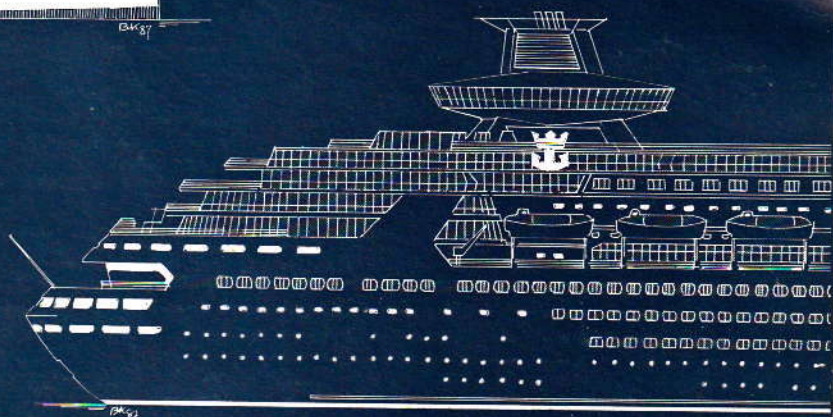
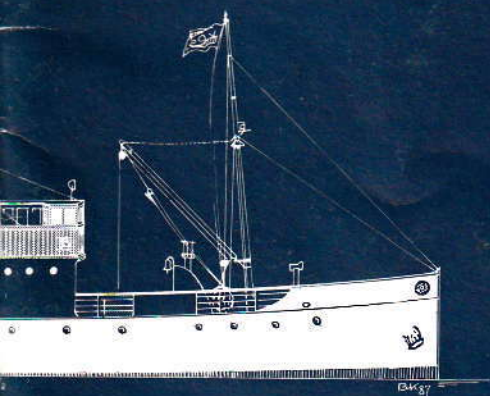


DAMPSKIBS

P O S T E N



Nummer 19/årgang 1987

Norsk Veteranskibsklub

Dampskibsposten utgis av Norsk Veteranskibsklub, som er et ideelt selskap til bevarelse av maritim kulturhistorie. Ved å bevare helt intakte dampskip for ettertiden, utfyller foreningen Norsk Sjøfartsmuseum på dette området.

«Vår ære og vår makt har hvite seil oss bragt», men det var dampskipet som åpnet muligheten for regelmessig, sjøverts kommunikasjon. Dampskipet er det bindeledd til fortiden som 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. Vi har dessuten mottatt årvisse bidrag fra kommunene Oslo og Bærum, samt fra en del interesserte redere.

Norsk Veteranskibsklub er medlem av Norske Kunst- og Kulturhistoriske Museer.

ISSN 0333-0281

Medlemsblad for
Norsk Veteranskibsklub
Opplag 700

I redaksjonen:
Arne Drage, pr.tlf. 95 09 10

Foreningens adresse:
P.O. Box 1287 Vika, 0111 Oslo 1
Tlf. (02) 41 70 41

Norsk Veteranskibsklub
styremedlemmer 1987

Formann:
Magne Hansen pr. tlf.: 18 33 14

Viseformann:
Rolf Nordby pr. tlf. 56 43 58

Sekretær:
Kjell Døhlie pr. tlf. 65 71 63

Kasserer:
Øistein Lydersen pr. tlf. 53 74 94

Styremedlem:
Elisabeth Carlberg pr. tlf. 60 34 53

Styremedlem:
Arne Nik. Rød pr. tlf. 44 78 81

Styremedlem:
Gunnar Hjort pr. tlf. 42 16 83

Varamedlem:
Erik Steen pr. tlf. (03) 81 05 25

Varamedlem:
Georg Jensen pr. tlf. (03) 82 02 66

Adresse i Trondheim:
Norsk Veteranskibsklub
avdeling Trondheim
P.O. Box 98
7001 Trondheim

Dampskibsposten

Constitutionen» innledet en ny epoke innen norsk skipsfart. Den ga startsignal til et yrke, sjømannsyirket, som skulle bety mye for den enkelte person og ikke minst for utviklingen av Norge.

Sjømannsyirket og shippingen generelt har i over 150 år vært den yrkesgruppe som skaffet størst tilskudd av fremmed valuta til landet. Valuta som har vært med på å legge grunnlaget for vårt moderne samfunn. Den innledet en periode hvor det norske flagg ble kjent over hele verden og borget for kvalitet. Det var en liten sannhet i det svaret en gutt fra det tidligere Belgiske Kongo ga da han ble spurt om navnet på de største land i verden: «Norge, Belgia og England» var svaret. Det kunne ikke være annerledes, for alle skip han hadde sett oppe i floden hadde norsk flagg. Det måtte være et stort land som hadde så mange skip.

«Sovereign of the Sea», verdens største passasjerskip vil desverre ikke heise det norske flagget. Den vil på mange måter ha noe til felles med «Constitutionen», bare med motsatt fortegn. «Constitutionen» innledet en epoke, mens «Sovereign reign of the Sea» vil avslutte epoken. Det er bare å godta at norsk skipsfart med norske sjøfolk og norsk flagg er forbi. Av den grunn er det enda mer viktig å styrke vår innsats med å bevare og dokumentere en epoke som nå er slutt. I den sammenheng vil våre tre skip repre-

sentere en visualisering av en epoke som engang var så viktig for vårt land.

Det vi burde tatt vare på var en Cargoliner. Det ble bygget en rekke skip av denne typen i perioden 1947–60. Disse skipene representerte toppen innen norsk skipsfart. En periode der hele verden skrek etter transporttjenester for å reparere en verden nærmest lagt i ruin etter en ødeleggende verdenskrig.

Den typiske cargoliner fra denne perioden var på 4000 til 8000 dwt, fire luker hvorav en luke 1 ofte var utstyrt med McGregor-luke. Lasterommene hadde fra en til flere shelterdekk, dyptanker og flere lockers. Utvendig var de karakterisert med styrehus laget av mahogny og god plass for 12 passasjerer.

Hvem husker ikke skip som: Lista, Heina, Bolivar, Marianne, Palma, Sunda, Borgland, for å nevne noen.

Det er ikke mange igjen av disse skipene, men de finnes, om enn ikke under norsk flagg.

Vi har nok jekter langs kysten, vi burde kunne ta vare på en av disse skipene som virkelig har betydd noe for landet i form av arbeidsplasser ombord, og på mange verft langs vår kyst. Arbeidsplasser og fagmiljøer som i dag er borte og aldri vil komme tilbake.

Arne Drage

Formannen har ordet

I skrivende stund har vi lagt vinteren bak oss, og vi er fremme ved sesongstart. Klubbarbeidet har gått sin gang med regelmessige styremøter hver måned. Det har også vært holdt et medlemsmøte på Skimuseet i Holmenkollen med interessant omvisning av konservator Berg.

Børøysund

Tilbakereisen fra Drammen måtte som kjent utsettes til januar på grunn av forsinkelser i arbeidene. Tilbaketuren ble noe strevsom med mye ferskvannsis i Drammensfjorden, tåke ved Svelvik og etter hvert snøtykke innover Oslofjorden. Reisen startet med en temperatur på minus 17 grader på broen. Ja, isen la seg ganske snart i selve kaffekoppen. Ved hjelp av isbryteren «Thor III» der hvor råken var som tettest kom vi helskinnet igjennom. Det vil si at vi fikk en liten lekkasje. Rusten som holdt en nagle litt under vannlinjen på babord side ble slått løs. Denne ble fort lokalisert og tetter. Det viser seg at det å gå i is gir en meget effektiv bunnskraping og rustbanking.

Etter hjemkomsten lot ikke snekkerne vente på seg. Vår innleide spesialist har utført et meget pent arbeid i passasjerlugaren på hoveddekket. Vår egen tømmermann med Tore Fosnæs i spissen satt betydelige spor etter seg i mannskapsmessen og i akterskipet der 1. klasse salongen skal være. Videre legges det i øyeblikket siste hånd på detaljer i offi-

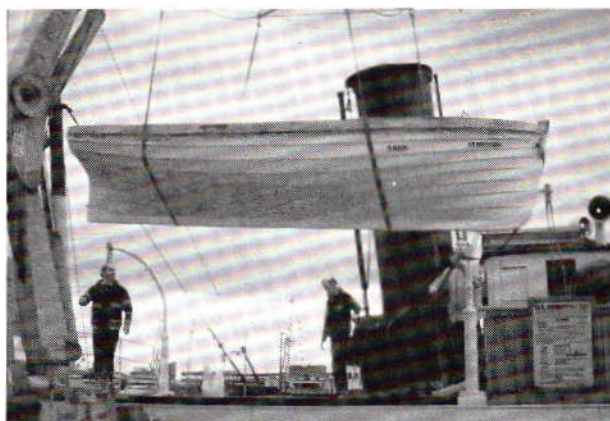
sersmessen. Denne er bygget helt opp fra bunnen av. Pinnestoler og løse bruskasser under benkene hører nå historien til. Denne dugnadsinnsatsen er det bare en ting å si om: «Helt fantastisk».

Livbåtene

Etter oppholdet i Drammen viste det seg at store vannmengder hadde samlet seg i livbåtene og var frosset. Det var derfor stor fare for at dette kunne ødelegge livbåtene utover våren. Teknisk Museum viste stor imøtekommenhet og vi fikk anbrakt begge båtene innendørs i nybygget på Frysja. Dette ga oss anledning til å foreta en fullstendig overhaling og oppussing. Erling Bennfeldt og Kjell Sandberg, som har utført dette arbeidet, kunne presentere to livbåter så fine og skinnende at det nesten ikke er til å tro. Oslo Transport og Spedisjon A/S utførte en utmerket transport begge veier, og det var en høytydelig stund da de ble heist ombord i mai.

Livbåtene våre er forresten en detalj som setter preg på hele «Børøysund». Ja, ingen skulle tro at disse ble satt ombord i ca. 1970 på den tiden vi startet med passasjerturer. Skiltene inne i livbåtene forteller at de er bygget ved det kjente båtbyggeriet Jørgensen & Vik i Grimstad. Da båtene ble satt ombord var de ikke nye, så jeg tok en telefon til vår formann i de første årene, C. W. Bordsenius, for å bringe historien

*Livbåt i svevet
– hengende i
bilkranen.*



*Babord livbåt
tilbake på plass.*



bak livbåtene på det rene: I 1953 fikk Oslo kommune levert bygge-nummer 84 fra Holmen Verft i Ri-sør. Et stål/sveiset passasjerfartøy på 174 brt. med navnet «St. Hal-var» som i 10–12 år fungerte som badebåt, Østbanen–Ingierstrand etc., operert av bestyreren for Bad og Friluftsområder, inntil den ble solgt til Birger Svendsen & Sønner i Fredrikstad. Et tips til klubben i an-ledning utskiftningen brakte båtene tilbake til Oslo og til klubben, visst-nok til en samlet sum på kr. 5000,-.

Det er disse solide, men samtidig smekre travaljebåtene vi fremdeles har ombord, og som vi haler opp med musklenes hestekrefter.

Styrbjørn

Arbeidet ombord går fremover og jeg viser til spesiell omtale annet sted i «Dampskibsposten». Kaiplas-sen ved Bjørvikautstikkeren, foran Havnevesenets bygning, øst for «Fri-tjof Nansen» ser ut til å være sikret for en stund.

Klubbnytt

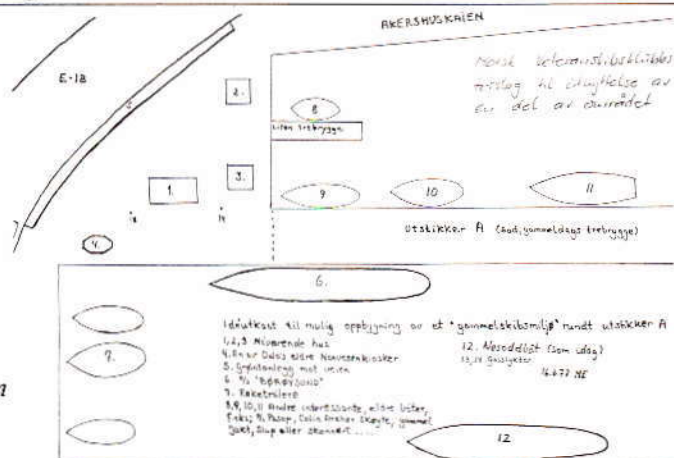
Veteranskibshavn i Oslo

I 1979 ble det utarbeidet et forslag til en disponering av området under Akershus festning. Planen ble utarbeidet av landskapsarkitekt Karsten Jørgensen, og var en oppgave ved Institutt for landskapsarkitektur.

Under utarbeidelse av denne oppgaven hadde klubben et nært samarbeid med Jørgensen, og planen ble meget nøyaktig utarbeidet.

I hovedtrekk gikk planen ut på å gjøre området mer attraktivt som rekreasjonsområde, når den nye trafikk-løsningen med tunnel under Rådhusplassen ble tatt i bruk. En kunne da få et område med en fin kontakt mot sjøen og samtidig skape et særpreget miljø i selve havneområdet.

Etter at Nesoddbåtene er flyttet gir området større muligheter for å



kunne lage en god bruksplan for dette området. Veteranskib og skip av spesiell interesse vil derfor være et naturlig innslag, spesielt når en ser at vi har tatt vare på de eneste rester av de opprinnelige ekspedisjonslokalene i Oslo havn.

Denne planen var bakgrunnen for et møte mellom Båtlaget Viken, Forbundet Kysten og Norsk Veteranskibsklub den 31. mars d.å. Til stede på møtet var også tidligere museumsdirektør Sven Molaug.

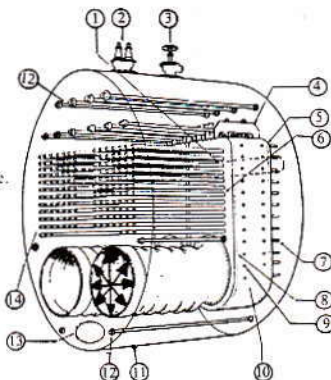
Det er godt å konstatere at denne planen nå er vekket til live, og vi ser frem til at planen kan realiseres, slik at forholdene blir lagt til rette for alle som har behov for en mer permanent kaiplass. Samtidig skape et miljø til beste for klubber og bidra til å skape et hyggelig bilde av Oslo by.

Vi ser frem til resultatet.

Arbeidet går fremover ombord i «Styrbjørn»

Perspektivskisse av røykrørskjelen.

1. Rørplate.
2. 2 sikkerhetsventiler.
3. Hoveddampventilen.
4. Terser til avstiving av ildkassens topp-plate.
5. Ildkassens bakplate.
6. Røykrør.
7. Stagbolter.
8. Nagler.
9. Gjengehull for stagbolter.
10. Sidevegg.
11. Avtapping.
12. Langstag.
13. Mannhull.
14. Frontrørplate med innvalsedde røykrør.



Et ikke ukjent rederi har som motto: «VI VIL VIDERE» og det kan være passende for oss kjelesjauere i dampskibets indre organer. Og videre har vi kommet siden siste utgave av «Dampskibsposten»

Alle røykrør på styrbord side er fjernet og omkring tredjeparten av røykrørene på babord side er ute. Stagrørene vil bli beholdt da godstykkelsen er stor og det er lite tæring.

Begge fyrgangene er rengjort og målingene som er tatt er meget tilfredsstillende. Målingene er sammenfallende med de originale mål med meget små avvik. Arbeidstilsynets kjelekontroll har foretatt visuell og ultralydmåling på strategiske steder og konklusjonen er at det bare er minimale tæring.

Vi går nå videre med demontering av rør for rengjøring før skipskontrollen kommer for å foreta den endelige kontroll.

Vi ser meget optimistisk på kjelens videre skjebne, men arbeidet er tidskrevende, så det vil nok ta enda noe tid før vi kan fyre under kjelen.

Men det er ikke bare kjelens dunkle dyp som trenger overhaling. De edle tresorter trenger sårt puss og stell. Dette får vi utsette til vi kjenner den endelige konklusjon på kjelens tilstand.

Vi håper at annonseringen gjennom pressen for å få flere aktive vil gi resultat. Det er plass til flere ombord.

Erik Steen



Stord I

Torsdag 7. mai fikk vi den gledelige melding at dampbåten på Vestlandet «STORD I» hadde oppnådd fartstil-latelse for sesongen etter omfattende prøver ved Skipskontrollen samme dag. Lørdag 9. mai seilte båten til Stord hvor en stor del av foreningen er lokalisert.

Vi sendte naturligvis våre hjertligste gratulasjoner med en blomsterhilsen til Veteransklaget Fjordbåten ved denne store anledningen.

Som kjent var det Norsk Veteran-skipsklub som reddet dette skipet som veteranskip etter en epoke som losjiskip i Oslo. Vi var alle klar over at skipet ville få sin styrke på Vest-landet. Tankene går tilbake til folke-møte i HSD's lokaler høsten 1980. Vår nåværende redaktør, Arne Dra-ge, Laila Andresen og undertegnede fra NVSK deltok sammen med initiativtakerne fra Stord og Bergen. Hensikten var å få i stand en slag-kraftig forening som kunne overta «STORD I» og bygge den tilbake til dampskip i sitt riktige område, Hordaland.

Det står respekt av arbeidet som Ve-teransklaget Fjordbåten har klart på så kort tid og vi ser frem til et stevnemøte med «STORD I». Vi viser ellers til artikkel i forrige num-mer av «Dampskibsposten».

Diverse

Det arbeides i øyeblikket med forbe-redelser til vervingstur med «Børøy-sund» torsdag 21. mai. Lykkes vi med dette eksperimentet for å øke den aktive og passive medlemsmas-sen, vil dette utvilsomt få positiv be-tydning for klubbens fremtid.

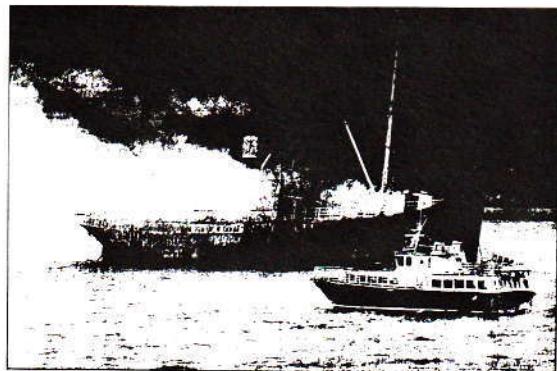
Tirsdag 7. juli får vi besøk av damp-skipsvenner som kommer landeveien fra Sverige. Det er foreningen om-kring innlandsdamperen «TRAFIK» av Hjo som kommer på besøk til Oslo. Vi var sammen med skipet un-der Nordsteam-arrangementet på Väneren.

Til slutt vil jeg uttrykke ønske om at vi får god deltagelse ved seilingene fremover – vi trenger en vellykket sesong.

God Sommer

Magne

Siste reis for «Stord I»



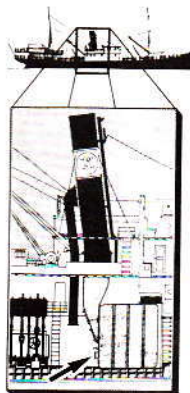
Mannskapet om bord i «Stord I» kjempet til det brant under beina på dem for å berge iselen fra flammernes grep, natti til i går. De hadde varselelig for å innse at Vestlandets siste dampbåt skulle være taprt bare en uke etter jernfrituren. Seks års arbeid, flere tusen dugnadstimer og over 4 millioner kroner har det kottet å sette i stand veteranbåten. Et klenodium som skulle være et levende kulturhistorisk minne for Vestlandet. I går ettermiddag lå det utbrannte skroget av «Stord I» ved kaien i Sandvikvåg på Stord. Ingen kunne si om båten noen gang vil seile igjen. Brannen oppsto da flammen slo ut av bryggene i kilen og antente øle i maskinrommet.

Foto: Arne Nilsen
En uke etter jernfrituren er det bare et utbrannt skrog igjen av veteranbåten «Stord I».

Local, søndag 1. febr. 1977



Seks års dugnad opp i røyk



Brannen startet da stikkflammerne slo ut av trykkesprengteren og antente øle i maskinrommet. Luke for bader vann i øien stilt ut brøgg for å stoppe og sikkeflammerne slo ut da maskinrommet skulle frys opp igjen etter å ha løpet vann av seg.

I går ettermiddag brant det fortært i veteranbåten «Stord I», som ligger til kai like utenfor feriekaien i Sandvikvåg på Stord. Rikten var på vei til Bergen da den kom i brann like over midnatt natti til i går. I løpet av noen sekunder ble mannskapet tvunget på dekk av røyken og flammene.

— Vi kjempet mot floden til det brant under beina på oss, forteller Nils Skulstad som oppholdt seg i maskinrommet der brannen startet. Han utelukker ikke at «Stord I» kunne være berget om mannskapet hadde fått hjelp fra røykdykkere med skikkelig slukningsutstyr på et tidligere tidspunkt.

Omfanget av skadene er vanskelig å fastslå, men flere av tidspilene bak restaureringen, som har tatt seks år, gir uttrykk for at staten nå tre støtende til om det skal bli aktuelt å sette «Stord I» i stand på nytt.

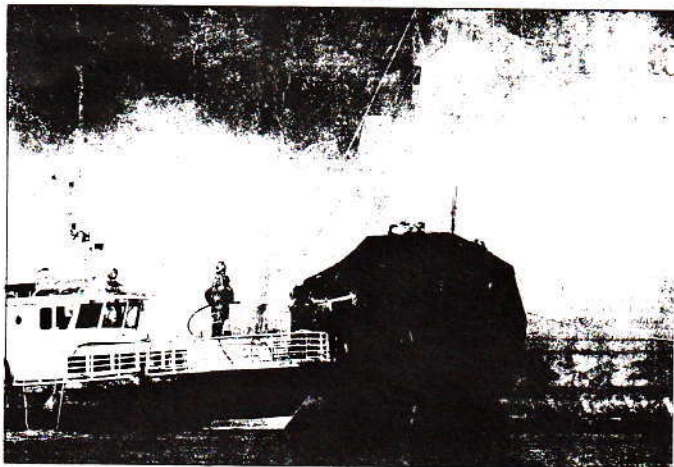


Foto: Arne
I går ettermiddag var det bare et utbrannt skrog igjen av veteranbåten «Stord I».



Lang historie

Det var ikke bare utallige dugnadstimer og et årelangt restaureringsarbeid som gikk tapt i brannen på «Stord I». Blir skipet kondemnert, forsvinner også et enestående, historisk minnesmerke. Med «Oster» og «Fannaraaken» ble de siste fjordabåtene fra Vestlandet borte. Det gikk mange år før det likevel bød seg en sjanse til å redde én av disse båtene — «Stord I».

1913 «Stord», som båten ganske enkelt het den gang, blir levert fra Laxevaags Maskin & Jernskibsbyggeri som 110. byggenummer. I perioden 1913-1969 går «Stord» i trofast rutefart for Hardanger Sunnhordlandske Dampskipsselskap.

1931 «Stord» blir bygget om. Båten blir 10,5 fot lenger mellom lasterommet forut og kjelerommet.

1939 Båten får to nye lugarer på mellomdekket og ny propell.

1949 «Stord» får ny skorstein og bredere styrehus. På grunn av vibrasjoner blir røret forandret og det dampdrevne dekkmaskineriet blir gjort hydraulisk.

1962 Den 2. oktober kolliderer «Stord» med Fred. Olsens motorskip «Bravo» i nærheten av Knarrevik. Ingen

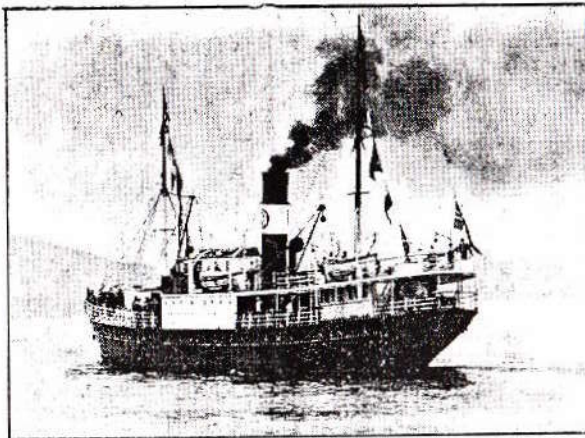


Foto: Arne Nilsen.
Bare for vel en uke siden la «Stord I» ut på jomfrutur etter seks års restaureringsarbeid.

menneskeliv går tapt, men «Stord» får relativt store materielle skader. Båten kommer seg likevel til Bergen og deretter til reparasjon hos Bergens mekaniske Verksteder på Laksevåg.

1969 HSD selger «Stord» til Blå Kors i Oslo, som bruker den til flytende vernehjem for alkoholikere i hovedstaden. Båten blir omdøpt til «O.

T. Moe», og kjel, fyrgang og maskin blir tatt ut for å gi plass til flere lugarer.

1980 «O. T. Moe» blir solgt til Veteranskipsklubb, som setter den i flytedokk på Nylands verksted i Oslo. Foreningen Fjordabåten blir stiftet med medlemmer stort sett fra Stord og Bergen. Veteranskipslaget Fjordabåten blir senere for-

eningens fulle navn. Foreningens formål er å arbeide for å få den gamle fjordabåten tilbake til Vestlandet. Det lykkes. Foreningen får kjøpe båten.

1981 Gamle «Stord» blir slept fra Oslo til Stord, og veteransklaget Fjordabåten går i gang med arbeidet for å få restaurert båten. Siden «Stord» forsvant fra fjordene i Hardanger og Sunnhordland, har en HSD-ferje overtatt det gamle navnet. Den gamle dampbåten blir derfor nå kalt «Stord I».

1983 Båten som skal forsyne «Stord I» med ny dampmaskin går fra Aberdeen til Bergen. Det dreier seg om det britiske tankskipet «C 609 (F)» som går for egen maskin over Nordsjøen.

1984 Utpå høsten setter Mjøllem & Karlson inn «Stord I»s nye dampmaskin. En viktig milepæl i restaureringen av båten er nådd.

1987 Restaureringsarbeidet er fullført etter en rekke midlertidige stopp på grunn av pengemangel. 7. mai går «Stord I» på teknisk prøvetur på Vågen og Byfjorden. De nærmeste månedene er båten leid ut nesten hver helg til representasjonsturer og båtturer. Inntjeningen skal så smått begynne. Knappe to uker etter prøveturen blir båten ødelagt av brann.

Kystruten Skien–Oslo



Den gamle trofaste sliteren Finn skulle gå hele 45 år i rute Skien–Oslo

For en tid siden kom jeg over en unik dagbok. Ved en tilfældighet ble skipsjournalen til den store flotte passasjerbåten D/S «Grenland», som gikk i rute Skien–Oslo, funnet på en papirinnsamling og nær gått tapt for ettertiden. Med sine stive sorte permer, paginerte sider og lakkblombering fra Skiens Toldkammer, er det ikke akkurat noen stemningsrapport man kan lese, men om hverdag og rutine da rutebåtene hadde en sentral epoke i vår lokale samferdselshistorie. Jeg fikk lyst til å gi disse gamle båtene som preget havnebildet i en god mannsalder et lite ettermæle, for minnet om dem lever blant folk den dag i dag, lenge etter de forliste eller la opp.

I dagens tidsjag har verdens største oppfinnelse, hjulet, overtatt og nå sitter man ofte i køer på E-18 og man kan vel fra tid til annen saktens drømme seg tilbake til denne kystrutas glanstid, da menneskene var preget av fred og ro og det var spenning og stemning ved en slik reise.

Båten var en viktig del av lokalsamfunnet før i tiden. – Trofast og pålitelig om kanskje ikke alltid så punktlig, man var ikke så nøye med forsinkelsene den gangen. Skulle de gode gamle borgerne til Kristiania eller en snartur til et annet anløpsted langs ruta, var det gjerne å ta dampskipene «Finn», «Skien», «Varden», «Bandak» eller «Grenland».



D/S «Skien»

Spesielt om sommeren var det en fryd å reise med båten når man skulle inn til hovedstaden, enten det nå var fornøyelse eller forretninger som var årsaken til ferden. Turen langs kysten gav opplevelser og avkoblinger der skipene dampet fram i koselige farvann mellom båer og skjær, mens dampen steg til værs og løste seg opp mot synsranden. Ikke minst hyggelige timer i den komfortable spisesalongen, hvor man i fred og ro kunne studere sine medpassasjerer, spise godt og nyte skjenkeretten til glede for noen og til sorg for andre, eller kanskje lettere henslengt i en sommerlig dekkstol lunt og varmt, mens man nøt den praktfulle utsikten.

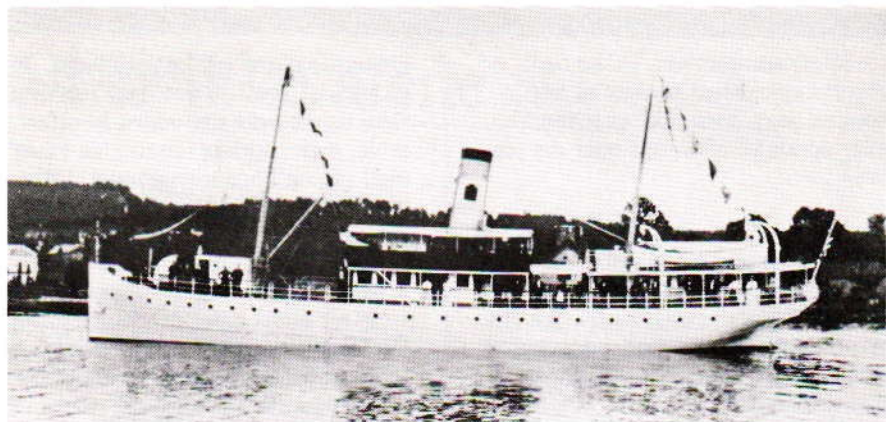
Idyll – dette var nok ikke alle realitetene: Fra tid til annen kunne nok også reisen bety både spy og tårer en stormfull høstdag og passasjerene vaklet i land bleike og medtatte. Tåke, snøtykke og stampesjø kunne nok av og til gjøre livet surt for noen og enhver, men «gamledampen»,

navigatører, maskinister, fyrbøtere pluss salongpiker, gjorde dette med havets naturkrefter og vindretninger til noe utidig og umoderne og bandt Telemarksbyene til hovedstaden.

Dampskipsruta fra hovedstaden og til Skiensfjorden fikk en fast form i 1875. En herremann ved navnet Holger Fischer hadde kjøpt dampskipet «Finn», som var bygget så tidlig som i 1862 i Gøteborg.

I alle landsdelene hadde det vært en rik og hektisk utvikling av lokallutfarten og Fischer ville gjerne ta hånd om trafikken til Skien. Rute-trafikken startet fra Kristiania, men i Skien satt man ikke lenge på gjerdet og så på dette, for allerede samme året som «Finn» startet sin rute, ble Dampskipsaktieselskapet Skien stiftet. Selskapet bestilte en ny laste- og passasjerbåt fra Nylands Verksted i Kristiania, som fikk navnet D/S «Skien».

D/S «Finn» skulle bli en riktig veteran – stolt pløyde den bølgen med



D/S «Grenland» var et stort og prektig skip

gods og passasjerer mellom Telemarksbyene og hovedstaden i hele 45 år fra 1875 til 1920, til stor glede for alle passasjerene, speditører og morellselgere.

I begynnelsen ble skipet ført av kaptein H. Gundersen fra Tjøme – en flott herremann, majestetisk og myndig, en uniformert person i en tid da det knyttet seg stor respekt og myndighet til gullsnorer og autoritet. Han hadde ridehest i Skien som ble brakt ned til skipssiden ca. en halv time etter skipets ankomst og kapteinen kom da i land i sitt rideantrekk med ridepisk i hånden og steg til hest for å ta en ridetur i byens omegn. I 1891 ble skipet solgt til konkurrenten og de to båtene delte ruta broderlig mellom seg.

Den 13. januar 1920 skulle denne gamle trofaste sliteren gå tapt. På vei til hovedstaden støtte den på Svartskjær ut for Ula og ble totalvrak. Styrmann fikk siden bot fordi han hadde unnlatt å passe på ski-

pets kurs i grunnstøtningsøyeblikket. Lenge etterpå kunne man se mastetoppen stikke opp like vest om det farlige skjæret.

D/S «Skien» ble levert høsten 1876, var på 209 brt. og kunne ta 200 passasjerer. Også dette skipet skulle få et langt liv, hele 58 år, men for 50 år siden, den 10. mars 1933, la den ut på sin siste reise. I tykk tåke støtte den på Risøybåen i innløpet til Stavern. Kystbåten «Bergen» kom til assistanse og fikk brakt passasjerene og kjøkkenbetjeningen til Larvik. Man forsøkte straks å trekke «Skien» av grunn, men dette måtte oppgis og skipet måtte etterpå kondemneres.

Tross disse to forlisene – den ofte så skjønne kysten kunne nok også være farlig med fjell og brenninger kloss ved, men i forhold til de hundreder og tusener av turer som har blitt gjennomført uten uhell blir ulykkesfrekvensen i rutas historie liten. De dampet år ut og år inn i

smilende sommervær, i tåke og regntykke og med snøkav så tett som en vegg, men ikke et menneske eller postsekk gikk tapt etter det jeg vet.

Da Vestfoldbanen ble fullført ble klimaet hardere for lokalbåtene, men fortsatt var det mange som foretrakk sjøturen. Utfordringen fra jernbanen ble møtt med større velinnredde skip som kom til etter hvert, men det vil føre for langt å trekke fram disse i denne anledningen.

Med D/S «Grenland» nådde man høydepunktet i denne ruta. Skipet som ble bygget ved Porsgrund Mek. Verksted i 1911 var stort og flott på hele 365 brutto reg. tonn. Føreren ombord var den kjente kapt. Landgraff, som også tidligere hadde ført D/S «Skien». Skipet hadde den største passasjerkapasitet av dem alle, solid og elegant med sine store lyse salonger, høy skorstein, lavt støynivå og blank messing mot mahogny. Kanskje med dette skipet var blitt for stor satsing eller rett og slett var for dyr i drift, for bare etter 3 år ble «Grenland» solgt og forsvant ut av landet.

Etter som tiden gikk fikk den gamle tradisjonsrike ruta stadig større vanskeligheter. 1920-årene og store deler av 1930-årene skulle få preg av vanskelige økonomiske kår for mange, og også dampskipsselskapene sleit tungt med økonomien.

De harde økonomiske realitetene gjorde det vondt å overleve. Flere og flere valgte også den minst komfortable, men raskeste reisemåten i takt med veg og baneutbyggingen. I slutten av 1933 var ruta innskrenket til et skip og det var bare en vei å gå, å satse på rene lasteskip, for å fortsette driften.

De forskjellige skipene leverte et betydningsfullt kapittel i vår egen lokal- og kulturhistorie, og var en viktig del av gårsdagens samfunn, da bilen ikke var allemannseie og man var avhengig av kollektive befordringsmidler.

Hvor mange ganger har ikke passasjerene gjennom tidene stått ved rekka og nytt solen og solgangsbrisen, og noen beklager seg nok over at den tiden forlenget er forbi.

Det reisende publikum tar nå tog, busser, biler og fly. Det går raskere, men denne kystrutas charme var det bare den som kunne gi.

Da ble man budt en luksus som neppe kommer tilbake, velvære og god tid, noe som man i dag ikke kan kjøpe for penger.

Thor Hansen

Vi er ikke alene

En artig opplevelse under en spaseretur langs kaiene i Seattle.

Hva gjør en når en har noen timer fri, langt borte fra sin familie og ikke vet riktig hva en skal slå ihjel tiden med? Jo, en tar en tur langs kaiene og ser på båter, og ikke minst det miljø en finner i disse omgivelser. På min spaseretur langs dock 51 til 44 ser jeg et skip som ikke er preget av SDI-profil, men snarere trippel ekspansjon. Jeg stiller meg selv spørsmålet «Er dette typisk amerikansk buisnessopplegg eller hva?»

Ingen er vel mer imøtekomende enn en amerikaner når du treffer han på lik linje, eller med andre ord med det samme interesse-grunnlag. Jeg tok sjansen, hoppet over rekka og landet mellom malerpøser og sotete maskinister. «Trippel Expantion?» Same in Norway? Børøysund? Trippel expantion? Built in 1908? God greef. Welcome to «Virgina V»!

Seattle er en by på vestkysten av USA helt opp mot grensen til Canada. Byen er omgitt med en rekke fjorder og «Lakes». Fra omkring århundreskifte og opp til ca. 1940 var det en mengde ruteselskaper som kjempet om rutegrunnlaget til og fra provinsene og inn til Seattle. En kan på mange måter sammenligne trafikkgrunnlaget med Oslo og

Nesodden-området. Alle disse småskipene kjempet om passasjerene og ble på folkemunne kalt «The mosquito-fleet».

På samme måte som stifterne av Norsk Veteransklubb, var det også her noen fremsynte personer som så at noe er i ferd med å bli borte. La oss ta vare på en representant av denne flåten!

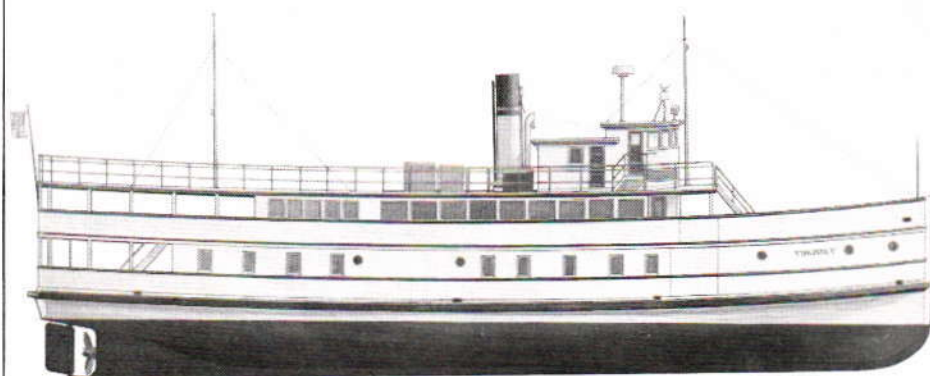
«Virginia V», heter hun og lyser opp i sin hvitmalte skrud på havnen.

«Virgina V» ble bygget i 1922 og fikk installert maskinen, en trippel ekspansjon, fra sin navnesøster «Virgina III». Hun travet frem og tilbake på Lake Washington og Pro- uget Sound og var egentlig klar til å gå over i historien da noen personer fikk ideen til å ta vare på skipet. Ikke nødvendigvis for å tjene penger, men for å ta vare på en representant fra et trafikksystem som var vesentlig for å bygge opp Seattle til det det er i dag.

I 1976 ble det dannet en non-profit organisasjon som tok sikte på å anskaffe og restaurere det siste skipet av den såkalte mosquito-flåten. Foreningen fikk navnet VIRGINA Foundation. Hensikten var å skape

STEAMBOAT

VIRGINIA V



et miljø og samtidig ta vare på skipet av samme navn. I løpet av to år ble det lagt ned et stort arbeide både med å reise kapital og restaurere selve skipet. Arbeidet førte til at skipet i 1978 fikk alle sertifikater og skipet kunne tas i bruk. Siden den tid har arbeidet gått fremover slik at skipet i dag fremstår i meget god stand og er et særtrekk på havnen i Seattle. I sommersesongen går den faste turer ut fra pier 44. Det viser seg at «Virginia V» har en større apell til turister enn de hypermoderne turbåtene som ligger ved siden av.

Det som er litt artig er at denne foreningen arbeider helt etter de samme prinsipper som vi gjør. Målet med arbeidet er å bringe skipet så nær opp til originalen som mulig, slik at skipet blir et levende dokument over en transportform som en gang var. Samtidig skape et miljø, både faglig og sosialt, med tilknytning til skipet. Alt utføres på frivillig basis.

For 50 år siden, da sjøen tok...

Vinteren 1936/37 tok Nordsjøen og det nordlige Atlanterhav 300 sjøfolks liv. Aldri før hadde stormer og orkaner fulgt så tett på hverandre som denne vinteren.

Denne vinteren ble det utført to sjømannsbragder som har festet seg i alles hukommelse. Det var da «LEDA» og «VENUS» fra Det Bergenske Dampskibsselskap reddet mannskapene, totalt 35 personer, fra en sikker undergang ombord på «TRYM» og «KARMT». Ja, så store var disse bragdene at de var førstesidestoff i avisene så langt borte som i Kina. De aller fleste som har opplevd Nordahl Rolfsens lesebok, har fått disse begivenhetene brent inn i sin hukommelse. Kaptein Dreyer og Just Olsen var våre idealer. Disse to personers manøvrering av sine skip har gått inn i lærebøkene for de maritime skoler og en del av pensum.

Det er ikke tegn til overdrivelse eller dramatik i rapportene som kapteinene skrev. La derfor rapporten til kaptein Dreyer stå som et eksempel på dyktighet og ikke minst: Når noen trenger din hjelp, da må ingenting være uprovet, det kan være du selv som trenger en hånd neste gang.

Kaptein Dreyer skriver: Vedlegger en skisse av «VENUS» manøvrering under lineforbindelsen med «TRYM» i Nordsjøen 20. januar d.å.

Med dobbeltskruet skip og kraftig maskin anser jeg den måte som nedenfor beskrevet, for å være heldig når det gjelder å berge folk fra drivende vrak.

«VENUS» gikk, som skissen viser, opp til «TRYM» fra le side. Kommet ca. 250 fot av, ble line utskutt med redningsgevær, men nådde ikke fram, antagelig på grunn av sterk motvind. Gikk deretter nærmere til ca. 100 fot av og skjøt på nytt, og oppnådde denne gang forbindelse. Til den utskutte line ble så festet en flaggline og deretter en 3 1/2" manila, hvilket var taljeløpere fra to av «VENUS» livbåter. Hadde derved ca. 250 favner line. Midt på denne ble det festet en livbøye som ble halt over til «TRYM». Til livbøyen så vel som til linen ble så mannen surret, og hoppet deretter over bord og ble halt ombord i «VENUS». Deretter gikk samme bøye tilbake til «TRYM», og på denne måten ble 13 mann – mann for mann – halt over til «VENUS» uten uhell. Man måtte imidlertid, når mannen var trukket nær skipssiden, være ytterst forsiktig så ikke mannen ble slått for hardt mot siden; det ble derfor ventet til sjøen gikk høyt på baugen før mannen ble lettet klar.

I denne bue ble skipet holdt hele tiden. Vinden aldri mer enn 4 til 5 streker på baugen. Linen lå hele tiden slakk i sjøen, og den ble firt ut



Maleri av Frank Mason, R.A. som viser «VENUS» og «TRYM» under aksjonen, med lineforbindelse. Bilde er utlånt av BDS.

og halt inn på begge skip etter som avstanden varierte.

Begge maskiner arbeidet hele tiden – som i alt var 1¼ time – vekselvis forover og akterover med full, halv og sakte fart etter som skipets stilling krevde. Jeg vil anbefale de skip som ikke har evne til å gjøre denne manøvre som «VENUS», og må sette ut båt – å la båten ha redningsgevær med, for således å gå lineforbindelse.

Så langt den enkle rapporten til kapteinen på «VENUS». Tre dager senere, den 23. januar utførte kaptein Just Dreyer en like stor bragd da han reddet mannskapet på «KARMT» under svært vanskelige forhold.

Det ser så enkelt ut når en leser de to kapteiners rapporter, men vi vet at det i timer før denne redningen var blitt utført like så stor sjømannsskap ombord på de to nødstedte skip. Kampen for å holde havaristene flytende så lenge at hjelpen kom frem.

Sentralt i disse operasjonene stod radiostasjonen på Utsira. Betydningen av kystradiostasjonene blir ofte glemt i suset av slike begivenheter. Men det var denne stasjonen som i vesentlig grad bidro til at det gikk så godt.

Men la oss ikke glemme de 300 som ikke fikk den samme hjelpen.

Bøker av interesse

BIRGER BJØRKHAUG • SVEN POULSSON

NORGES FYR

Fra svenskegrensen til Stad

BIND 1



Norges fyr

Grøndahl & Søn Forlag har gjennom tiden gitt ut flere verk med tilknytning til norsk kystkultur. Forlaget har nylig gitt ut et bokverk i to bind som beskriver og illustrerer våre kystfyr.

I tillegg til å beskrive de eksisterende fyr, gir den en historisk beskrivelse av vårt fyrvesen. I tillegg gir den en god historisk orientering, prinsipper

for linser, lamper og konstruksjoner som har vært benyttet fra de første vedfyrte konstruksjoner frem til dagens tekniske løsninger.

Bøkene er skrevet av Birger Bjørhaug og Sven Poulsen og er godt egnet som oppslagsverk.

Tittel: Norges fyr
Grøndahl & Søn Forlag
ISBN 82-504-0813-6
Selges i bokhandelen.

Foreningens adresse:
P.O. Box 1287 Vika, 0111 Oslo 1
Tlf. (02) 41 70 41

