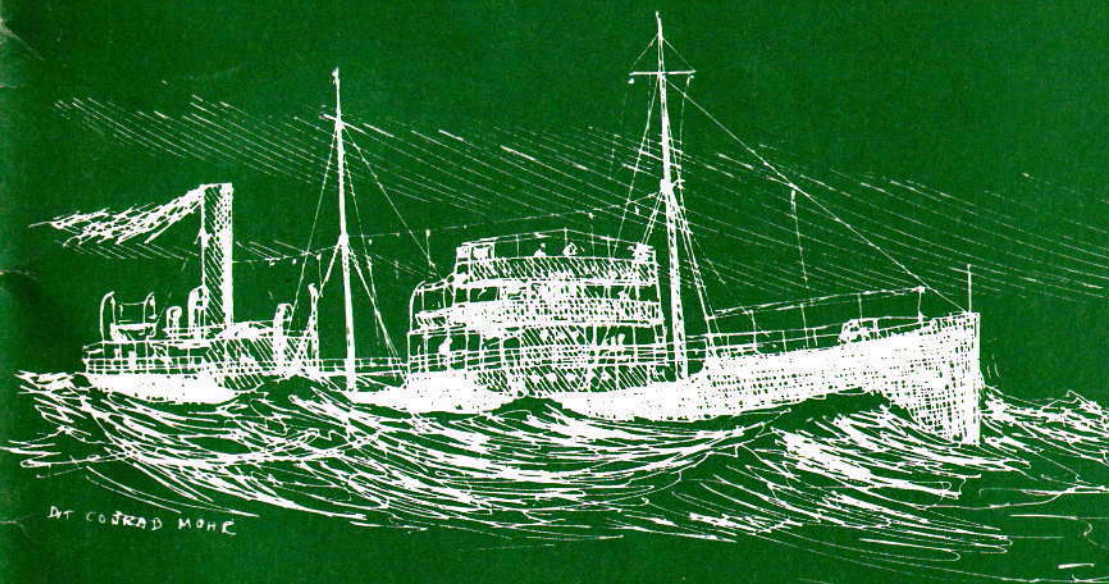


DAMPSKIBS

P O S T E N



Nr. 25 2/1989

Dampskibsposten

Dampskibsposten er medlemsblad for Norsk Veteranskibsklub, Oslo og Veteranskipslaget Fjordabåten, Bergen.

Foreningene er ideelle selskaper til bevarelse av maritim kulturhistorie. Ved å bevare helt in-takte damp og motorfartøyer for ettertiden, utfyller foreningene Sjøfartsmuseene på dette området.

Dampskibsposten er et bindeledd mellom foreningenes medlemmer og miljøer som arbeider med kyst- og fartøybevaring. Opplag 850.

Styremedlemmer 1989

Norsk Veteranskibsklub

Formann:

Magne Hansen pr. tlf. (02) 18 33 14

Viseformann:

Rolf Nordby pr. tlf. (02) 37 27 82

Sekretær:

Torkjell Sjoner

Kasserer:

Arne Nik Rød pr. tlf. (02) 56 94 66

Styremedlemmer:

Elisabeth Carlberg pr. tlf. (02) 60 34 53

Elsa Ellila pr. tlf. (02) 68 52 52

Arnold Linder pr. tlf. (02) 24 34 77

Varamedlemmer:

Bjarne Rostad pr. tlf. (02) 84 80 72

Eivind Lande pr. tlf. (02) 56 84 66

Foreningens adresse:

Norsk Veteranskibsklub
Boks 1287 Vika,
0111 Oslo 1

Veteranskipslaget Fjordabåten

Formann:

Roar Endresen pr. tlf. (05) 18 19 38

Viseformann:

Kåre Taule pr. tlf. (05) 12 10 11

Sekretær:

Harald Sætre pr. tlf. (05) 24 33 57

Kasserer:

Ove Walle pr. tlf. (05) 10 22 56

Styremedlemmer:

Atle Vie pr. tlf. (05) 24 27 27

Jan Strand pr. tlf. (054) 10 972

Gunnar Junge pr. tlf. (054) 12 618

Nils Skulstad pr. tlf. (05) 29 71 78

Varamedlemmer:

Erik Småland pr. tlf. (05) 32 87 79

Geir Røssland pr. tlf. (05) 11 86 46

Olav Aag pr. tlf. (05) 33 02 88

Foreningens adresse:

Veteranskipslaget Fjordabåten
Boks 1740
5011 Nordnes, Bergen

ISSN 0333-0281

I redaksjonen: Arne Drage, Boks 17, 4601 Kristiansand Tlf. (042) 27 900

Forside: D/T «CONRAD MOHR» og M/T «HAMLET»

Formannen i NVSK har ordet

Det er ikke lett å drive bevaring av opp imot hundre år gamle dampskip i tider med store innsparinger både i offentlig og privat sektor. Pengestøtte uteblir for en stor del og flere charterkunder finner det nødvendig å la det være i år. Dessuten er fremdeles det maritime kulturvernet lavt vurdert hva bevilgninger angår.

Når det så overraskende må skiftes noen røkrør i kjelen på «Børøysund» i år også, og lukepakningen på nedre mannhull røk under oppfyring slik at kjelen igjen måtte avkjøles, tømmes og ny pakning tilpasses før en igjen langsomt kunne varme opp for å skaffe trykk til den planlagte, men nå ett døgn utsatte, avgangen til Drammen for dokking dagen etter – for øvrig den eneste muligheten på våre kanter for vårt nødvendige verkstedopphold før sesongstart med et snes bekreftede turer . . .

Da er det en spør seg om det ikke finnes en enklere hobby å drive med.

Men når vi så et par uker senere passerer Drøbak i det fineste sommervær med rengjort og nysmurt bunn og propeller i mer enn 9 miles fart, og vi merker med glede at den gamle dunkingen ved lavtrykksylinderen er blitt fjernet i løpet av vinteren av maskinistene, og mannskapet ivrig er igang igjen med rustpikker, børster, primer, maling, teak-lakk, metallpuss osv., og har opplevd at posthenting innbrakte nærmere hundre kontingentinnbetalinger og vi er blitt anmodet

om å delta ved den store jubileumskortesjen for Det Norske Veritas og Norsk Sjøfartsmuseum søndag 18. juni og S/S «Bohuslän»s 75-års jubileum i Göteborg 7., 8. og 9. juli samt være «trekkplaster» og seile passasjerturer under åpningen av Kystkulturuka i Tvedestrand 15. og 16. juli, og 42 mann fra Paddle Steamer Preservation Society skriver til oss fra England og vil besøke «Børøysund» i Marstrand 6. juli under sitt Skagerakcruise med «Black Prince», og vi leser et helsides oppslag med fargefoto i Bergens Tidende om fjordabåten «Granvin» som nå langt på vei har fått tilbake sitt utseende fra den var ny i 1931, med smal skorstein, dekkshus og salong under bakken, og er klar for charterturer i Hordaland . . . Ja, hvorfor er det ikke flere som slutter seg til en så givende fritidsbeskjeftigelse?

Ekstra hyggelig er det å kunne gratulere Veteransklaget Fjordabåten igjen med restaureringen av et verneverdig fartøy med passasjersertifikat. Sett inn i fremtiden, åpner dette muligheter for D/S «Stord I» og det gjør avgjort landets veteransklipsmiljø rike. Vi ser frem til engang å kunne avbilde våre to operative fartøyer sammen og utveksle erfaringer over rekkene.

Lykke til med seilingene.
God sommer.

Magne

«Granvin» overlevert etter restaurering

Laurdag 15. april blei nyrestaurerte «Granvin» overlevert frå Sagvåg Båtservice A/S til Veteranskipslaget Fjordabåten. Omfattende arbeid til nær kr. 1 million samt dugnadsinnsats frå medlemmene si side har gitt oss ein verdig representant for dei gamle fjordabåtene.

Fredag var det presentasjon av båten på Leirvik for pressa og andre interesserte. Nokre av medlemmene nytta og høve å vera med på ein visningstur på fjorden. Men det hadde vore plass til fleire.

På veg nordover til Bergen laurdag morgon var det god tid for medlemmene og andre å ta båten nærare i augnesyn. Det var berre godord å høyra om det arbeid verftet og dugnadsgjengen har utført. «Ein båt laget med rette kan vera stolt av», var orda som gjekk igjen.

Presis etter ruta kl. 11.15 la kaptein Toresen «Granvin» til kai ved Zachariasbryggen. Midt i beste handletida laurdag var det mange interesserte



To sentrale personer i laget under restaureringsarbeidet, Nils Skulstad og Jan Strand.

som la turen ombord og fleire nytta høve til å vera med ein tur på Byfjorden.

Seint på ettermiddagen kunne så «Granvin» gå ut og leggja seg til ved HSD-kaien, kaien som båten nytta då han gjekk i rutefart til Bergen for mange år tilbake og som han i framtida kjem til å bruka titt og ofte.

Harald Sætre



«Granvin» under presentasjonen på Stord 14. april 1989.

Ingeborg Los, den utskjelte heltinne

Når høst- og vinterstormene velter inn Listerfjorden holder godtfolk seg i hus. De frådende sjøene skyller over land. Vilt og uhemmet slår bølgene mot sjøslippte fjell. Vindkulene piper rundt hushjørnene. Bare de dristigste våger seg ut.

Omtrent slik må det ha vært den gang Ingeborg Los utførte sin heltedåd, en gang i begynnelsen av 1852. Den unge damen satte livet på spill for å redde et engelsk fartøy som kom i havsnød utenfor Lista. Ingeborg torde der karene kviet seg. Og Ingeborgs heltedåd er blitt en historie som alle hidrabuer kjenner.

Hvor mye som er sant og hvor mye som er oppdiktet, vet vi ikke. Men at Ingeborg foretok en redningsoperasjon er helt sikkert, sier Leiv Hansson, omviser ved museet Fedrenes Minne i Rasvåg på Hidra. På Fedrenes Minne henger det eneste fotografiet som eksisterer av Ingeborg. Og der blir den dramatiske historien gjenfortalt for hundrevis av nysjerrige som besøker museet hvert år.

Ingeborg Osmundsen var fra Øksendal i Bakke. Hun var tjenestepike hos fyrvokteren på Varnes fyr på Listalandet. En høstdag i 1852, mens vinden blåste friskt og sjøen gikk høy utenfor fyret, kom det et skip fra havet med nødflagg i mastetoppen. Kanonskudd fra skipet gjorde henne oppmerksom på båten. Det engelske seil- og dampskipet «Neptun» var på vei fra London til St. Petersburg – og ombord var det mange passasjerer.

Mannfolkene på fyret torde ikke reise ut for å hjelpe skipet til havn. De enorme naturkreftene utenfor Lista kunne få noen hver til å kvie seg. Men Ingeborg gav seg ikke. – Dere er ikke verd å gå i langbukser, hvis dere ikke blir med, sa hun. Langbukserne var det synlige bevis på at karene var



voksne. Bukser med lange ben fikk de etter konfirmasjonen.

To unge mannfolk ble med i seksbøringen som hun selv gjorde klar. Miste båt og kanskje livet, javel, men å bli gjort til latter av en tjenestejente fra landet, nei, det var for ille.

Fra «Neptun» ble det kastet ut trosse ned til losfolket. Ingeborg bandt trossen rundt seg – og kastet seg ut i den frådende sjøen. Hun ble halt ombord og førte selv skipet trygt inn til havn i Flekkefjord.

Saken ble omtalt i Oslopressen. 13. november i 1852 stod det å lese i Morgenbladet om saken:

«En dag i forrige Uge, i en fryktelig Storm, kom et engelsk Dampskib, «Neptun» på reise fra London til Petersburg opunder Varnes Fyr, med Flag på Fortoppen. En Tjenestepige på Varnes opdaget Fartøiet og vekkede tvende på Gården værende Mandspersoner, og oppfordrede dem til at komme Dampskibet til Hjelp, hvortil de ytrede liten Lyst. Men da Tøsen ytrede at de fortjente ikke bukser at bære når de for Veirets Skyld ikke vilde ud, kom de strax på Benene, og ilede så hurtig de kunde til Båden for at borde Fartøiet. Det var imidlertid ikke nogen lett Sag, da de kun havde en liden Båd, og Søen var høj. Da en Trosse var tilkastet dem fra Dampskibet, var pigen den første til at gå ombord. Hun slo trossen om Livet og den ene Arm, hvorpå hun kastet sig i Søen, og lod sig hale ombord. På samme Viis kom også de Øvrige over til Skibet, og lodsede Fartøiet opp til Flekkefiord».

Ifølge historien ble skipet liggende en stund ved kai i Flekkefjord, mens reparasjoner ble gjort ombord. Og Ingeborg skal ha vært til stede hele tiden. De engelske adelsdamer ombord i «Neptun» hadde helt forlatt sine hjerter til den modige tjenestepiken. Da skipet satte kurs for Petersburg igjen, ble Ingeborg med til Varnes fyr, der de satte henne i land. Men ikke uten at hun hadde fått sin belønning. En stor sum penger og flere smykker fikk Ingeborg i bergingslønn.

Men akk, lykken for unge Ingeborg varte ikke lenge. Da hun kom til fyrvokteren ble hun sparket på dagen. Hun hadde forlatt sin tjeneste! Dessuten hadde hun gått utover sin stand – og gjort mannfolkene til latter.

Ingeborg, som siden fikk tilnavnet Los, reiste til Rasvåg, der tre av hennes søstre hadde tjeneste. Hun giftet seg med stuert Reinert Abrahamsen fra Lund, og de bygde et lite hus i Rasvåg som står den dag i dag. Huset ble satt opp for pengene hun hadde mottatt som takk for hjelpen. Det fortelles at Ingeborg ble sint da noen kalte henne for Losen. De fem barna til paret

ble kalt «Losungene» – og faktisk ble det et slags skjellsord for familien.

Ingeborg døde i 1904 og ble begravet i Kirkehaven. Der er hun ført inn i bøkene, men gravstenen er borte. Hennes barn reiste til Amerika – og etter sigende skal det være ett barnebarn av henne igjen der over.

Men minnet om Ingeborg Los lever også i dag. Utenfor Fedrenes Minne på Hydra står en liten statue som skal fremstille Ingeborg Los' redningsdåd. Men viktigst er nok likevel diktet og sangen som Nordahl Rolfsen skrev til bruk i folkeskolen. Sangen er lært nesten som et fadervår på Hydra:

**Der vester mellom skjær og bå,
mellom skjær og bå,
der gikk et skip med nøddflagg på,
der stod nok saktens folk i land,
med hånd i lommen alle mann,
ingen råd, ingen ville gå, værret
var for svært, skjær og bå,
bryter på.
Livet er for kjært!**

**Så kom en jente er meg sagt,
ja, slik er det meg sagt.
Hun hadde både mot og makt,
både mot og makt.
Og jenta sprang i båten ut og
ropte «Gutter, gå med Gud!»
Seilte på, sjøen på, seilte på,
hurra!
Seilte fra, sjøen fra, seilte fra.
Hurra!**

**Og jenta steg så fast og lett,
steg så fast og lett.
Ombord og på kommandobrett,
på kommandobrett,
og loset skuten sikkert opp,
og flagget kom på rette topp.
Havnen lå, skinnende blå,
favnet alle mann.
Men salutt, fikk hun til slutt,
da hun dro til land.**

Kristen Munksgaard,
Fædrelandsvennen

St. Roch og Henry Larsen

De fleste av oss kjenner de velkjente rødjakkene, eller rettere sagt, The Royal Canadian Mountain Police.

Det som sikkert er ukjent for de aller fleste er at dette politikorpset også disponerte et skip med navnet St. Roch. Dette skipet ble internasjonalt kjent for sine reiser i de arktiske farvann nord for Canada.

St. Roch ble bygget ved Burrard Dry Dock Company i Vancouver og levert sommeren 1928. Skipet gikk på sin



jomfrutur til arktiske strøk ganske umiddelbart.

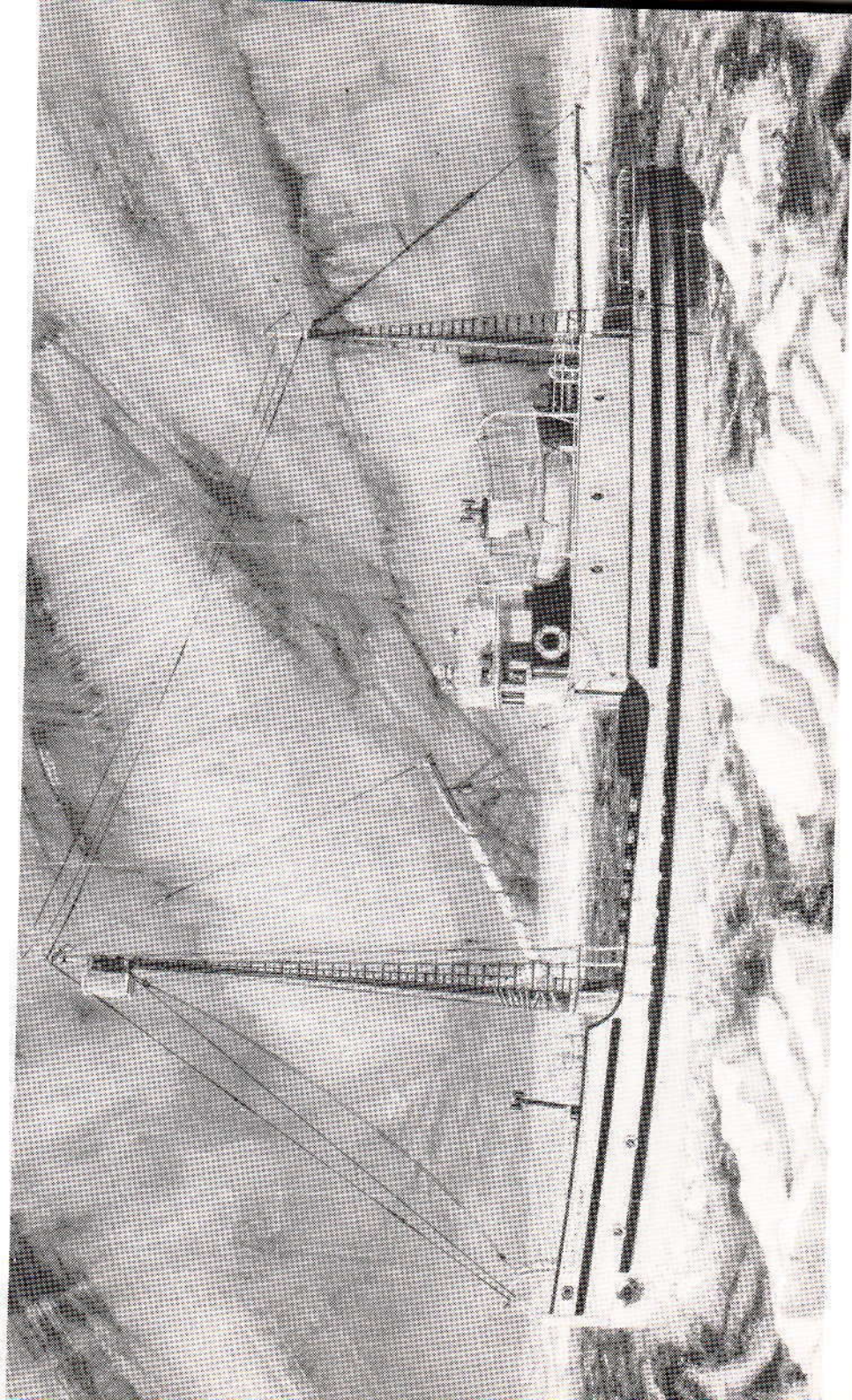
Gjennom hele 30-årene patruljerte skipet de arktiske farvann, hvor mannskapet utførte alle typer administrative tjenester fra polititjeneste til førstehjelp for den eskimoiske befolkning.

Ved siden av dette administrative arbeidet samlet skipets besetning en mengde statistiske data over is, temperaturer osv.

Som eneste representant for kanadiske myndigheter var skipets mannskap utstyrt med mandatet «å opprettholde Canadas' suverenitet i de arktiske farvann».

I 1940, da Canada kom med i krigen, ble det meget viktig å markere suvereniteten i de arktiske farvann. St. Roch ble fullstendig overhaldt og nyutrustet for å ta seg av denne oppgaven. Den første seilasen skulle bli å gå fra Vancouver, gjennom nordvestpassasjen og til Halifax på New Foundland.

Med sersjant Henry Larsen ved roret forlot hun Vancouver i juni 1940. Seilasen gikk meget tregt. I september samme høsten var hun bare kommet frem til Walker Bay på Victoria Island hvor hun frøs inne for vinteren. Her lå hun innefrosset helt til juli 1941. Vel fri fra isen denne sommeren gikk turen sakte videre til det nordligste punktet. To måneder senere frøs St. Roch fast i isen igjen. Denne gangen tok det nesten et helt år før hun kom seg løs fra isen. Ved å gå gjennom Bellot-stredet klarte skipet å unngå å fryse inne enda en vinter og ankom



Halifax 11. oktober 1942. Reisen tok nesten hele 28 måneder, men St. Roch ble ved dette det første skip som tok seg gjennom Nordvestpassasjen fra vest til øst.

Etter å ha patruljert en sesong i de østlige farvann ble skipet beordret tilbake til Vancouver. Denne gangen ble det besluttet at hun skulle ta en annen rute, det vil si i områder med dypere farvann. Denne mer nordlige rute var den «virkelige» nordvestpassasjen sa Henry Larsen. St. Roch fikk installert en kraftigere motor spesielt med tanke på denne turen.

St. Roch forlot Halifax 22. juli 1944 og seilte nordover i heller dårlig vær som vekslet fra storm til tykk tåke.

Den 24. september passerte skipet Holman Island og var fremme i Vancouver 16. oktober, nøyaktig 85 dager etter hun forlot Halifax.

For ytterligere å sette en rekord, gikk St. Roch fra Vancouver til Halifax i 1950, denne gangen via Panama-kanalen. Hun ble derfor det første skip som seilte rundt hele det nord-amerikanske kontinent.

I 1954 ble skipet utrangert og kjøpt av byen Vancouver.

I 1962 gikk det opp for befolkningen hvilket klenodium St. Roch egentlig var. Skipet, som Henry Larsen kalte for «the ugly duckling» er i dag restaurert tilbake til utseende i 1944 og er i dag en del av et museum som i utforming ligner meget på Frammuseet på Bygdøy.

Navnet Henry Larsen er kjent over hele Canada. Han ble symbolet på kanadas suverenitet i de arktiske farvann. Men navnet er ikke kanadisk, men norsk. Henry Larsen var nemlig født i Fredrikstad 30. september 1899. Han reiste til sjøs i en alder av 12 år. Han leste alt han kom over av litte-



ratur om oppdagelsesreiser og et møte med Roald Amundsen i Seattle ble hans skjebne. Han ville til de arktiske strøk. Etter noen år i kystfart på Alaska gikk han inn i The Royal Mountain Police. St. Roch ble bygget samme året og han fikk kommandoen på skipet. Dermed startet en eventyrlig løpebane som gjennom alle år var knyttet til kysten, øyene og sundene i det kanadiske ishavet. I alt har St. Roch foretatt 11 overvintringer, alle med Henry Larsen som skipssjef. Henry Larsen døde 29. oktober 1964 i en alder av 65 år og er begravet på The Royal Mountain Police's æreskirkegård i Saskatchewan.

Vancouver er på mange måter Canadas utpost til de arktiske farvann. Den kjempestore isbryteren som The Royal Mountain Police fikk bygget i 1984, fikk navnet Henry Larsen som en honnør for hans arbeid og innsats for å hevde Canadas suverenitet i de arktiske farvann.

Arne Drage

Malmdrageren «Klara Kunstmann»

Ved en av de store fjordene på Helgeland vokste jeg opp i 1920-årene. Værmessig hørte vi til indre strøk og det betydde blant annet at vi kunne ha varme herlige sommerdager og bitende kalde vinterdager. Ikke desto mindre var vi til dels sterkt influert av værforholdene ved kysten – de såkalte ytre strøk.

En vinterdag etter at jeg hadde begynt på folkeskolen – skjedde noe høyst uvanlig i den ellers stille bygden. Det hadde snødd i dager og netter og det var kommet store mengder snø. Mange steder var det omtrent ufremkommelig og til store hindringer for ferdsele. Så blåste det opp til sydvestlig kuling og kraftig regn – som vasket bort snøen og forårsaket et forferdelig hålkedeføre i området.

Fjorden er omtrent øst-vestvendt og når det blåser vestlig vind – går bølgene i fjordens lengderetning og danner grov sjø. Utover ettermiddagen og kvelden dreiet vinden mere vestlig og vindstyrken steg til storm og voldsomt drev i bygene. Folk gikk «mann av huse» – som man sier for å ta vare på båter og bruk.

Oppveksten er vel for de fleste en interessant og utviklende periode i menneskenes liv – hvor man kanskje opplever dramatisk sterkere enn senere i livet. Et par jevnaldrende kamerater og jeg kledde godt på oss og gikk ut på hálkeføret i kveldsmørket på

veien langs fjorden. Det hevdes med krav på pålitelighet at dette var 13. februar 1930. Jeg kan ikke bevise dette, men har heller ingen grunn til å betvile riktigheten.

Så vidt erindres var det måne i luften – som gjennom huller i det mørke skylaget (som med stor fart seilte over himmelhvelvet) sendte trolske lysbunter ned på jorden og sjøen – der vi gutter vandret langs fjorden. Stormen brølte og i vindkastene måtte vi huke oss ned og holde fast i hverandre for ikke å bli feiet bort. Kan vel si at vi guttene opplevet dette med skrekkblandet fryd.

Borte i mørkbakken fikk vi først øye på to store stjernelignende lys i forskjellige høyde – som vi ikke hadde lagt merke til tidligere. Deretter en stor svart skygge som kom ut av uværet og bredte seg som et mørkt teppe ved innløpet til fjordarmen. Etter hvert kom det flere lys til syne – blandt annet signallanterner. Det så videre ut som det svære uhyret skulle stenge innløpet til fjordarmen vi stod ved.

Etter en stund syntes man å skimte konturene av et kollosalt skrog – eller hva det nå kunne være. Deretter lot «monsteret» til å dreie rundt og stoppe opp i den opprørte sjøen. Slik opplevde vi småguttene dramaet og stirret omtrent øynene ut av oss.

Det var signalert storm eller orkan på

kysten og det var også sendt ut tilsvarende varsel i radio – men de færreste av innbyggerne der hadde radiomot-takere på den tiden. Natten igjennom raste stormen voldsomt og truet med å løfte takene av husene i bygden. Uværet førte til flere havarier innen sjøtransporten i området og forårsaket atskillige skader på bygninger og kaianlegg m.m.

Da dagslyset kom den påfølgende morgen – hadde stormen løyet noe. Det enorme «vidunderet» ble synlig for alle og ble dagens samtaleemne. Folk undret seg stort som ventelig kunne være i ei bygd hvor det hendte heller lite. Da stormen noe senere ut på dagens stilnet av og været ble bedre – hev malmdamperen opp ankrene, forlot fjordarmen Utskarpn og fortsatte til bestemmelsesstedet.

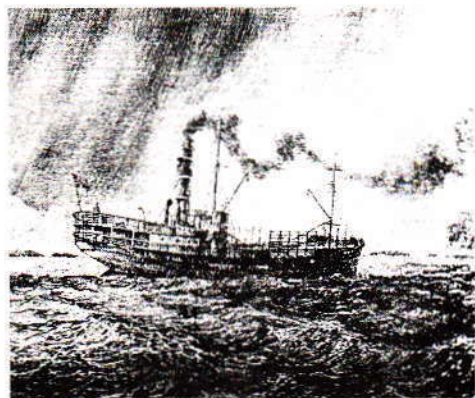
Forhistorien er etter erindringene omtrent følgende:

Det store tyske malmskipet «Klara Kunstmann» var destinert for Mo i Rana – for innlasting av jernmalm.

Skipet var i ballast (tomt) og lå høyt på vannet under seilassen nordover. Propellakslingen lå i vannskorpen – slik at bare omtrent halve propellen og halve roret var i sjøen. Det gav skipet liten fart og dårlige styringsmuligheter.

I stormkastene mellom fjellene ute i Ranfjorden mistet skipet styrefart og styring. Skipet ble slått på tvers av været og drev inn mot fjordarmen Utskarpn, hvor det holdt på å drive på land. For å redde seg ut av denne farlige situasjonen – satte skipet ut begge baugankere, som forårsaket den sterke dreiningen opp mot været, som vi guttene var vidne til og manøvreringen for øvrig. Skipet hadde ikke stor klaring idet innløpet til fjordarmen har noen holmer nordvest og noen skjær i sørvest. Ankringsmanøvreren reddet sannsynligvis «Klara Kunstmann» fra å havare i det overhengende været.

Ingolf Førnes



Kunstmappeprosjektet

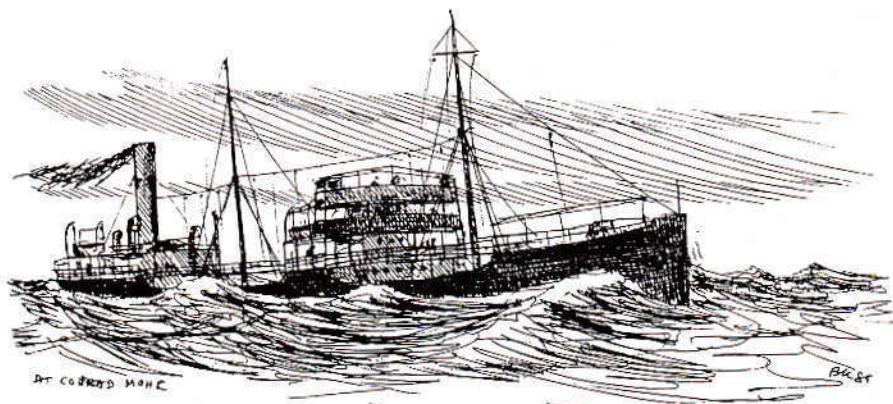
Har du skaffet deg noen av de unike litografiene av Karl Erik Harr, Dag Rødsand, Hans Gerhard Sørensen, Geir Kleppan og Bjørn Willy Mortensen?

Gå sammen om å kjøpe en mappe er også en mulighet.

Forespørsler om kunstmappen eller fondet kan rettes til:

Norsk Veteranskipsklubs Fond til Bevaring av Eldre Fartøyer
Postboks 1287 Vika
0111 Oslo 1

«Conrad Mohr» – Norges første damptanker

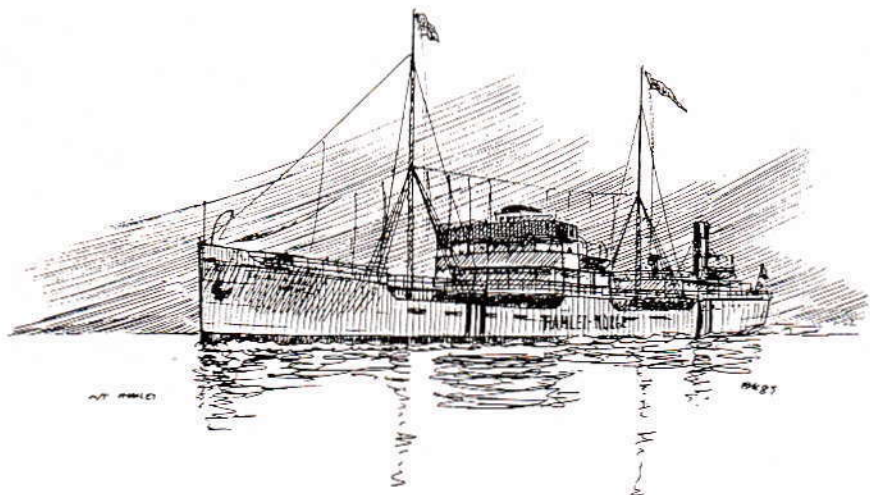


Den første damptanker kontraherte for norsk regning, var «Conrad Mohr», som ble bygget i Middelsbro' i 1909. Det var anskaffet for å frakte olje fra USA til Vestlandske Petroleumskompagnis anlegg ved Oslo og Bergen. VP eide 50% i skipet. Den andre halvparten eide ingen ringere enn Christian Michelsen, som

for øvrig også var skipets reder. Det førte Michelsens karakteristiske skorsteinsmerke, fire svarte stjerner i krans rundt en gul skorstein. «Conrad Mohr» hadde en lasteevne på 6.100 dwt., og var Norges eneste tankskip i oversjøisk fart fram til slutten av 1913. Skipet var i norsk eie til 1930, da det ble solgt til Hellas.

«Hamlet»

– Norges første motortankskip



I løpet av mellomkrigsårene fikk Norge verdens største flåte av motortankskip utenom de som eides av de store oljeselskapene. Det første av disse var motortankeren «Hamlet». Det ble bygget av Götaverken i 1915 som «Varjag» for svensk-russiske interesser, men på grunn av verdenskrigen kunne ikke bestillerne overta skipet.

Det ble i 1916 overtatt av Drammensrederiet Bruusgaard Kiøsterud & Co. Tonnasjen var 6.800 tonn dw. og skipet kostet 5,9 millioner kroner – et

meget høyt beløp den gang, selv om det var verdenskrig og tonnasjemangel. En del av aksjonærene var også svært kritiske til kjøpet. Men i løpet av de 20 år «Hamlet» seilte for Drammensrederiet, gav det en netto fortjeneste på 23 millioner kroner. I 1937 ble det solgt og omdøpt til «Credo», senere til «Realf II». Skipet var i norsk eie til 1947 da det ble solgt til Italia og omdøpt til «Ariete», senere «Sabotino». Norges første motortanker ble opphøgd så sent som i 1955.

The Donkyman

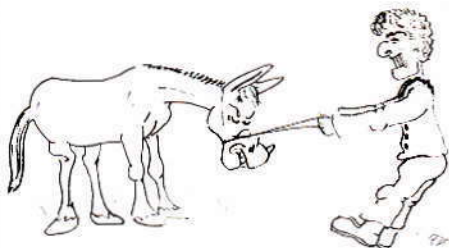
Donkyman er en offisiell stillings- og funksjonsbenevnelse som fortsatt er i bruk ombord i skip. Likeledes er donkeykjele en helt offisiell benevnelse på en hjelpekjele. Donkeykjelen blir i stor grad benyttet til å skaffe varmt vann og eler steam til strømaggregatene, enten under gange eller ved landligge, alt etter skipets maskinelle utrustning. Med andre ord, donkeykjele er rett og slett en hjelpekjele og donkyman er stillingsbeskrivelsen på den personen som har til hovedoppgave å passe på denne kjelen, vedlikeholds- og driftsmessig.

En kan stille spørsmål om hva bakgrunnen for en slik benevnelse kan være? Har det sammenheng med en helt spesiell hendelse å gjøre eller har den en helt naturlig forklaring?

Vi har alle sett tegninger fra den tiden da lasting og lossing av seilskuter foregikk med mannekraft. Varene ble båret ombord og i land. Mennesket har alltid vært opptatt av å forenkle funksjoner. Det gikk derfor ikke lenge før lastebommen ble en konstruksjon som lettet laste og losseoperasjonen. Et videre skritt var at man satte et esel til å dra i den ene enden av heisemekanismen. Eselet er som vi alle vet et meget sta dyr. For å få en så god effekt ut av eselets trekraft som mulig, måtte det til en eselpasser med spesielle egenskaper. Denne eselpasseren som fikk eselet til å spasere frem og tilbake, ble derfor naturlig kalt «the donkyman».

Etter hvert som utviklingen gikk videre, kom kjelen og denne ble montert på dekk. Denne ga steam til den enkle vinsjen som ble koblet inn mot heisemekanismen på bommen. «The Donkyman» ble overflødig, men noen måtte passe på denne kjelen og hva var mer naturlig enn å ansette den nyss arbeidsledige «donkyman» til å passe kjelen?

Hva var mer naturlig enn at denne mannen ble kalt the donkyman, han hadde jo tidligere passet på at eselet fikk opp lasten. Etter en tid med videre utvikling av teknikken, ble kjelen flyttet ned i maskinrommet, både til fremdrift og til hjelpe-maskineriet. Både navnet på kjelen og kjelepaseren ble overført til denne nye situasjonen.



Slik har det opprinnelig navnet, som var helt naturlig i den opprinnelige situasjonen, blitt overført til ny teknikk og tilsynelatende blitt til en uforståelig benevnelse.

Ser en på navnet isolert, ut fra dagens situasjon, er navnet helt malplassert, men det har som sagt en opprinnelse som er helt logisk:

«Eselet og mannen som passet det. Deretter den lille kjelen på dekk og mannen som fortsatt måtte passe kjelen og til sist hjelpekjelene ombord på moderne skip som også trengte sin oppasser.»

Men donkymannen selv? Jo, han var ofte noe for seg selv, noe sta og egen, men ingen sammenligning for øvrig. Navnet har sin naturlige utviklingslinje.

Arne Drage

Med barndommens dampbåt fra Bergen . . .

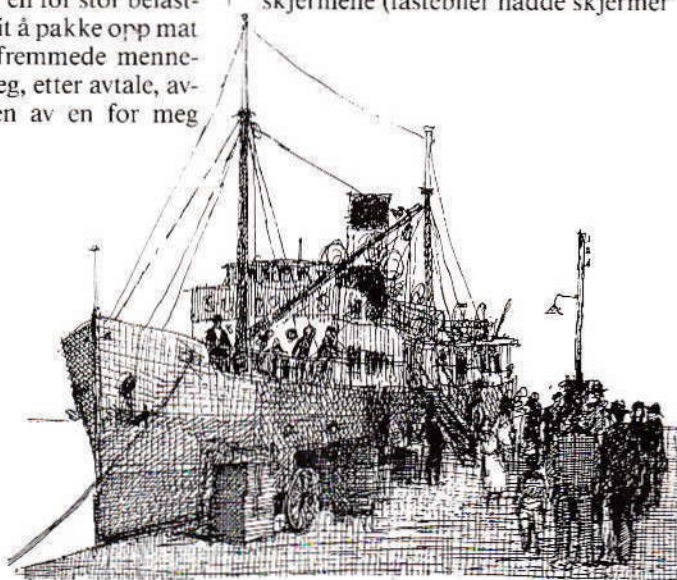
«På kaia stod grupper av menn, tette av vestlandsk skepsis»

Min barndoms dampbåt gikk fra Bergen til bestefar. Fornemelsen av eventyrlighet, lengde og av hvor eksotisk reisemålet er, er jo avhengig av hva man har å sammenligne med. Jeg hadde ikke vært lenger enn til Oslo i bevisst tilstand (1 time med buss, Schøyens Bilselskap). Jeg ble sendt på sommerferie med toget til Bergen. Dagtoget. Det var det billigste. Jeg hadde mat med i en matboks av blikk. Det var et bilde av Eiffeltårnet på lokket. Det var mange i kupeen og det ble ikke til at jeg spiste den maten. Det var en for stor belastning på min selvtillit å pakke opp mat i en kupe full av fremmede mennesker. I Bergen ble jeg, etter avtale, avhentet på stasjonen av en for meg

fremmed dame, og ført til Vågen og ombord.

De reisende den gang hadde filthatter og garbadinfrakk, (i hvert fall gjaldt det vestlendinger). Det forekommer meg at de reisende den gang var meget opphisset. De stod på dekket i forskremte og opphissete grupper. («Har du møsset den små brune kufferten med gummistøvlene, har du billættene?») Som en flokk flyktninger i vinden. Skremt dit av Reisens voldsomhet.

På brygga skranglet lastebiler med skjermene (lastebiler hadde skjerm





på utsiden den gang). Måker skrek over Vågen. Klokke slo og det romlet voldsomt i damskipets indre. Hun skalv som i veer. Som en fødende vannku. («Nå må du koma ombord. Hold an der, Se opp for hiven.») Måkene skrek fortvilet mot himmelen og flagret i luften som grått, desperat papir. Propellvannet skummet gult og hvitt rundt akterenden. Båten gikk fra land.

Min barndoms dampbåt var innom alle Vestlandske brygger. Menn gikk over gangveien med oksekalver i bånd. Jeg kan ikke huske at jeg syntes det var noe rart. Jeg regnet vel med at folk var på reise vestpå med storfe i bånd, sånn som folk hadde med seg hunder østpå. Jeg forbandt det ikke med slakting og død. Kalvene var uendelig sørgmodige i sine bløte, krøllede ansikter. Men bøndenes ansikter var fylt av vestlandsk, testamentarisk alvor. («Vi er alle kalva i Gud sin dampbåt»). Bøndene gikk over gangveien og forsvant oppover mellom husene. De snudde seg ikke og så seg ikke tilbake for da ville de ha blitt til salt. De forsvant som om de forlot Sodoma og Gomorra med sin kalv.

Nede i skipets buk luktet det varm

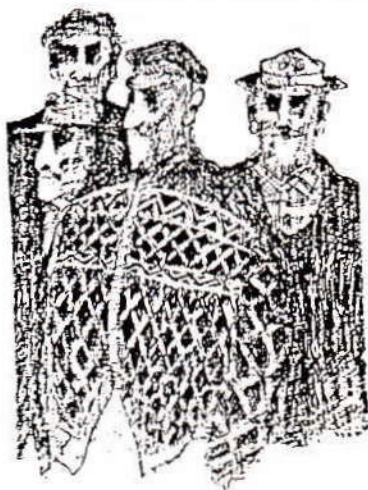
olje og varme maskindeler. Båten var levende og hennes hjerte slo. Dertil luktet det får-i-kål og svakt av gammel, syrlig sykdom.

Jeg våget meg ikke inn i salongen. Det var for fint. Men jeg kunne se inn der. Det glimtet i hvite duker og lakk. Opp fra salongens blanke mahognyparadis steg vakre mennesker opp til solen før de steg ned igjen til sin mørke rikdom.

Reisen, for det var en reise, tok hele dagen innover de Sunnhordlandske fjorder. Til klokken ti om kvelden. Da kom vi til bestefars brygge. Bestefars brygge lå helt innerst i fjorden. Der sank dalen ned mot vannet og fortsatte i dypet.

*Jeg hadde åtte tanter
en sommersky av tanter
det suste i dem som i trær
de summet rundt som humler
som varme sommerhumler
og luktet melk og bringebær*

I tillegg til bestefar hadde jeg en mengde tanter og onkler der inne i fjorden. (Når jeg sier «bestefars bryg-



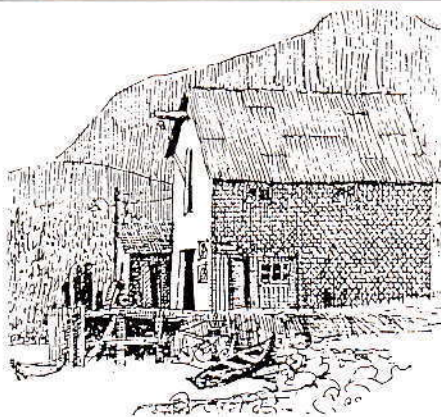
ge», var det bestefars brygge. Han var damskipsekspeditor. På brygga var det sjøhus i to etasjer. Der var det reklameskilt for Hansa Bryggeri og Tiedemanns Tobak. På sjøhusloftet hang det tauverk og glasskuler og ukjente fiskeredskaper. I første etasje var det sekker med kraftfôr og innepakkete landbruksmaskiner i vakre farger. Slåmaskiner sto og strakte kniven opp. I halvmørket så de ut som mystiske dyr inne mellom kraftfôr-sekkene).

Bestefar og mine onkler var sjøens folk. Bestefar hadde vært i California. Han hadde Cowboyhatt og bart. Mine onkler hadde vært til sjøs. De uttalte forakt for bønder. De sa at bøndene gadd ikke gå ned fra traktorene lenger nå, sa de. Du kunne ikke lenger se et traktorsete, sa de, for det satt en bonde på det til enhver tid.

På kaia sto det grupper av menn, tette av vestlandsk skepsis. Jeg hadde inntrykk av at de stod der alltid. Fra om morgenen til 11-dampen hadde kommet og gått. Det var nok ikke tilfelle. Det var nok ikke de samme hele tiden, men jeg trodde det da.

*En flokk fortapte spillemenn som
visste hva de visste
og sto der til det siste,
de tvilte på et hvert bevis
på kunstgjødsel og jomfrufødsel
og Haguesund Avis*

Jeg husker den sommeren som den lengste og varmeste i mitt liv. I fjorden sang stillheten. Når jeg satt i færingen kunne jeg høre en ensom måke og alltid en bekk som rant ut et eller annet sted. (Det er alltid en bekk å høre på Vestlandet). Måken var gammel



og glemt der inne i fjorden. Hun bodde på sjøhustaket. Satt der og stirret utover fjorden for det meste, med runde øyne. Litt apatisk, som den blir som er rammet av arbeidsløsheten (dette var i de harde tredivetallet. Jeg visste jo ikke at de var så harde da.) På kaia var det alltid folk som man kunne stille seg ved siden av og høre på. (Deres form var lavmælt sarkastisk overfor det meste, men de var meget vennlige mot stillferdige barn).

Hver kveld kom 11-dampen.

Hvor møtes folk nå, om kvelden om sommeren, på en liten plass på Vestlandet?

Hvordan ble de gift, nå når dampen ikke går lenger?

Blir noen forlovet på en bussholdeplass?

På slutten av sommeren, antageligvis i begynnelsen av august, eksploderte matboksen. Jeg hadde latt den uspisste maten bli liggende oppi der. Brød med egg? Lokket sprang opp med et dumpt brak en morgen. Inni hadde det dannet seg en masse som lignet skum eller en vase spindelsvev.

Tekst og tegning Odd Børretzen.
Bergens Tidende

Overbygde livbåter

– eldre enn våre veteranskip

Den overbygde livbåten har blitt utviklet og forbedret i løpet av de to siste ti-år. Den er i dag akseptert som et langt bedre alternativ enn den vanlige livbåttypen. Ideen om å lage en overbygget livbåt for bedre å kunne ta seg bort fra skipsvrak og overleve på det åpne hav er mye eldre. Prototypen til en overbygget livbåt går helt tilbake til århundreskiftet og faren til denne ideen var kaptein Ole Brude fra Ålesund. Han seilte i 1904 sammen med tre andre personer fra Ålesund til Boston i USA. Reisen som startet fra Ålesund i august 1904 tok ganske nøyaktig 5 måneder og beviste at fartøyet virkelig var sjødyktig. Etter seilasen skrev kaptein Brude boken «URÆD» og Dampskibsposten gir en beskrivelse av båten og turen bygget på boken.

«URÆD» var bygget av stålplater og hadde fasong som et egg. Båten som ble benyttet på turen til Amerika var 18 fot lang, 8 fot bred og 8 fot dyp. Denne størrelsen som kan romme opp til 40 personer synes å være den best egnede størrelse for et passasjerskip. For lasteskip derimot synes en båt på 14 fots lengde å være den mest hensiktsmessige. Båten var utstyrt med en lett håndterlig slingrekjøel som hindret avdrift og rulling. Foruten denne slingrekjøelen var det montert en bred fenderlist som også motvirket slingringen. På toppen var det montert et utkikkstårn hvor rommannen hadde utsikt rundt hele horisonten gjennom 4 ventiler. Båten var utstyrt med dobbel bunn som igjen var delt inn i fire adskilte seksjoner. Disse ble på overfarten til Amerika benyttet til å lagre proviant



«URÆD» utenfor Ålesund museum i dag



«URÆD» straks etter avgang fra Ålesund 7. august 1904.

og kunne nåes via 4 forskjellige mannehull. Båten var dessuten utstyrt med WC som kunne lenses ved hjelp av en pumpe. Konstruksjonen av slingrekjølen var slik at en kunne senke og heve den fra innsiden. Tanken med dette var at en skulle ha mulighet til å ta inn kjølen hvis en skulle strande på en sandstrand etc. Båten ville da bli vasket på land på den roligste måten uten store skader på folk og utstyr som måtte befinne seg ombord.

Kaptein Brudes' ide var at skipet kunne låres som en vanlig livbåt hvis nødvendig. I tillegg kunne båten gjøres lufttett, slik at en kunne beskytte folkene ved en eventuell brann ombord. Var det umulig å sette båten på vannet, kunne en bare løse stopperne, gå inn i båten og vente til skipet sank.

Den ville selvfølgelig følge med noen meter under vannet, men snart ville den komme opp til havflaten som en dykkende and.

Ideen om å krysse Atlanteren fikk Kaptein Brude straks etter at han hadde bestilt båten ved Ålesund Mekaniske Verksted. Helt fra begynnelsen var han overbevist om båtens egenskaper. Noen bedre måte å demonstrere dette på kunne en ikke få enn ved å krysse Atlanteren med dens vekslende sjø og værforhold. Det viktigste for kaptein Brude var imidlertid å bevise at båten kunne brukes over lengre tid og distanser bare en hadde proviant og vann ombord.

Det var mange som ville være mannskap på turen over Atlanteren. De

som ble med på turen i tillegg til Brude var Styrmann Lars Thorsen, 46 år; Lars Madsen, 28 år og Johan Johannesen, 24 år. Avreisen ble bevisst ut-satt til så langt ut på høsten som mulig. Dette for å bevise at båten kunne tåle de beryktede høststormene i Nord-Atlanteren. Da en ikke kjente seilingshastigheten på båten ble det tatt ombord proviant for 6 måneder. Provianten bestod i hovedsak av hermetikk, salt kjøtt og skipskjeks som ble stuert ned i de hule benkene og dobbeltbunnen. I tillegg hadde de med seg noe petroleum som var beregnet til lys i oljelampene. Det ble tatt med ca. 2500 liter vann, men i tillegg hadde Brude konstruert en regnsamler. I prinsippet en omvendt paraply som ble hengt opp i masten. Det viste seg at denne var meget effektiv og ga et godt tilskudd til vannforsyningen. «URÆD» ble sjøsatt 25. juli 1904. De påfølgende dager ble benyttet til de siste forberedelser. Alle forsyninger ble stuert på plass og de nødvendige instrumenter ble nøye montert.

7. august 1904 la disse dristige menn ut på seilasen over Atlanterhavet. De rundet Rundø fyr og satte kursen direkte mot Shetland. Vinden var noe spak, så farten ble bare logget til 2,5 knop. På overfarten var vinden noe varierende slik at farten varierte fra 6 til 2,5 knop. Ved midnatt, natten mellom 9. og 10. august passerte «URÆD» Lambarnes fyr og klokken 10 på formiddagen kunne de ankre opp i Baltasound.

På grunn av sterk motvind ble de liggende i Baltasound helt til 19. august. I svak nordlig vind passerte de 8 n. mil av Muckle Flugga og dette var den siste landkjenningen de hadde. Den virkelige prøven lå nå foran dem og

kursen ble satt direkte mot St. Johns på Newfoundland. Men erfaringene fra overfarten mellom Norge og Shetland hadde styrket kaptein Brude i troen på at båten virkelig skulle innfri hans forventninger om sjødyktighet. Det viste seg at båten, på grunn av utformingen, var meget myk og behagelig i alle bevegelser. Den hadde så myke bevegelser at et vannglass kunne stå på bordet uten å velte selv i meget stor sjø.

I de neste ukene viste Atlanterhavet seg fra en side som ikke gjorde skam på ryktet. Under en forrykende storm ble de satt hele 300 nautiske mil tilbake. Men mellom de mange stormer brukte de tiden til å prate, lese bøker og røke, som kaptein Brude sa.

«URÆD»s bevegelser var som en måke på vannet. Hun løftet seg mykt og elegant som hun var en del av sjøen, uten hugg og slag.

Etter lang tid i sjøen kom de frem til St. Johns på Newfoundland den 17. november. Etter noen dager under land, satte de kursen videre til Boston hvor de strandet den 6. januar 1905. Under strandingen utenfor Floucesters fikk «URÆD» bare ubetydelige skader. Antagelsene og teorien om at slik stranding ville foregå meget mykt holdt stikk. Alle kaptein Brude's teorier holdt.

Det skulle imidlertid gå nærmere 70 år før «URÆD»s egenskaper skulle slå igjennom som standard livbåtdesign. I dag er overbygde livbåter en selvfølge.

Båten er i dag utstilt utenfor Ålesund Museum. Et synlig bevis på en tanke og en konstruksjon som var langt forut for sin tid.

Arne Drage

Fra svenskegrensen til grensejakobselv

Byglandsfjord

8. mars ble de over hundre år gamle sluseportene og jernkonstruksjonene heist på land ved Storestraumen i Bygland.

Sluseportene synte seg å være i forbausen-de god stand etter over hundre år under vann.

Slusene ved Storestraumen ble bygd i 1869 og senere ombygget i 1912. I den tiden gikk dampbåtene «Bjoren» og «Dølen» i fast rute mellom Byglandsfjord og Ose. Restaureringa av slusene er en del av en langsiktig plan for å sette «Dølen» inn i turistfart på Byglandsfjorden.

Setesdalsbanen

Det nærmer seg slutføring for rehabilite-ring av Lok. 2 på Setesdalsbanen. Lokomotiv nr. 2 har vært å finne på Setesdalsbanen så og si uavbrutt siden banen ble åpnet i 1896. Lok. 2 er et gammelt Dubbs & Co. lokomotiv og ble bygget i 1894. Lokomotivet vil bli satt i drift og som dugnadsgjengen sier: «Hun lengter etter frisk luft etter ti år i lokomotiv-stallen».

D/S «Rogaland»

Gamle ærverdige «Rogaland» er kommet tilbake til Stavanger.

Båten ble bygget i 1929 ved byens eget Støperi og Dok og seilte i nærmere 40 år i kysttruten Oslo-Stavanger-Bergen. Under den store eksplosjonen i Bergen i 1944, da en tysk båt lastet med sprengstoff gikk i luften, ble båten sterkt skadet.

Skipet ble i en del år benyttet til sandblå-singsfartøy og hadde en rekke varierte oppdrag. Skipet har imidlertid i de senere

år vært benyttet til losjiskip i Gøteborg. Både Kystlaget Ryggja, den lokale forening av Forbundet Kysten, fylkeskonser-vator Egil Harald Grude og Stavanger sjøfartsmuseum mener at skipet er av stor verdi for distriktet. Innkjøpsprisen på 500.000,- er skaffet tilveie med bidrag fra foreninger, enkeltpersoner og bedrifter i Stavangerområdet. Det er stort optimisme i Stavanger og det er håp om at skipet alle-rede denne sommeren kan seile på Ryfylkefjorden.

Norsk Veteranskibsklub og Veteranskips-laget Fjordabåten gratulerer.

Ramslibåten

Den over 90 år gamle Ramslibåten på Sirdalsvatnet er nå ferdig restaurert og selve innvielsen av båten skal skje i slutten av juni på Tonstad.

Når og hvor båten ble bygget, er det ingen som med sikkerhet kan si i dag. Båten kom imidlertid til Sirdalsvatnet for drøye 90 år siden. Båten gikk aldri i fast rute, men fungerte som taxibåt for alle slags oppdrag i 70 år helt til den gikk i opplag i 1965. Båten gikk fortrinnsvis mellom Osen, Haukom, Tonstad og Ramsli.

Den andre båten som traffikerte Sirdalsvatnet, dampbåten «Fram» fra 1885 til 1941 er dessverre forsvunnet for alltid.

Restaureringsarbeidet er utført av Lundesnes Båt og Treindustri på Åvik.

Vi gratulerer Foreningen Ramslibåtens Venner og dens 200 medlemmer med den nyrestaurerte båten.

Industriproduktet «Strandebarmsfæringen»

I Øystein Færøyvik sitt grundige bokverk «Vestlandsbåtar» står det etter måten lite om strandebarmsfæringen i høve til dei andre tradisjonsbåtane på kysten.

Atle Ove Martinussen heiter ein kar som har teke hovudoppgåve i historie ved Universitetet i Bergen i 1988. Emne: «Båtbygging i Strandebarm – produksjon og omsetnad av småbåtar i Strandebarm kommune 1920–1940».

Oppgåva er svært interessant lesnad for mange langt ut over Martinussen sitt eige fagmiljø, men spesielt for alle med historisk interesse i det legendariske båtbyggjardistriktet Hardanger/Sunnhordland.

Oppgåva er godt dokumentert og gir mange nyttige opplysningar om det intensive båtbyggjarmiljøet kring Hisfjorden. Indirekte finn ein også svar på kvifor Færøyvik har skreve så lite om strandebarmsfæringen. Denne båttypen er utypisk alle andre tradisjonelle småbåtar på kysten, då desse har funne si form langt attende i tida utan særlege endringar frametter. Dessutan har dei i hovudsak vore produsert for bruk i sitt eige nærmiljø.

Strandebarmsfæringen derimot vart tidleg ein eksportartikkel til andre distrikt. Fyrst som hjelpebåt i kystfisket her vest. Når fiskeflåten seinare fekk større fartøy p.g.a. utviklinga av eksplosjonsmotoren, måtte færingen frå Strandebarm sjå seg omm etter andre marknader.

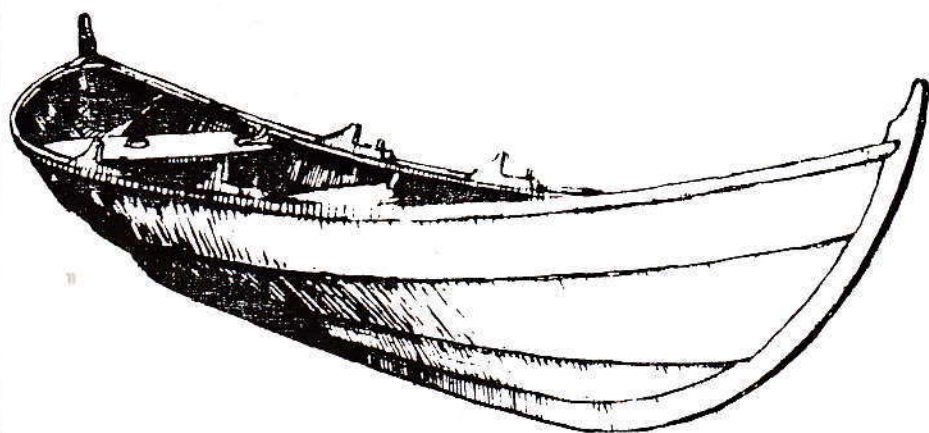
I mellomkrigstida blei færingen den «store» fritidsbåten i Oslofjorden. Båten måtte av den grunn endra form og innreising for å stetta dei nye marknadskrava. Seinare, når påhengsmotoren kom, måtte båten endra form att med m.a. spegel bak.

På denne måten syner oppgåva at Strandebarmsfæringen er eit industriprodukt som endrar seg i takt med krava frå stadig nye marknader.

Likeeins syner oppgåva utviklinga av den verksemda som me i dag kjenner under namnet «Fjellstrand» med sine to-skrogs passasjerbåtar i aluminium og med kundekrins over heile kloden.

Eit av tyngjepunkta i oppgåva er å syna at den omfattande småbåtproduksjonen i Strandebarm var utypisk for resten av denne type båtproduksjon i landet, både når det galdt omfang, marknadsdekning og produktutvikling. Det same gjeld utviklinga bak Fjellstrand som i sin tur er utypisk for resten av båtbygginga i Strandebarm.

Atle Ove Martinussen si oppgåve dokumenterer svært godt mange sider ved denne omfattande næringa. Han tar for seg marknadsutviklinga som syner korleis båten fyrst erobra Vestlandet, sidan Oslofjorden og vestkysten av Sverige. I periodar finn båten vegen til Færøyane, Shetland, Island og delar av dei britiske øyane. Vidare omfattar oppgåva marknadskanalane, frå dei større og mindre forhandlarane, men grundigast omhandla blir opprettinga og drifra av «Strande-



barm Båtbyggjarlag». Dette var eit tiltak oppretta av båtbyggjarane sjølve for å sikra eit meir stabilt salg og til meir rettmessige prisar.

Hovudemnet er likevel dokumentasjonen som kjem fram kring produksjonsomfanget, nærings- og kommuneøkonomien, sysselsettinga og næringsstrukturen. Mykje av dette blir samanlikna med framveksten av møbelindustrien på Vestlandet generelt og i dåverande nabokommune Kvam spesielt. Dei samanlikningar han gjer med omsyn til utviklingslinjer og framvekst i likskap og ulike trekk, gjer at båtbygginga i Strandebarm blir sett inn i ein samfunnsøkonomisk konsekvens. Slik sett er dette historisk dokumentasjon på sitt beste, totalt fri for spon- og tjørenostalgi.

I oppgåva finn ein også eit svært mangfaldig og rikt statistikkmateriale. Denne delen byggjer på ei sann kjelde av unike dokument. Det minner om reint filigransarbeid. Særleg forretningsdokumenta er viktige for forståelsen av dei historiske kunnskapane om næringa.

Den mest fasinerande sida ved oppgåva er dei sosiale dimensjonane bak næringa. Eigentleg handlar det om kampen for tilværet og levebrødet og dermed om pris-

krig, kjøp og salg og om korleis næringa sjølv tok opp kampen mot utbytting og tendensar til kartellverksemd. Vidare er det interessant å lesa om dynamikken i eit slikt næringsmiljø som gror opp i eit bestemt distrikt. Ytre sett kan det synast som om det gror opp vilkårleg. Eigentleg er det ikkje slik. Det er sjølv sagt snakk om å finna best mogleg utnytting og bearbeiding av eit høveleg og lett tilgjengeleg råstoff og korleis ei næring ut frå dette skapar miljø og vekst i eit gitt område.

Totalt gir oppgåva til Atle Ove Martinussen eit heilskapeleg og omfattande innsyn i eit næringsmiljø som høyrer heime i vår nære fortid. Litt pussig er det at oppgåva kjem i bokform og er tilgjengeleg for ålmenta same året som den siste heiltids båtbyggjaren i Strandebarm gir opp båtbygging som leveveg og går over i anna arbeid.

Håkon Drage

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

