid behandling helt ned til den aller minste detalj. Det er derfor i seg selv lite trolig at litografen – som hette M. Lyng – skulle ha slurvet med avbildningen av aksjeselskapets viktigste objekt. Og det har han da heller ikke gjort.

For et års tid siden ble det gjort en henvendelse til Nylands Verksted med en håpefull forespørsel om man i de gamle arkivene kunne finne konstruksjonstegningene til «Krabben», byggenummer 55 ved Akers mekaniske verksted. Og det morsomme var at tegningene ennå fins! På Nyland stilte man seg meget imotekomende og leverte kopier av oppriss, lengdesnitt, flere tverrsnitt og spantetegning, alt utført av J. H. Scheel. Båtens lengde var 58'6" og største bredde 12'.

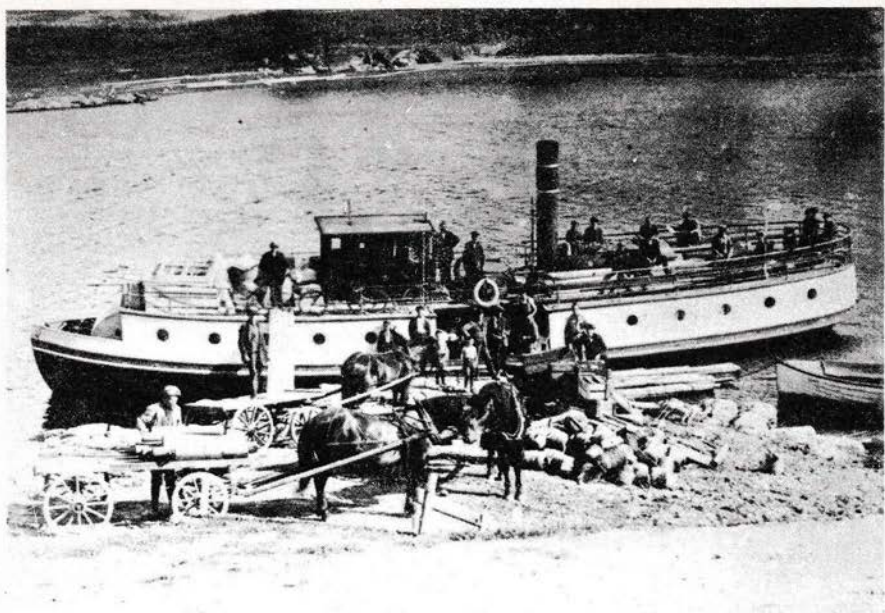
De nyoppdunkede konstruksjonstegningene viser at litograf M. Lyng ganske riktig har brukt dem som forbilde da han laget vignetten over aksjebrevene, og at det nye aksjeselskapet ikke ville overlate noe til tilfeldighetene. Dette utslag av en tydeligvis både optimistisk og selvbevisst innstilling står i skrikende kontrast til den

tilsvarende trykksak som det siste Aksjeselskapet Krabben – av 1917 – lot lage, en billig og simpel affære som vitner om den ytterste nødtørft.

Særlig maritimt interessert har litograf Lyng neppe vært – sine yrkesmessige fortrinn til tross. Stort sett er hans vignett korrekt i relasjon til konstruksjonstegningene, men han bommer på enkelte punkter. Linjene i skroget er blitt noe stive, og baugen får en litt for brå avslutning, slik at den halvrunde «kassen» som i alle år var «Krabben»s avtrede, balanserer ytterst ute på den. Til gjengjeld har litografen utstyrt skipet (dampsluppen var den opprinnelige benevnelsen) med ting som konstruksjonstegningen ikke har: Røyk fra skorstenen, både svart kull-røyk og hvit damp fra ventilen, vaiende flagg i akterstevnen, flagrende vimpel med «Krabben» i baugen, styrmann ved rattet og passasjerer på 2. plass under et slags solseil og på den åpne akterenden der 1. plass-passasjerene kunne lufte seg.

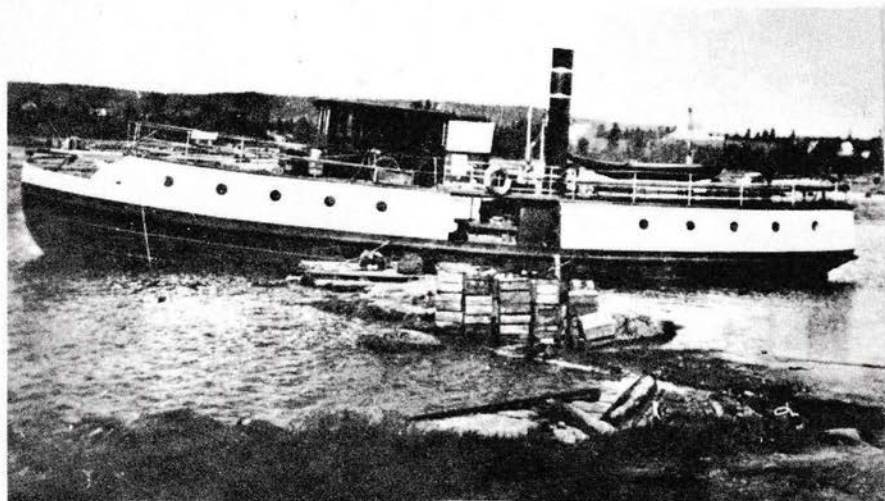
Slik så altså «Krabben» ut da den ble levert i Glengsholen 1869. Båten var åpen fra baugen til like bak skorsteinen, der et treoppbygg med salong fortsatte videre til akterendens runding, der det igjen var åpent, men med tak over. På fordekket var faste benker langs sidene, overdekket med et lett tak på en oppbygging av jernstenger. Det må ha vært en kald fornøyelse å være 2. plass-passasjer en blåsende septembertag! Men like ille må det ha vært for mannskapet ombord. Det framgår ikke helt klart av tegningene hvorledes maskinisten og fyrboten hadde det – muligens befant de seg for det meste under tak, men skipperen – som også var styrmann – hadde sin plass bak skorsteinen oppe på maskinhuset og var prisgitt vind og vær til enhver tid. Rorkablene gikk nemlig opp på taket av salongen og fram til rattet som var plassert med rattstammen vannrett i forkant av taket. Rattstammen er laget så lang at selve rattet raget et godt stykke fram, slik at rormannen kunne få plass aktenfor rattet – han skulle jo helst stå med ansiktet forover. Dette måtte være et meget primitivt arrangement. Arrangementet med den åpne 2. plass var vel ikke så verst på den

Til venstre et oppriss av konstruksjonstegningene til «Krabben» fra 1869. Den adskiller seg svært mye fra den båten som mange av oss husker fra 1920–30-åra. Det er sikkert nok ingen nålevende som kan huske den slik som på denne tegningen.



«Krabben» under innlasting ved brygga på Opsund en gang i 1920-åra. På øvre fordekk ligger dører og vinduer til et nybygg, og det lastes ruller med tjærepapp. Kaptein Johannessen står bak styrhuset (ved livbøyen).

Her har båten fått sin endelige skikkelse. Flere forandringer ble det ikke gjort på den, bortsett fra en liten ansiktsløftning av styrhuset i 40-åra. «Krabben» ligger her ved Skjørhammer-brygga i Eidsberg.



varmeste tiden av sommeren, men ellers måtte også det fortone seg som svært lite tilfredsstillende, selv om det nok kunne være praktisk med minst mulig skott og overbygg når f. eks. husdyr skulle fraktes fra et sted til et annet – og det var ikke sjelden.

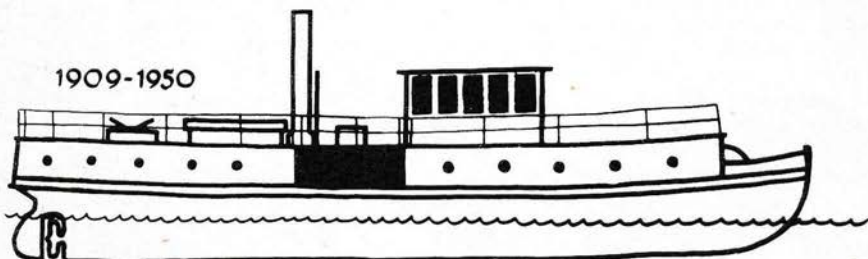
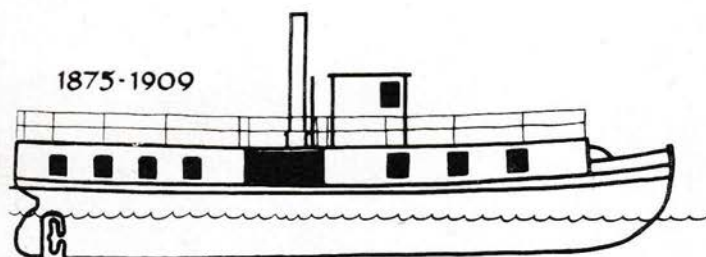
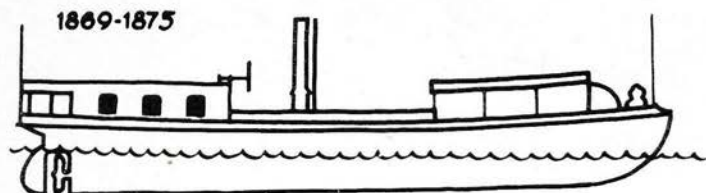
Men alt dette virker jo som en helt annen båt enn den «Krabben» vi husker. Selv aktersalongen – som minner litt om den senere overbygningen – er helt ulik, og den har firkantede «kupe-vinduer». Likevel – det var «Krabben», den samme «Krabben» som vi dro på søndagsutflukter med i 1920–30-årene.

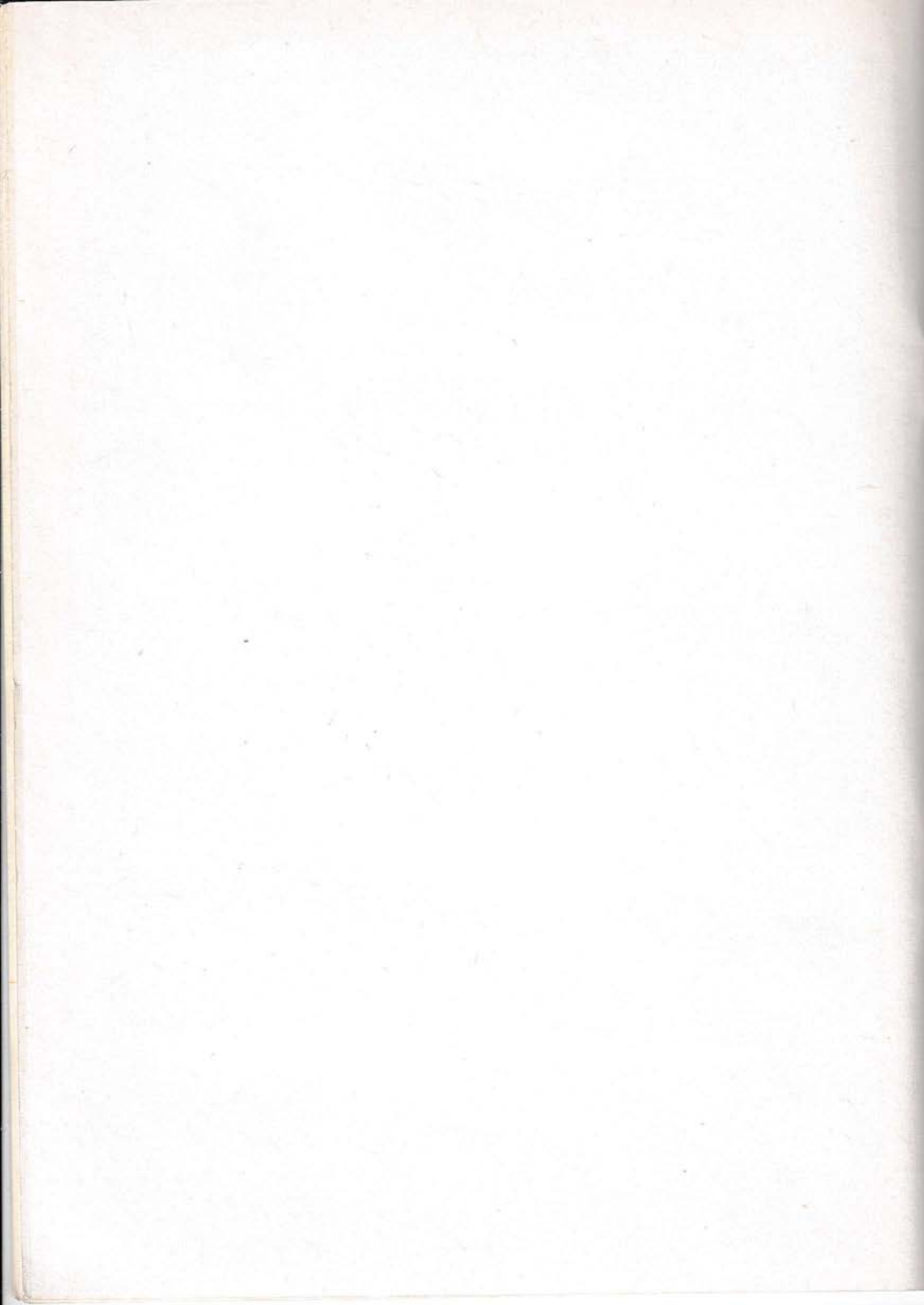
Den første forandring som ble gjort, hang sammen med de forholdene som nyss er nevnt – man laget et skikkelig overbygg med skott og vinduer over 2. plass, og bygde styrhus med trappegang over det. Trolig skjedde det i 1875 – altså da skipet

var bare seks år gammelt. Dette året kunne generalforsamlingen 16. februar notere seg for et overskudd på ca. 500 speciedaler, og det ble protokollert at «det overlades Directionen i Forening med Hr. Ingeniør Løvstad paa billigste Maade at foretage endel Forandringer med Styrhus og Tag over 2den Plads m. m. hvilket dog ikke maa overstige 200 Spd. udenfor de almindelige Reparationer ved Maling og Reparation af Maskin».

Skorsteinen måtte ved samme anledning nødvendigvis gjøres høyere, og vi er nå

«Krabben» i tre stadier. Grovt oppriss på grunnlag av konstruksjonstegningene og fotografier før og etter 1909. Styrhuset på nederste tegning var kombinert med overdekning for trappegangen fra hoveddekket til øvre dekk.





Til medlemmene.

Med dette tredje nummer av Dampskibsposten er vi kommet inn i det nye årets første måned. For endel dager siden gikk vi inn i det store ukjente tidsrom som et nytt år alltid representerer når man står på terskelen til det.

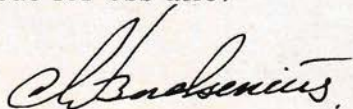
Jet vil våge den påstand at Norsk Veteranskibsklub ikke ved noe tidligere årsskifte har hatt et så godt utgangspunkt for sitt ambisiøse program som nettopp nå. Vårt stolte skib og kjæledegge, D/S "Børøysund", har aldri tidligere hatt anledning til la seg gå så nøye efter i sømmene som nettopp ifjor. Såvidt vi har kunnet konstatere, er båten fortsatt i forbausende god stand - sin respektable alder til tross - og vil nok ennå i mange år vedbli med å røklegge fjorder og sund med sin karakteristiske kull-tur-øsende skorsten.

Året som nyss gikk over i historien har bydd på både sorger og gleder, hvorav de sistenevnte dog må sies å ha vært i overveldende majoritet.

Foreningens styre har ved siste Generalforsamling fått tilført endel friskt blod, og har dessuten fått etablert en efter vår oppfatning tilfredsstillende organisasjonsplan. Det er vårt håp at denne nyetablerte ordning vil virke efter sin hensikt, til glede for våre medlemmer og dampskibsentusiaster.

La meg til slutt takke alle våre medlemmer som i det forløpne år har bidratt til at foreningen er nådd så langt. En særlig takk fortjener de aktive og ikke minst disses nærmeste, som mangan en gang nok har hatt god grunn til å bli sjalu mens deres bedre halvdel har beilet til vår felles venninde, født i Trondhjem i 1908.

På grunn av tilsynelatende uunngåelige forsinkelser når det gjelder å få bladet ut, er jeg selvfølgelig altfor sent ute til å kunne ønske dere Gledelig Jul. Jeg vil derfor innskrenke meg til å konsentrere mine ønsker i et "Fortsatt Godt Nytt År". Måtte det bli til glede for oss alle.





TEXACO NORWAY A.S

OSLO



**Det finnes
bare en.**

Coke.

REG. VAREMERKE