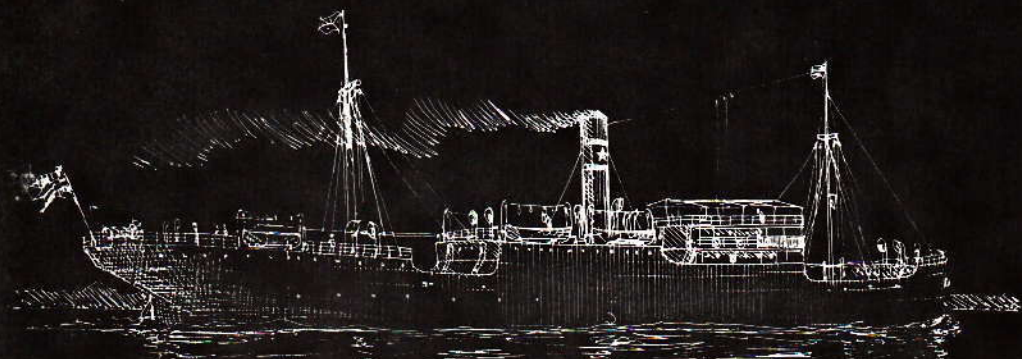
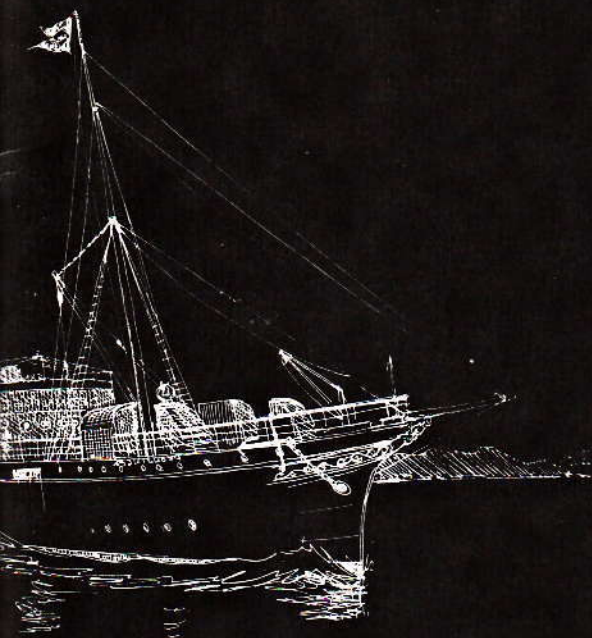


DAMPSKIBS

P O S T E N



Nr. 23 3/1988

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 Sjøfartsmuseene 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 kontinuitet i vår kultur- og sjøfartshistorie.

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

Dampskibsposten er et bindeledd mellom klubbens medlemmer og miljøer som arbeider med fartøybevaring.

ISSN 0333-0281

Medlemsblad for
Norsk Veteranskibsklub
Opplag 700

Styremedlemmer 1988

Formann:

Magne Hansen pr. tlf. 18 33 14

Viseformann:

Rolf Nordby pr. tlf. 37 27 82

Sekretær:

Kjell Døhlie pr. tlf. 44 40 32

Kasserer:

Arne Nik Rød pr. tlf. 56 94 66

Styremedlem:

Elisabeth Carlberg pr. tlf. 60 34 53

Styremedlem:

Tore Fossnes pr. tlf. 55 23 13

Styremedlem:

Arnold Linder pr. tlf. 24 34 77

Varamedlem:

Bjarne Rostad pr. tlf. 84 80 72

Varamedlem:

Georg Jensen

Medlemskontingent kr. 150,- pr. år.

Foreningens adresse:

Boks 1287 Vika, 0111 Oslo 1

Tlf. (02) 41 70 41

I redaksjonen:

Arne Drage

Tlf. arb. (042) 24 490

Forside: LINGARD
D/S DRONNINGEN
D/S NORUEGA

Dampskibsposten

Store deler av fartøybevaring i Norge drives på frivillig basis. Det legges ned et betydelig arbeid som er basert på egeninteresse, det vil si at en ser på resultatet som en egenlønn som en vil ha for seg selv. Drivkraften kan ofte være at en ønsker å være spesiell ha hånd om noe som skiller seg ut fra den store masse. Kvaliteten på arbeidet og utformingen kan ofte bli mer preget av egne ideer og ønsker enn det som er i samsvar med det originale. Dette er vel som å banne i kirken. Men jeg vil påstå at store deler av det som til vanlig oppfattes som restaureringsarbeid og som det forsøkes å få tilskudd av offentlige midler til, er drømmearbeid uten å bli satt inn i en kulturell sammenheng.

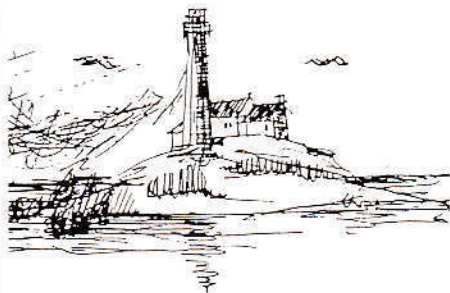
I dag er det opp til den enkelte å kaste seg over ett eller annet vrak som kanskje heller burde blitt senket. Det forberedende bevaringsarbeid burde starte lenge før et skip kom så langt at det ble kondemnert. Det burde være en kontinuerlig prosess som i god tid peker ut og dokumenterer hvilke skip som skal taes vare på. Valgkriteriene kan være forskjellige, men det bør være en gjennomarbeidet plan som tar hensyn til de museale krav til bevaring.

Når et skip har passert dette «nøylehull» bør den frivillige innsats få slippe til. De krefter som arbeider videre med skipet bør hele tiden bevise at både det bevaringsmessige og ikke minst

det administrative arbeid utføres etter forsvarlige retningslinjer.

En vil oppnå flere ting med en slik nærmere knytting til offentlige museer, som f.eks. fagkunnskap. En vil få et representativt utvalg av skip fordelt etter geografisk tilhørighet, og ikke minst vil skipene bli mer åpne for publikum. I tillegg tror jeg at en nærmere knytting til offentlige museer vil gi større forståelse og tilgang på offentlige midler, men vil kreve at en oppgir noe av det individuelle til fordel for større representativ spredning av skip. De vil kunne opereres i sitt opprinnelige miljø og vil gi et helhetsbilde som dokumenterer den historiske utvikling.

Redaksjonen avsluttet 25. september 1988.



Fra svenskegrensen til Grensejakobselv

Kenneth i Kungälv i Sverige ble lei av å padle. Det ble for mye energisløsing av det. Derfor bygde han en enestående dampmaskin til sin kano. I dag tusler han hvesende rundt på de svenske vannveiene med padleårene i reserve, uten å svette av annet enn sommervarmen.

Men hvorfor bruke stinkende bensin når det går like bra på duftende bjørk? Og hvorfor lage bråk når en stillegående dampmaskin gjør susen? Da kan du komme helt nær naturen uten å skremme vettet av alt liv. Kenneth har sett mye fin fugl på nært hold, uten padling og motorbråk.

Men svensken baserte seg på importerte ideer: Et kanadisk tidsskrift ga ham tipset om at andejegere der bruker gass- eller el-motorer for å gjøre jaktkanoen stillegående. Hvorpå Kenneth samlet på seg det han kunne komme over av relevante blad og satte i gang hjemme i garasjen i Kungälv, denne gamle svenske festningsby som norske vikinger bygde . . .

Å kjøpe motor ville bli for dyrt for den økonomiske svensken. Dessuten var kanoen bare 80 cm bred og 460 cm lang. Så han fant til slutt frem til noen engelske gjør-det-selv-håndbøker og begynte å file. Nesten hver detalj er bygget av ham selv eller modifisert fra andre maskiner. Fire stykker ble det, til slutt. Den fjerde går best.

Men veivaksel fant han ikke, så den laget han egenhendig. Akkurat som

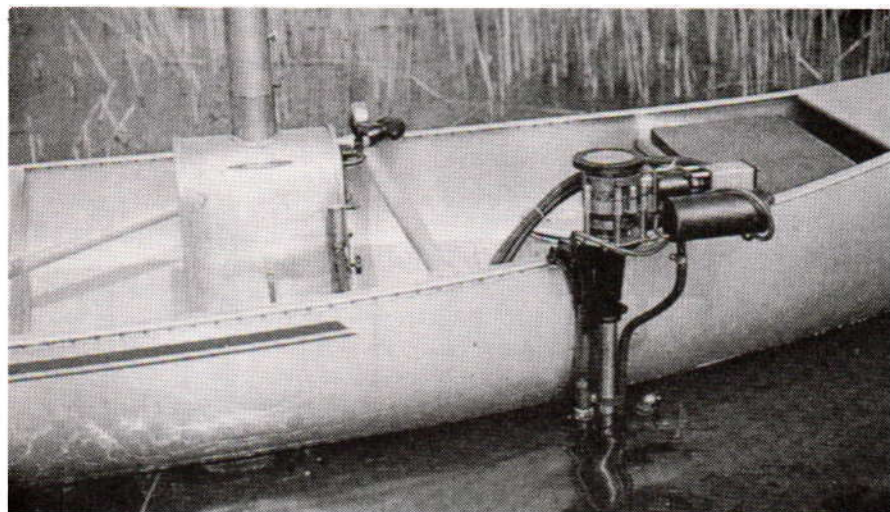
dampkjelen og selve «snurran» som henger på kanoens ene side. Han ble til slutt ganske så flink på damp- og kjeleteknikk og vet hva som skal til for å få sakene til å virke. Kanskje noe for damptog-entusiaster?

I dag, etter hundrevis av timers iherdig garasje-innsats går kanoen prikkfritt. Så lenge det finnes ved kommer fru Hellevi og herr Kenneth til å tusle seg fremover i bedagelige knop på alle slags sjøer og elver. Over alt vekker farkosten og dens mannskap berettiget oppmerksomhet og hundrevis av spørsmål skal besvares.

En tur starter med at aluminiumskanoen surres fast på taket mens dampmaskin og -kjel legges i bagasjerommet på bilen. Nede ved elven pakkes det hele ut (30 kilo brutto) og kjelen startes med tennvæske og fyrstikk. Etter noen minutter viser instrumentene en ytterveggtemperatur på 100 grader, i skorsteinen 250. Lite sot, bjørk er best!

Med maks trykk i systemet gjør propellen 600 omdreininger og fruene må holde farkosten på plass mens far stuer alt ombord. De legger ut, og ekvipasjen kommer snart opp i 4-5 knop. Maskineriet gir vel omkring en halv hk. Kjelen er stor som en villakjele og går i nitti minutter på et normalt fange ved. En kubbe i kjelen hvert 10. minutt, er forbruket.

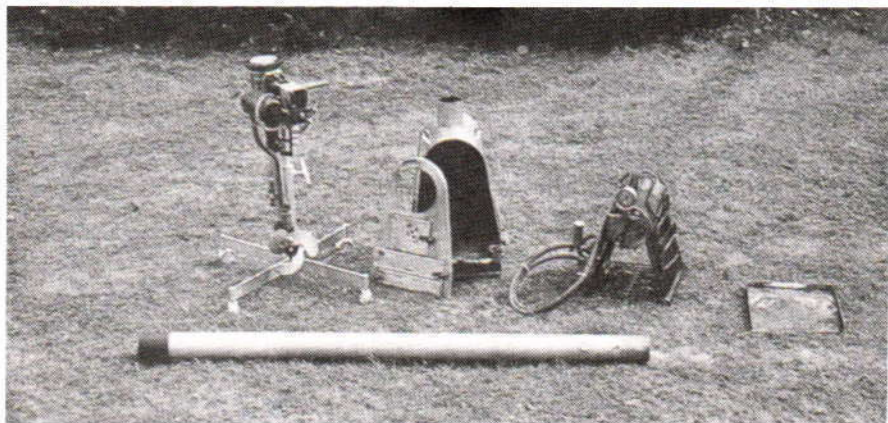
Hundrevis av timer til sjøss er tilbakelagt i den navnløse farkosten (hvorfor



kaller de den ikke «Gammeldampen»?). Helt uten problemer av noe slag. Tekniske, vilsi. Menneskelige, se det er noe helt annet: På vei hjem fra Finland ble en toller mistenksom. Hva var det herskapet hadde i bilen. Jaså, en dampkjele. Hvorfor det? Og

herr Kenneth forklarte og forklarte. Til slutt fikk de lov å reise hjem. Det ironiske er at de to i kanoen oppfattes som noen ordentlige friskuser. Folk skulle bare vite at det egentlig var makelighet som startet det hele . .

Torsten Laursen
«Teknisk Ukeblad» nr. 26 1988.

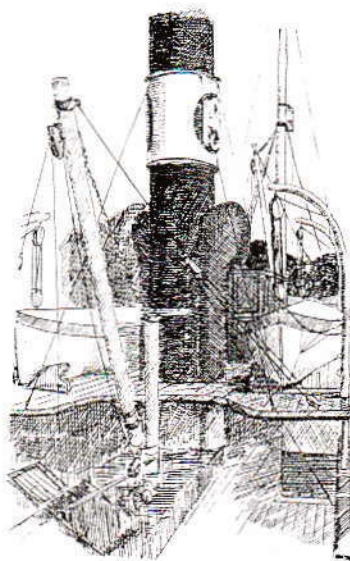


Fotos: Torsten Laursen, Partille, Sverige.

Lasten som ble borte underveis

Gjengitt fra «Linjen» med tillatelse fra Fred Olsen & Co.

Dengang Østlandske Lloyd kjøpte s/s «Graceful» av Liverpool til sin rute på Newcastle, gikk det rykter om at man nå hadde kommet frem til den ideelle skipstypen for ruten. «Graceful», som hadde vært brukt i Powell & Co's lokalrute på Congo-floden, var komfortabelt utstyrt etter tidens mål, og hadde et sensasjonelt lavt kullforbruk. Skipet ble behørig levert i Christiania, og under skåling og gjensidige gratulasjoner ble det omdøpt. «Sovereign» skulle det hete. Et par dager etter gikk «Sovereign» til kullkranen og bunkret for første tur til Tyne. Det var riktignok en og annen som stusset over at den uanseelige lille kullhaugen i bunnen av baksen virkelig skulle drive skipet over Nordsjøen, men forbruket skulle jo være så fenomenalt lite, så det var vel riktig. Det var bare en liten detalj som ingen hadde tenkt på. Congo-vann holder sånn passelig barberings- eller kaffe-temperatur, og det er noe helt annet å varme opp enn smeltevannet fra de norske snemarker, som nå rislet ned i kjelene – og noe helt annet å holde varmt i det kalde Nordsjøklimaet. Vel, «Sovereign» gikk fra Christiania en fredag ettermiddag, med fullt pas-



sasjerbelegg og noen standard piprops. I Arendal ble det tatt ombord et par hundre sekker ekekiler av den sorten som brukes til oppkiling av skinner på de engelske jernbanene. Reisen fortsatte og kullene minket faretruende. Fyrbøteren hadde ventet en hyggelig tur – nærmest et latmannsliv, men isteden fikk de henge i trutt. Fyrgangene var umettelige og utpå søndagen var det tomt i kullbak-sene. Nå var gode råd dyre, men hjelpen er gjerne nærmest når nøden er størst, og slik var det nå også. På tredjeplass reiste flere emigranter og en

del sjøfolk, som var glade til å gi en håndstrekning mot refusjon av billettpengene, og i rommet lå et par hundre sekker ekekiler. Snart gikk det et tog av bærere mellom lasterom og kullbaks, og sekk etter sekk med ekekiler forsvant i det svarte gapet. Fyrbøterne lempet, manometernålene krøp oppover mot det foreskrevne 150 pounds trykk, og propellene svirret fortere. Nå er jo ikke ved – selv ek – det mest økonomiske brensel under en dampkjele, og snart måtte leiehjelpen fra ruffen igang med oppsaging av piprops. Arbeidet fortsatte med liv og lyst natten gjennom, guttene skiftet på med å sage props og bære kubber i lyset av et sant fyrverkeri av gnistrer fra skorstenen, og mandag morgen dampet «Sovereign» oppover Tyne, sotet, minus ekekiler, minus temmelig mange pitprops, minus billettenger for tolv tredjeplass passasjerer – men i rute, og pluss en del fornøyde unge menn med blemmer i nevene, gnistsvidde klær og noen uventede ekstraslanter i lommene. Og fremdeles er det ikke så få gamle jernbanemenn i Tyneside-distriktet som kaller ekekilene til skinnene for «Sovereigns».

J. C.



En tur, en rute

En nostalgisk reise i dagens hektiske tid. Ja, det var en spesiell følelse å reise med M/S «Granvin» rundt Osterøya en sommerdag som ga både sol og varme, men det hører med i en sommerdag på Vestlandet at regnet og vinden også får vise sin styrke. Så også denne dagen.

De fleste av oss som er opptatt av fartøybevaring kjenner navn som D/S «OSTER», D/S «FANARÅKEN» og D/S «VØRINGEN». Disse skipene eksisterer ikke lenger, men fjordene og stedene de knyttet sammen i den Vestlandske natur, de finnes den dag i dag. Selvfølgelig kan vi i dag nå de aller fleste steder med bil, men det går så fort og en får ikke tid til å se seg om. Asfalten er stort sett den samme i Oslo som i Eksingedalen. Det var med spesielle følelser jeg satte

meg i bilen en tidlig søndags morgen for å kjøre til Bergen. Målet var Strandkaian i Bergen, nærmere bestemt M/S «GRANVIN» som denne dagen hadde åpen tur fra Bergen inn Sør fjorden til Eidsladet, videre rundt Osterøya og tilbake til Bergen. Dette var den andre turen denne sommeren Foreningen Fjordabåten annonserte med M/S «GRANVIN». Første gangen var tilstrømmingen så stor at de fleste måtte avvises. Foreningen var noe spent på denne turen da annonse-





ringen ikke hadde vært stor. Av praktiske grunner hadde foreningen satt en øvre grense på passasjerer til 40. Derfor ble en hel busslast med turister avvist, selv om alle hadde stor lyst til å bli med.

Det var en god følelse å sette beina på dekk. Personlig har jeg holdt et øye med Granvin de siste årene etterhvert som veiene har spist seg frem i indre Hardanger og ruteplanene ble stadig innskrenket. Heldigvis, hun gikk ikke til utlandet som så mange av sine søstre, hun var for hjemmekjær til det. Turen gikk ut fra Vågen og videre innover Sørfjorden. Hele veien innover vinket folk og hilste oss velkommen. Ivar Ingebrigtsen hadde laget en herlig stormsuppe som varmet både mage og sjel og som satte oss alle i den riktige stemningen.

Turen gikk forbi steder som Vaksdal, Stamnes og Stamneshella hvor vi så

de karakteristiske vaktbuene over laksenøtene.

Naturen var overveldende med bratte fjell og fosser som danset som i takt med den villeste springleik. Veiene slynget seg over knauser, inn i tunneller hvor en kunne se lysåpninger som lignet mest på skytterhull i en festningsvegg, stabbesteiner lenket sammen på de forunderligste måter og murte broer over de villeste juv.

Kaptein Odd H. Hansen førte oss sikkert inn til Eidslandet. Ja en vet hvordan det er når en slår av en prat, det viser seg at verden er ikke stor. Vi hadde felles kjente fra vår tid på sjøen. I maskinen voktet Nils Skulstad over hestekreftene. Som han sa: «Maskinen var så velholdt og fin at den klarte seg nesten uten både han og drivstoff». Foreningen hadde fått en positiv overraskelse m.h.t. bunkersforbruket ombord. Dette ville gi seg

positivt utslag i regnskapet for driften. Formannen, Harald Sætre, fortalte at båten hadde seilt inn mer enn hva de hadde budsjettert med og det viste seg at de åpne turene var blitt meget positivt mottatt. Dette å la publikum få tilgang til å reise med båten syntes å være en riktig driftsform i stedet for ensidig å leie ut båten til sluttete lag. Båten ble på denne måten en del av miljøet på en naturlig måte. Båten er tross alt en del av hverdagen for mange i dette distriktet. Ved ankomst Eidslandet kunne de av passasjerene som ville det, bli med på busstur oppover Eksingedalen. Her på Eidslandet ville en ikke bli overrasket dersom Salhuskvintetten plutselig spratt opp av en sandhaug og fremførte «Med singel og sand». Sandtaket lå som monumentale merker etter elevenes tusenårige arbeid. På vei videre ut Osterfjorden kom jeg i snakk med et eldre ektepar. Praten

gikk om løst og fast. Han var pensjonert og hadde hatt hele sin arbeidsdag på Hansa Bryggeri. Det var hyggelig å høre han fortelle om episoder som ikke skal gjengis her, men like interessant å høre han fortelle om de berømte Hansahestene, Perle og Bruse, samt det daglige arbeid både i stallen og bryggeriet. Ja, det var slik jeg husker folk satt og drøset ombord på fjordabåten. Båten som ikke bare knyttet sammen grender, men også folk som reiste med den.

Personlig vil jeg gratulere Foreningen Fjordabåten både med «Granvin» og ikke minst denne driftsformen. Det er en driftsform som setter båten inn i den rette kulturelle sammenheng. En styrke for båten, foreningen og lokalmiljøet.

Takk for turen, jeg kommer igjen.

Arne Drage



Skip av spesiell interesse

Alle skip er spesielle, vil noen hevde og med rette. Hvert enkelt menneske er unikt, det samme kan en si er tilfelle med skip. Det kan være på grunn av sin konstruksjon eller livsbane.

Noen skip har likevel merket seg mer ut enn andre, det kan ha sammenheng med sin spesielle konstruksjon, sitt mannskap, ja noen faktisk uten sitt mannskap. Noen av skipene vil være kjent for de fleste, men noen er for oss ukjente eller rett og slett gått i glemmeboken.

I en serie som kommer til å gå over flere nummer, vil Dampskibsposten sammen med museumsdirektør Bård Kolltveit omtale skip som har merket seg ut. Hvilke skip som blir presentert vil vi ikke røpe, men vi tror at dette kan bli en serie som vil interessere de fleste av klubbens medlemmer.

Ikke langt fra Grimstad ligger Fevik – i dag mest kjent som bade- og feriested. De færreste vet vel at ved århundreskiftet lå et av Norges største og mest moderne skipsbyggerier på dette stedet. Bak Fevig Jernskibsbyggeri sto en av landets fremste skipskonstruktører på den tid, Randulf Hansen.

Han kom fra Bergen, hvor han bl.a. hadde gått i lære hos den kjente seilskipskonstruktøren Annanias Dekke før han i 1883 ble sjef for konstruksjonsavdelingen ved Martens, Olsen & Co., et nyetablert skipsverkt på Laksevåg i Bergen. Her hadde Hansen laget tegningene til kjente skip som stålarken «Skomvær» og dampskipene «Britannia» og «Vøringen», før han i 1890 forlot sin fødeby og etablerte sitt eget verft i Fevig.

Fevig Jernskibsbyggeri var i virksomhet i tyve år. I 1910 ble virksomheten

refinansiert ved at Fredrikstad Mek. Verksted overtok verftet fra kreditorne og fortsatte driften under navnet Sørlandets Skibsbyggeri. Om verftet ikke hadde oppnådd strålende økonomiske resultater, så var det intet å utsette på produktene. På samme måte som på Laksevåg ble det bygget skip som både i størrelse, skjønnhet og kvalitet har satt merke etter seg i norsk sjøfartshistorie. Tre av dem – barken «Lingard», kystruteskipen «Dronningen» og stykkgodsskipet «Noruega» er gjengitt her.

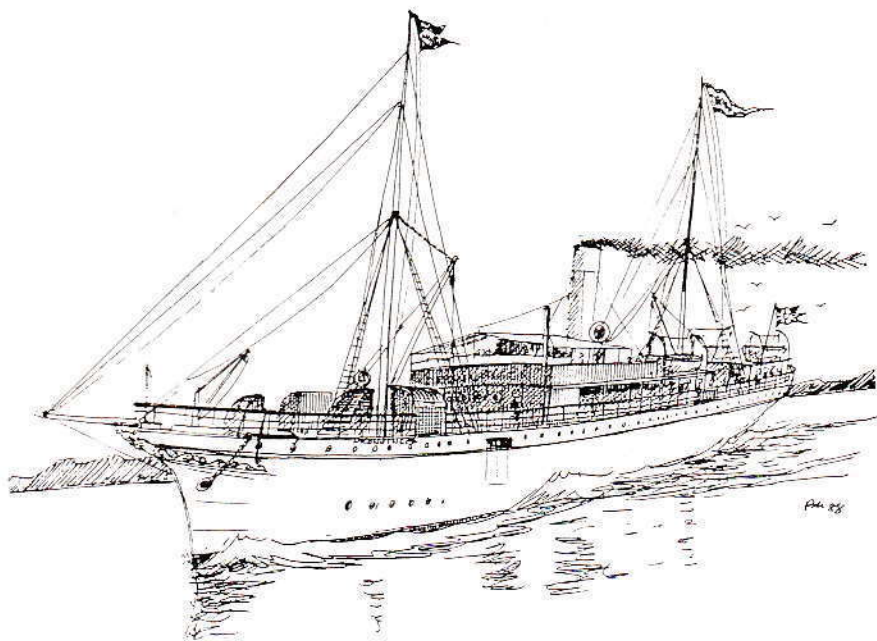




«Lingard» – 1081 brutto registertonn, 1600 tonn dødvekt – ble bygget i 1893. Det var et av de forholdsvis få norskbygde seilskipene av stål. De fleste kom fra Laksevåg og Fevik, konstruert av Randulf Hansen. «Lingard» (gammel form av navnet Lyngør) var kontrahert av skipsreder B. A. Olsen i Lyngør. Det tilhørte samme rederfamilie til 1915, da det ble solgt til Australia og omdøpt «Wathara». Syv år senere var skipet atter i norsk eie, og i 1925 ble det kjøpt av den legendariske seilskutere-der Gustaf Erikson i Mariehamn på Åland. Blant Eriksons prinsipper var å gi skipene deres eldste navn, og dermed fikk «Lingard» sitt opprinnelige navn tilbake.

I 1935 syntes skipets skjebne beseglet. «Lingard» ble kondemnert etter kol-

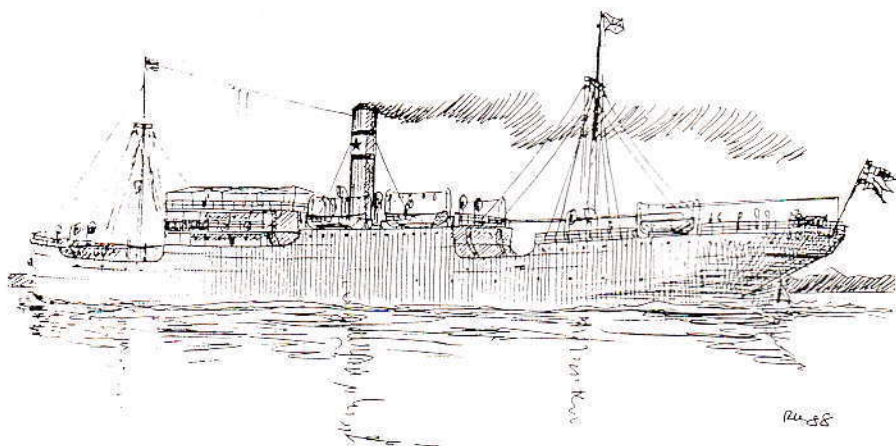
lisjon med et svensk skip i Kattegat. På initiativ fra Norsk Seilskuteklubb med Fred A. Fredhøi som ildsjel ble det imidlertid samlet inn tilstrekkelige midler i Norge til å pusse og rigge opp «Lingard» som et flytende minnesmerke om vår seilskipsepoke, da Norge virkelig ble en stormakt på havet. Skipet fikk plass foran rådhuset i Oslo, og var åpen for publikum de siste par årene før den annen verdenskrig. De tyske okkupantene benyttet imidlertid «Lingard» som flytende kornlager, og etter frigjøringen var det hverken tilstrekkelig med midler eller vilje til å gå i gang med enda en restaurering. Norges minneskute ble sendt til opphogging i Stavanger. Dekkshusene på poopen står i dag på Norsk Sjøfartsmuseums «skipsdekk».



«Dronningen» bar sitt navn med rette. I over førti år var hun Sørlandskystens ukronede dronning – kjent og beundret langs lei og langs kai, fra klipperstevnen og den spenstige springlinjen i skroget til den elegante, utoverliggende hekken. En lystyacht og en arbeidshest, fra en tid da skjønnhet og praktiske hensyn kunne møtes i noe så prosaisk som et kyst-ruteskip.

«Dronningen» ble bygget i 1894 for Arendals Damskibsselskab, som i 30 år hadde drevet den såkalte Kystpost-ruten mellom Norges største byer, i samarbeid med bl.a. Det Stavangerske Dampskibsselskab. Ved århundreskiftet var dette Norges viktigste kystforbindelse, og selv etter at Bergensbanen ble åpnet i 1909, var ruten selve livsnerven langs Sørlandskys-

ten. Det var først da Sørlandsbanen omsider knyttet Rogaland og Østlandet samme under den annen verdenskrig at klokkene for alvor begynte å ringe for Kystpoststruten. I 1940 forlot «Dronningen» Sørlandskysten. Skipet ble solgt til Det Helgelandske Damskibsselskab i Sandnessjøen, og satt i fart mellom Trondheim og Harstad. Like etter krigen gikk «Dronningen» i lange perioder i Hurtigruten som erstatning for krigsforlost tonnasje, men i 1948 gikk ferden til varmere farvann. Det greske rederiet Typaldos satte «Dronningen» i fart på de greske øyene under navnet «Ionion». Skipets endelige skjebne er ikke klarlagt i detalj, men trolig gikk det til opphogging i begynnelsen av 1960-årene.



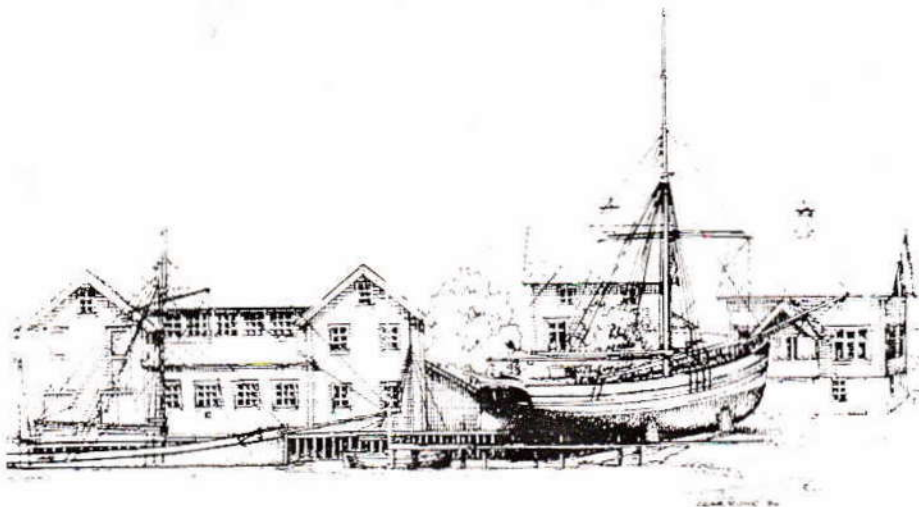
«Noruega» er det spanske navnet på Norge. Som kjent er hele Latin-Amerika spansktalende, unntatt Brasil. I begynnelsen av vårt århundre foregikk det en betydelig eksport av norsk granitt til havnene rundt Mexico-gulven, hvor steinen ble benyttet til kaibygging, brolegning osv. Nordmenn som trodde de hadde forlatt hjemlandets grunn da de steg i land i Havana eller Vera Cruz, måtte i så måte tro om igjen.

En av våre første oversjøiske linjer var nettopp Norge-Mexico Gulf-linjen. Mannen bak tiltaket, Gottfred Mauritz Bryde, hadde kjempet en lang kamp før han kom så langt; bl.a. med de politiske myndigheter. Han trengte nemlig støtte fra staten for å komme i gang, og hadde omsider oppnådd bevilgning i Stortinget i 1907. Det var en forutsetning for statsstøtte at skipene måtte bygges i Norge, og «Texas» og «Noruega» ble levert fra henholdsvis Bergens Mekaniske Verksted og Fevig

Jernskibsbyggeri. De målte 3.400 brutto registertonn og nesten 6.000 tonn dødvekt, og var dermed de største skip bygget i Norge til da. Siden de også skulle anløpe sydstatene i USA, fikk skipene bl.a. bekvemmeligheter under poopen for 42 passasjerer på emigrantklasse.

Fordi Fevig Jernskibsbyggeri ikke kunne bygge eller montere kjel og maskin, måtte «Noruega» slepes over Nordsjøen til Middlesbrough for maskininstallasjon. Det dro ut med leveringen, men i januar 1909 kunne skipet endelig settes i fart. Bryde drev Mexico Gulf-linjen frem til 1914, da den ble overtatt i fellesskap av Wilh. Wilhelmsen og Fearnley & Eger, senere av Wilhelmsen alene. I 1924 ble «Nouega» solgt til et fransk rederi. Under navnet «Brisbane» ble skipet kondemnert i 1938 etter flyangrep på havnebyen Denia under den spanske borgerkrigen.

Stiftinga Hardangerjakt



I siste halvdel av førre hundreåret var båtbygging ein av hovudnæringane i Hardanger. «Mathilde» er bygd i Ølve, men har reist langt før ho hundre år gamal hamna i Norheim-sund for restaurering.

Hardangerjektene har plassert seg på kartet, og er ein viktig del av kulturarven vår, sier leiaren for verneprosjektet.

Torbjørn Kaarbø har overoppsynet med prosjektet, der eit tjuetals personar arbeider hardt for å få henne ferdig til juni neste år. Ein del av arbeidskrafta er ufaglærd, såkalla «vanskelegstilte ungdomar», som har vanskar med å få arbeid på den vanlege marknaden. Her klarar dei seg

fint, kanskje nett avdi dei ser den store verdien i arbeidet dei gjer.

Å skipa eit fartyvernsenter for restaurering av gamle trebåtar i Norheim-sund, i lokala som Stiftinga Hardangerjakt no brukar til «Mathilde», er eit av framlegga i «Vestkyst»-planen. Positivt, meiner Kaarbø.

Tidkrevjande

Stiftinga Hardangerjakt kjøpte «Mathilde» på tvangsauksjon i 1984, og tok fatt på restaureringa med god hjelp av Kristian Djupevåg, mannen som har restaurert «Gjøa», båten til Roald Amundsen for Sjøfartsmuseet. – Arbeidet var meir tidkrevjande enn

me hadde rekna med. Eit sjokk var det også å oppdage store råteskadar i byrjinga. Me må ofte på skogen og grava opp store tretrøter. Slike emne som me treng, får me ikkje ferdigpakka i dag! Alt må spesialleverast, seier Kaarbø.

Viktig for kulturen

»Mathilde« vart bygd i 1884 i Ølve i Kvinnherad. Fram til 1919 hørde ho heime i Jondal, men vart seld til Nordland då motoren kom. Me har spora opp mykje av saga nordpå med hjelp av 94-åringen Edvart Nilsen. Han såg ein artikkel om henne i Fiskeribladet, og kjende straks att skuta der han hadde vore skippar ei tid. Frå 1850 og utover var båtbygging ei av hovudnæringane i distriktet, med verkstad nesten på kvart eit nes. Jaktene vart brukt både til last og persontrafikk; nokre drog til og med til Amerika. Ein del var med på sildefiske, og drog på handel til Nordland. Der var me velkomne, for hardingane betalte meir for fisken enn bergensa-

rane gjorde, og slik vart eit gammalt handelsmonopol brote.

På mange måtar har båtane sett Hardanger på kartet, og ta vare på dei er samstundes å ta vare på ein kulturverdi for distriktet, seier Kaarbø.

Samarbeid

Stiftinga Hardangerjakt har tidlegare drive med restaurering for Hardanger Folkemuseum, og har alt funne det neste restaureringsprosjektet: Kuttaren «Vikingen» frå 1911, 48 fot stor og som alt er plassert i Norheimsund. Me har fått støtte frå Kvam Herad, fylkeskommune og stat og ser positivt på «Vestkyst»-prosjektet. Kaarbø trur at «Mathilde» kan brukast til mykje når ho er ferdig, til dømes som museum, til utstillingar og sjølvsgatt til sjøreiser. Kaarbø og folka hans driv restaureringsarbeidet i bygningar som i seg sjølv er verneverdige. Dei held til i ein nedlagt møbelfabrikk frå 1896, og husa er i ekte sveitserstil.

Gula Tidend





Da Finnebåene tok dampskipet «SCOTLAND»

av Thor Hansen

Den 24. april 1911 støtte Fred Olsen-rederiets stolthet – det kombinerte laste- og passasjerskipet «Scotland» på Finnebåene ved Langesund. Om bord var det 8 passasjerer og i lasten var det bl.a. fem kasser med meget verdifulle og uerstattelige gjenstander som skulle til en skotsk historisk utstilling i Glasgow.

Jeg har nettopp avsluttet et interessant arbeid med å lage en modell av dette stolte skipet, og jeg fikk lyst til å komme med litt av historien om selve skipet, den uerstattelige lasten om bord og selve forliset.

Slike hendelser fra fortiden kan vekke til live minner, men også få fram beretninger om at strender, sjø og hav, som alltid har vært en del av vår hverdag, også har kostet sin pris.

Veien til og fra en værhard kyst er ingen snorrett autostrada som enhver kan vandre problemfritt – det kan også være en vei full av fare og risiko. Storm, snøtykke, pålandsstrøm og tåke har vært årsaken til mange tragedier med skip og menneskeskjebner.

Tåken ja. Det er og blir erkefiende nr. 1 for alle som ferdes på sjøen. Takke til en real storm, sa folk før i tiden, framfor den grå ullgrøten som lukket en inne og skapte en særlig uhyggestemming.

Pålandsstrømmen og tåken var nok hovedårsaken til at «Scotland» brått fikk stoppet sitt livsløp.

Stormen i det siste hadde jaget havet mot skjærgården og forstyrret den vanlige strømgangen. Nok et bytte skulle knytte seg til skipskirkegården på Finnebåene.

Dampskipet «Scotland» var ikke noe hvilket som helst skip. Det var et fartøy som over alt ble beundret, og de reisende snakket om det med glød og entusiasme, ikke minst når det gjaldt bekvemmeligheten for passasjertrafikken.

I et brev en gang, forteller en «restaurant-trise» om bord, hvilken fornem arbeidsplass hun hadde. Matsalen var i lys eik, store messingventiler med speiler mellom hver ventil, skapte et lyst og vennlig inntrykk i salongen. Møbleringen var også i lys eik, kledd med lys blå silkedamask. Heldekket teppe på dørken, lyseblått med gule sjøstjerner og sjøgress innvevd i mønstret. Elektriske lamper i taket med praktfulle krystallkupler, med festeanordninger i sølv. De reisende kunne også bli begunstiget med musikk, for i salongen

SCOTLAND

var det også plassert et piano. En pianist med fremragende bravour lokket fram den rette stemningen.

Ellers lyste det av eksotiske tresorter og blankpusset messing over alt.

«Scotland» var en spesiell luksuriøs representant for den tids stil og smak.

Selvsagt var det et markant skille mellom klassene. Klasseskillet fantes på passasjerbåtene som ellers i samfunnet. Klasseskillet var opprettet slik at 1. klasse var plassert midtskips, 2. klasse helt akterut. Forut holdt 3. klasse og mannskapet til, og det hendte nok av og til at de ble våte i buksebaken, når de måtte over dekk til tider da Nordsjøen ikke viste seg fra sin beste side.

Rundt århundreskiftet skjedde det en sterk oppblomstring av dampskipsfarten, og dampskipene var bindeleddet utad. Rutebåtene skulle få stor betydning for folk. Med fast dampskipsforbindelse, nådde en fram og tilbake til faste tider. Tidligere var forbindelsen med seilfartøy avhengig av vind og vær.

Skipet var på 1200 tonn og ble bygget i Grangemouth i Skottland i 1904. Det ble satt inn i ruten Kristiania – Grangemouth – Kristiania, med forskjellige anløpssteder underveis. Dette skipet skulle bli et kjent og kjærnt innslag i vårt distrikt, for Brevik ble besøkt regelmessig.

Så opprant den 25. november 1905. Landet skulle få sin nye kongefamilie og en storslagen mottagelse var nøye forberedt. En stor eskadre med fartøyer gikk ut Oslofjorden i to like lange rekker for å møte kongeskipet «Heimdal» med de kongelige ved Oscarsborg.

Tåken var lett, og bare de nærmeste skipene kunne skimte hverandre. I spissen gikk «Scotland» og om bord var 500 av Fred. Olsen-rederiets innbudte gjester. Kaptein på dette tidspunkt var Stephan Stephenson fra Stavanger. Han fikk manøvrert skipet sitt så nær kongeskipet «Heimdal» at gjestene om bord fikk kastet ned blomster til kongen på «Heimdals» dekk.

Det må ha vært et fantastisk syn å oppleve at «Heimdal» manøvrerte seg inn mellom de vakre hvitmalt skipene, som snudde og fulgte etter innover i kjølvannet til kongeskipet.

Med tåken kom en bitende nordenvind, som til slutt brakte med seg sterkt snøkv. Nå og da hørtes gjenlyd av folkemassenes jublende hurrarop om bord i skipene, mens snøen føk om ørene.

Men inn kom man, salutten tordnet, kirkeklokkene kimte og hovedstaden kunne hilse sin nye konge og hans familie velkommen.

I 1910 skulle «Scotland» være med på en ny eskadre, men denne gang i sorg. Dikterkongen Bjørnstjerne Bjørnson var død i Paris og på panserskipet «Norge» kom han hjem.

Hans siste ferd ble ledsaget av «Scotland» og mange andre skip, og de ble betraktet med sorg og vemod der de passerte. Flagg var heist på halv stang nær sagt over alt, og store folkemasser som så mange ganger før hadde jublet imot han, sto nå tause og sorgfulle.

Temmelig nøyaktig året etter, skulle så «Scotland» legge ut på sin siste ferd. Skipet gikk fra Kristiania på sin vanlige rute. Klokka kvart over fire om morgenen den 22. april 1911 forlot skipet Tenvik på Nøtterøy, bestemt for Brevik. Der skulle den hente last, før den gikk over til Grangemouth.

Om bord var det åtte passasjerer, deriblant Fred. Olsens frue Sofie Olsen, svingdatter og tre andre damer.

I lasten lå mesteparten av de sakene som skulle til den historiske utstillingen i Glasgow.

Forsvarlig stuet under mellomdekket var fem kasser med uerstattelige gjenstander, det meste utlånt fra de Sandvigske samlingene på Lillehammer, noe fra Folkemuseet, fra private eiere, og fra slottet var det utlånt et kongebanner.

Betenkelighetene hadde vært store, ikke minst fra folk på Lillehammer hvor man-

SCOTLAND

ge mente at risikoen var for stor med dette utlånet. Man fryktet brann og ikke minst forlis. Den risiko man går imøte kan ikke dekkes verken med assurance eller talen om vedkommende utstillings store oppgave, mente mange.

Den samlede assuransesummen beløp seg til 6700 kroner som var mange penger den gang. Men penger kunne jo ikke erstatte de verdier som her kunne gå tapt. Disse ting knyttet seg så nøye til dalen og innebar så mange tradisjoner at de ikke kunne oppveies med gull.

Det ville føre for langt å gå i detaljer om alt som befant seg i disse kassene, men for å nevne noe var det en betydelig samling fotografier og malerier, gamle faner og kongebannere. Mest ruvet samlingen av skottevåpen fra de Sandvigske samlinger på Lillehammer. Disse våpnene som var blitt sendt, hørte til samlingens beste og mest verdifulle, og tapet av dem ville være aldeles uerstattelig. I alt var det sendt 53 forskjellige sorter, som var innsamlet på forskjellige steder i Gudbrandsdalen.

Hele 23 år hadde gått med før Sandvig hadde fått disse samlingene så fullkomne som de nå var. Blant de mest verdifulle ting som var sendt, kan nevnes Sinclairs våpnene, Sinclairs hjelm, brystplate og krigskasse. Kaptein Sinclairs krigskasse var et solid jernskrin som skotthøvdningen oppbevarte hærens kontante pengebeholdning i.

Her får vi stoppe opp litt og forklare hvem denne Sinclair og skottehæren var for noe.

Beretningen om skottetoktet og slaget ved Kringen i Gudbrandsdalen, om fedrenes bedrifter i farens stund, har fått stor plass i hjertet til mange nordmenn. Året var 1612 og landet var i krig mot Sverige. Det er den krigen som er kjent under navnet «Kalmarkrigen». Til disposisjon for svenskene, sto en hær på bortimot 1400 skotske leiesoldater. Det var ganske vanlig med leietropper på den tiden, soldater

som gjorde krigen til et håndverk og levebrød. De kom gjerne fra Nord-Tyskland og Skottland. Om skottene er det å fortelle at de var stridbare og fattige, og da deres eget land ikke ga dem nok brød, søkte de til fremmede land som leiesoldater.

Sinclair ble i bygdesagnet omtalt som leder av denne hæren, som skulle lide en så sørgelig skjebne blant Norske fjell.

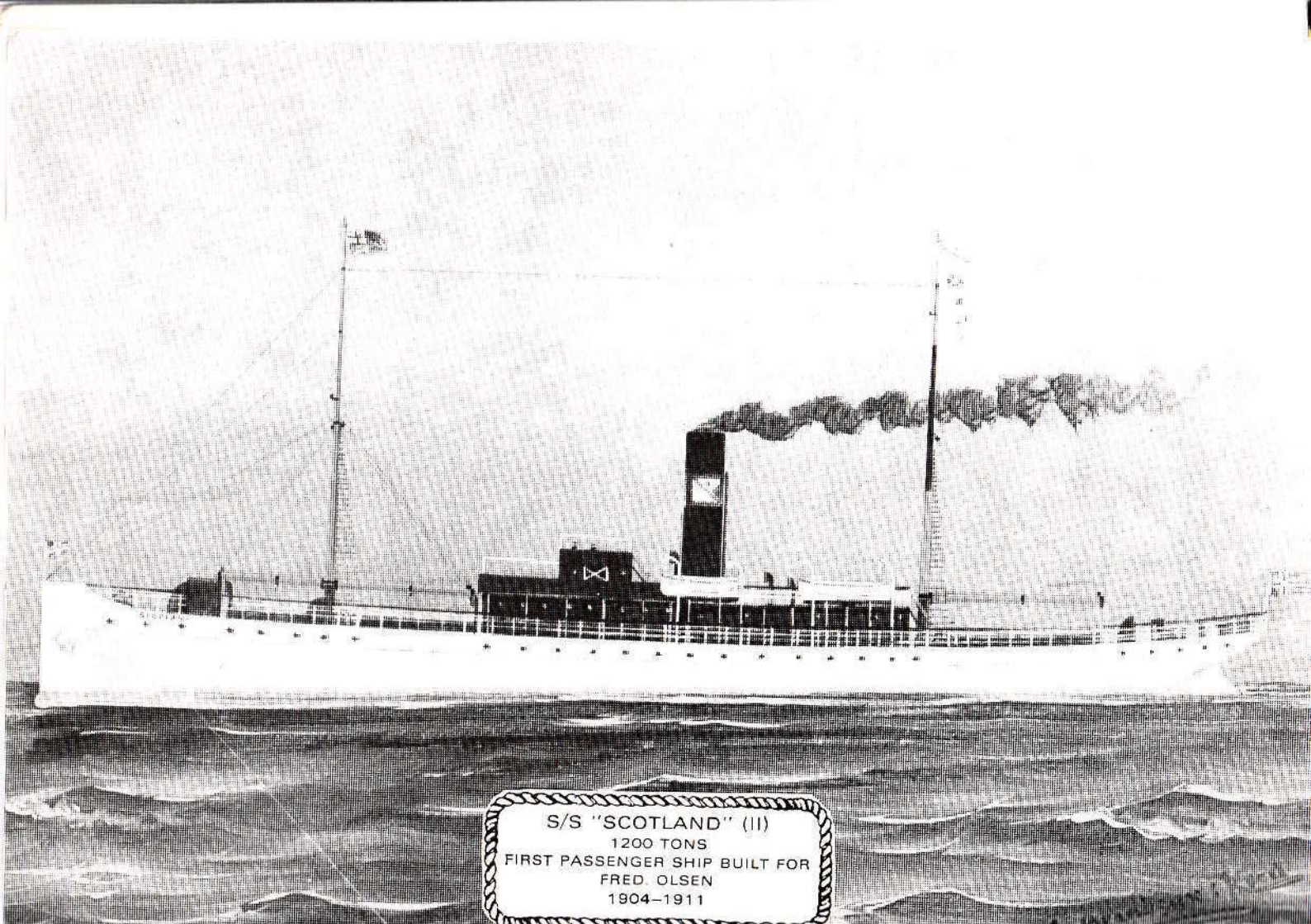
Den dansk-norske flåten hadde herredømme til sjøs, så svenskene hadde vanskeligheter med å få leietropper direkte til Sverige sjøveien. Derfor valgte Sinclair den besværlige veien gjennom Norge. De landet i Romsdalen, og meningen var å ta seg over Lesja og Gudbrandsdalen til Sverige. De regnet kanskje ikke med å møte noen særlig motstand, men det skulle snart vise seg at bøndene ikke hadde glemt sine krigsferdigheter. De var rasende og opphisset over skottenes mord, brann og plyndring, og Sinclair ble holdt ansvarlig for grusomhetene som skottene skulle ha begått underveis.

Ved Kringen i nærheten av Otta laget bøndene en felle for skottehæren. Sagnet forteller at her la bøndene opp store steiner og en hel del tømmer på ei hylle i fjellet. Derfra kunne man ikke se veien, men gjeterjenta Prillar-Guri, holdt bøndene underrettet om skottenes marsj ved å spille forskjellige lurlokker.

Da tiden var inne, ble skredet av stein og tømmer løsnet, og skottehæren ble knust eller hogd ned.

Om Prillar-Guri fortelles det at da hun så elva ble farget rød av de falnes blod, kastet hun sitt horn og satte i gang en trøstesløs gråt.

En del skotter forsøkte å stikke seg vekk, da de så hvordan det gikk med kameratene sine. Det ble til slutt fanget 134 krigsfanger, men så var problemet: Hvem hadde tid til å føre fangene den lange og besværlige veien helt til Akershus? Dessuten var det midt i slåttene, og kongen hadde jo så mange munnar å mette. I



S/S "SCOTLAND" (II)
1200 TONS
FIRST PASSENGER SHIP BUILT FOR
FRED. OLSEN
1904-1911

SCOTLAND

følge sagnet kappet bøndene hodet på de fleste av dem!

Ja, det var en krigersk periode i vår historie!

Så fortsetter dampskipet «Scotland» sin ferd videre mot en brå og voldsom død. Bortsett fra dampmaskinens rytmiske pulsslag og skipets tunge dunking mot sjøen, var alt stille og rundt omkring var natta og havet svart.

På brua står kaptein Yngvar Hansen, losen og rormannen. De sto under åpen himmel i de dager, for sterke krefter hevdet den gang, at et styrhus ville minske utsikten og sløve observasjonsevnen.

Twstein fyr søkte de så nær som mulig, for å ha peiling på luren og være klar over sin posisjon i tåka.

Kursen blir så satt godt vesten om Finnebåene. Både kaptein Hansen, som for øvrig var fra distriktet de nå nærmet seg, losen og førstestyrmann var enige i denne manøveren.

Med utsiktsmannen på plass med vakt-somme og erfarne øyne, stevnet så skipet mot Brevik med god fart.

Den østlige strømmens retning og fart skulle lure dem grundig!

I mens våknet skipet til liv litt etter litt. Stuerpersonalet var i full gang med frokosten, mens dekksmannskapet så smått begynte å forberede seg til ankomst Brevik.

Klokka 07,45 høstes et forskrekket rop og alle på brua så brytningen forut samtidig, kursen ble øyeblikkelig lagt om og det ble slått full fart akterover.

Før sent! I samme øyeblikk støtte det stolte skipet rett på båen, skled med dun-der og brak oppover før det stoppet og krenget over til babord side.

Folk og all slags løst gods som glasser og stentøy, flasker, åpne håndkufferter, toa-lettsaker føyk overende og forsterket rabalderet. Fra maskinrommet kom det alarmerende meldinger om at det harde berget hadde kommet fykende opp og sto

langt inn i skroget. Vannet strømmet inn! Redningsarbeidet begynte i samme øyeblikk. Man fryktet at skipet i den høye sjøen ville gli av og synke som et lodd. Det er over 200 meters dyp ved skjæret. Fiskeren Ulstrup lå i nærheten med sin motorskøyte og begynte plutselig å kjenne en sterk lukt av dampskipsrøyk, men kunne ikke se noe skip. Med ett hørte han signaler med en dampfløyte, og skjønte at noe måtte være alvorlig galt.

Han lot fiskeredskapet stå og satte kursen mot lyden.

Et sørgelig syn dukket ut av tåken: Et stort og flott dampskip lå krenget over på siden med forskippet høyt og med sjøene som slo over akterskipet. Han manøvrerte inntil på lesiden og fikk høre at det var etter forholdene bra. En takket skjebnen for at skipet hadde greid å klynge seg fast etter grunnstøtingen!

Passasjerene og den kvinnelige betjeningen ble tatt om bord i skøyten og brakt inn til Langesund.

Snart etter fløy nyheten om grunnstøtingen ved Langesund over landet, og at skottevåpnene fra de Sandvigske samlingene var i havsnød.

Vind og vær kan skifte brått på denne tiden. Den sene vikende vinteren og den etterlengtede våren sloss om å få slippe til. Ved middagstider blåste det opp til en stormkuling fra sydvest, og «Scotland» begynte å hogge, samtidig som akterskipet begynte å synke.

En slepebåt fra Langesund hadde kommet til, og mannskapet forlot skipet. De fikk med seg alle sine effekter og skipets papirer. Utover dagen kom flere bergingsbåter til, men de kunne ingen ting utrette så lenge kulingen og stormkastene varte.

Kl. 9 om kvelden uttalte kaptein Hansen at han hadde godt håp om å få reddet kassene på mellomdekket dagen etter. Det så ut som været skulle bedre seg, det klarnet i vest.

SCOTLAND

Fra Langesund telegraferer Aftenpostens korrespondent: «Scotland» står fremdeles på grunn med maskinrommet fullt av vann. Det blåser sterk kuling og det ser håpløst ut for skipet.

Av utstillingssakene var alt assurert, men «Scotland»s uhell kommer som et overmåte kjedelig avbrekk for den norske utstillingskomiteen, som har nedlangt et meget stort arbeide for å gjøre den norske utstillingen så rikholdig og interessant som mulig.

På Lillehammer var herr Sandvig dypt bedrøvet over ulykken, og dr. Gade som hadde stått i spissen for det hele, telegraferte til Langesund og henstilte inntrengende om at det måtte gjøres alt mulig for å redde utstillingsgjenstandene. De fryktet det verste, men håpet det beste.

Over natta hadde «Scotland» forandret stilling på båen, idet den nå hadde dreid om med baugen mot vind og sjø av sydvest.

Den hadde fått sterk slagside til babord, forskipet hadde sunket lavere og akterskipet pekte til værs med mye av propellen synlig.

Sjøen kokte omkring skroget som av og til rørte på seg. Vinden hylte, og det knaket, sukket og pep i skipet som nå hadde begynt sin dødskamp.

Utover dagen ble været noe bedre, og dykkersjef Jakobsen på bergingsbåten «Neptun» startet bergingsforsøket av utstillingssakene. Planen var ved hjelp av en livbåt å sette folk om bord.

Det lyktes å komme oppunder vraket, og folk hoppet om bord i damperen, idet livbåten løftet seg på sjøene. «Neptun» gikk til ankers på lesiden, og man fikk i stand en tauforbindelse.

På denne måten ble fire kasser berget i første omgang. Den siste kassa med utstillingssakene holdt på å bli skylt overbord, man måtte legge den ned igjen og skalke lukene. Senere ble også den berget.

En lykkelig Gade kunne telegrafere til Sandvig og fortelle at han hadde fått mel-

ding om at alle sakene til Glasgow-utstillingen var helt uskadd.

Enkelte aviser var ikke nådige i sin kritikk og bl.a. «Gudbrandsdølen» fyrte løs: «Stor var den faren som samlingen har stått overfor, og tanken er skremmende, at den største og mest verdifulle del av samlingens skottevåpen nær var bestemt for havbunnen. Vi håper at samlingene på Maihaugen har fått en lærepenge av dette som har hendt. Denne gangen har lykken vært god, men man bør ikke trekke for store vekslere på den heller!»

Tross det, til Langesund kom det et nytt Fred. Olsen-skip, D/S «Paris» og hentet skipsrederens slektninger, som skulle til Frankrike. D/S «Frigga» kom til Brevik, tok om bord de øvrige passasjerene, det godset som var blitt berget og fikk brakt alt trygt over til Skottland.

Moss Bjergningsselskap sluttet kontrakt med rederen om å forsøke berging av «Scotland», men hvis det ikke lyktes fikk selskapet ingen betaling.

Man innså snart at skipet ikke var til å redde, og det hele innskrenket seg til å berge det som berges kunne. Skipet var omtrent halvlastet, og en fikk berget i land en god del av lasten som hovedsakelig besto av cellulose og mange fat hvalolje.

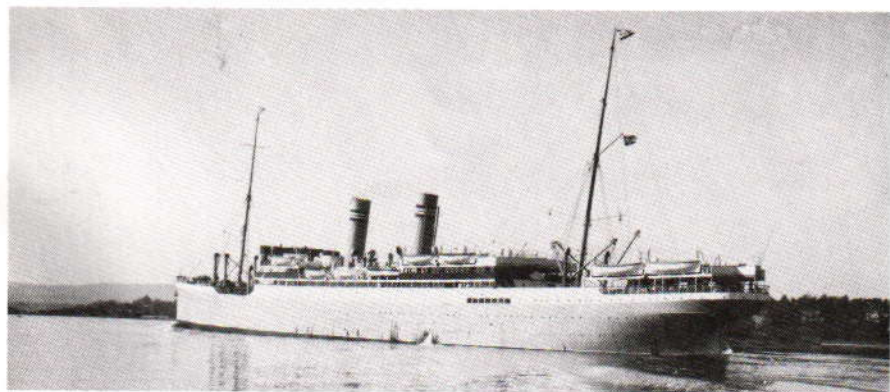
I en fortegnelse over den bergede lasten, ble det konstatert at av den kostbare oljeladningen var 214 fat gode, 4 lekk og ett tomt.

En del av skipets utstyr og inventar ble også berget i land, før skipets siste del av dødskampen begynte for alvor.

Det blåste igjen opp, og det skulle bli en periode med stormfullt vær. Skumsprøyten sto over hele skipet som nå hadde lagt seg enda mer over på siden. Bunnens av skipet var blitt mer opprevet, og det buldret og knaket i sammenføyningene.

Så en dag var hun borte fra havets overflate for alltid, glidd ned i det kjølige dyppet og lagt seg til evig ro på så store dyp at hun neppe noen gang vil bli gjenfunnet.

Bøker av interesse



Neppe noe annet norsk sivilt skip har hatt en slik nimbus over seg som «Bergensfjord», ikke minst på grunn av sine bedrifter under den annen verdenskrig. Som troppetransportskip seilte det på mange hav. Tyskerne meldte rett som det var at nå var skipet senket, men «Bergensfjord» seilte videre. «Oslofjord» gikk ned i 1940 etter å ha gått på en mine, men det var som om ingen ting bet på «Bergensfjord».

Skipet slapp ut fra Norge i begynnelsen av mai 1940. Da skipet kom over til USA ble skipet rekvirert av Ministry of War Transport og ominnredet til å kunne frakte et par tusen mann. Det gikk med tropper og krigsfanger – og seilte på alle hav. Det brakte tropper til Island tvers gjennom konsentrasjoner av ubåter. I Liverpool overlevde hun de voldsomme bombeangrepene ved juletider 1940 – en mine eksploderte under bunnen og løftet skipet klar av vannet, men ikke en nagle sprang.

Under invasjonen i Nord-Afrika fraktet hun tropper og brakte forsyninger til 8. arme, var i første linje under invasjonen på Sicilia og på fastlandet, seilte tropper til Hellas, Kreta og Malta, var uavlatelig på farten bortsett fra noen dager til reparasjon og kjelesjau. «Lucky Bergensfjord» ble hun kalt, hun var som et «spøkelsesskip» som gjenoppestod fra de døde. Da skipet vendte tilbake etter krigen, hadde hun 919 dager i sjøen og fraktet over 160.000 mennesker – tropper, flyktninger og krigsfanger. Utseilt distanse var tilsvarende 14 ganger rundt ekvator. «Bergensfjord» tålte alt.

Gyldendal Norske Forlag
BERGENSFJORD
Skipet som overlevde alt.
ISBN 82-0514126-6
Oddbjørn Ljone

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



LINGARD 1893
DRONNINGEN 1894
NORUEGA 1909