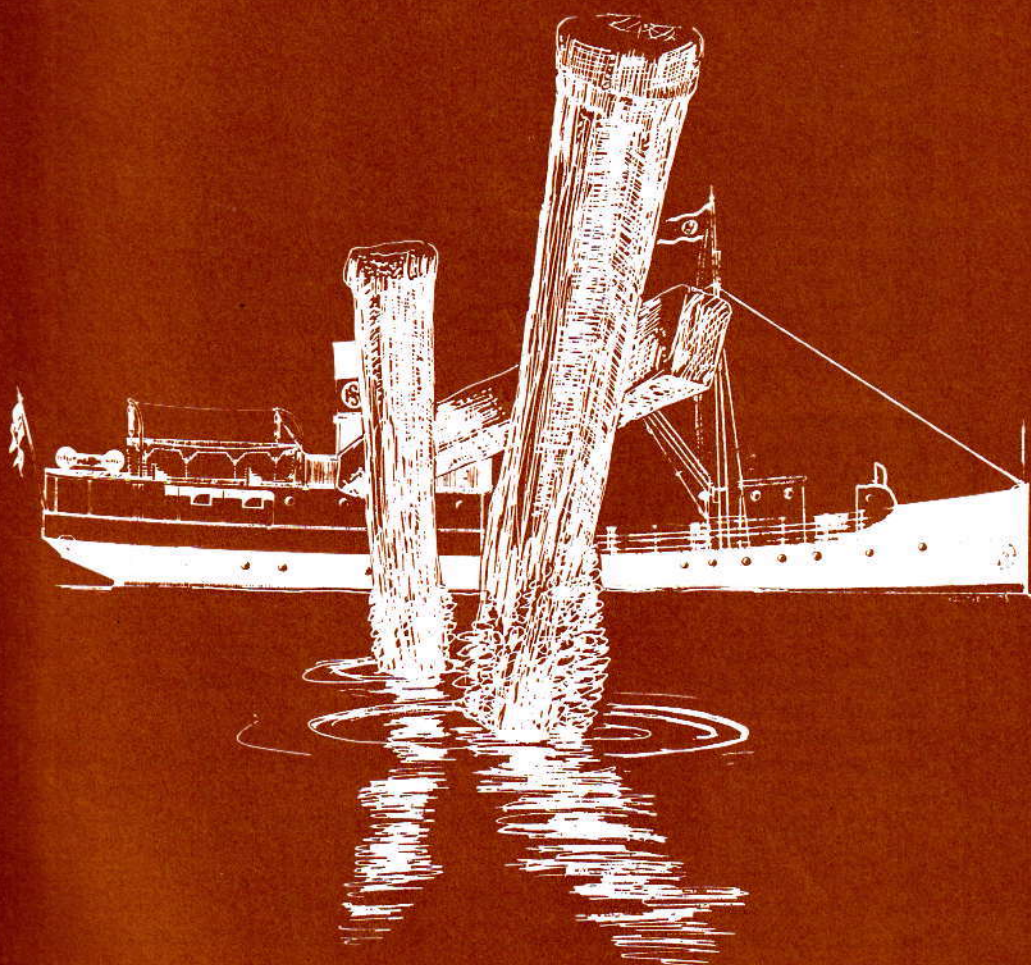


DAMPSKIBS

P O S T E N



Dampskibsposten

Dampskibsposten er medlemsblad for Norsk Veteranskibsklub, Oslo og Veteransklaget 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 1990

Norsk Veteranskibsklub

Formann:

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

Viseformann:

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

Sekretær:

Torkel Sjoner pr. tlf. (02) 37 37 53

Kasserer:

Trine J. Ervik pr. tlf. (02) 23-50-82

Styremedlemmer:

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

Asmund Toften pr. tlf. (02) 95 92 36

Elsa Ellila pr. tlf. (02) 25 52 60

Varamedlemmer:

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

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

Foreningens adresse:

Norsk Veteranskibsklub

Postboks 1287 Vika,

0111 OSLO 1

Veteransklaget 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:

Magne Kjeilen pr. tlf. (05) 58 76 88

Styremedlemmer:

Geir Røsseland pr. tlf. (05) 91 76 46

Jan Strand pr. tlf. (054) 10 972

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

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

Varamedlemmer:

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

Erik Småland pr. tlf. (05) 32 87 79

Ole A. Toresen pr. tlf. (054) 94 420

Foreningens adresse:

Veteransklaget Fjordabåten

Boks 1740

5024 Nordnes, Bergen

ISSN 0333-0281

I redaksjonen: Arne Drage, Korsvikhaven 37, 4638 Kristiansand. Tlf. (042) 43 153

Forside: "Kaistolpar" av Håkon Drage

Nordsteam 1990 i Tønsberg



Forlandet, Bohuslän, Børøysund og Kysten ved kaien i Tønsberg.

Det var mye folk langs kaiene da veteranskipene dampet inn på Tønsberg havn fredag 6. juli til det nordiske veteranskipsstevnet **NORDSTEAM 1990**. Tønsbergs egen D/S "Kysten" gikk først, etterfulgt av D/S "Børøysund", S/S "Bohuslän" fra Göteborg, D/S "Forlandet" og den lille slepebåten M/B "Stormprincess" fra Göteborg. Vår egen slepebåt D/S "Styrbjørn" lå allerede ved kai etter å ha vært slept ned for verkstedarbeider ved Måkerø Slip. Dessverre hadde værgudene vist seg fra den vrang siden tidligere i uken og høy sjø gjorde at M/S "Granvin" fra Bergen ikke kom seg rundt Jæren og at M/B "Bilfergen" ikke kunne gå fra Kragerø. Stevnet ble høytydelig åpnet av Tøns-

berg's ordfører og senere på fredagskvelden var det velkomstmiddag ombord på D/S "Kysten". Lørdag var en flott sommerdag, med tjukt av folk på kaia og stort besøk ombord på båtene. På kaia stilte Norsk Veteranvognklub med mange fint restaurerte veteranbiler.

Et stevne som dette har stor betydning for kontakten mellom de ulike foreningene som er engasjert i samferdselshistorie og det sosiale rundt arrangementet er viktig. For deltakerene ble det arrangert en utflukt med veteranbilkortesje og veteran tog lørdag ettermiddag til Hvalfangstmuseet og hvalbåten Southern Actor i Sandefjord. Festmiddagen lørdag kveld var



S/S Bohuslän ved kaien i Tønsberg.

vellykket om vi da ser bort fra ettervirkningene (det ble kommentert fra en av fyrbøterne på veterantoget at det i grunnen var en riktig middag etter som "skipskost pleide å være bedrevet i gamle dager").

Søndag striregnet det, men det var likevel mange som benyttet anledningen til å dra på utflukt med veteranbåtene eller -toget. S/S "Bohuslän" gikk en rundtur fra Tønsberg, mens folk kunne reise på kombinert båt/tog-tur til Horten med D/S "Kysten" og D/S "Børøysund".

Nordsteam 1990 satte sitt preg på Tønsberg og byen viste seg å være en fin vertskapsby for et arrangement av denne typen. Stevnet ble arrangert i samarbeid mellom Norsk Veteranskibsklub, Kystens Venner, Norsk Veteranvognklub, Tønsberg Automobilklub og Norsk Jernbaneklubb, og de positive erfaringene vi gjorde vil nok åpne for flere samarbeidsarrangementer i fremtiden.

Torkjel Sjoner

Seilingssesongen 1990



Ny, men likevel gammel stil på broen? Magne Hansen under filminnspillingen av "Måken".

Seilingssesongen 1990 har vært travel for mannskapet på Børøysund. Allerede første helgen i mai ble båten benyttet under innspillingen av Vibeke Løkkebergs nye film "Måker" på Hvaler. Riktignok var ikke vårpussen unnagjort, men en noe slitt båt virket kanskje mer ekte for filmen.

I mai og juni hadde vi i alt 24 charterturer, for det meste for firma som arrangerer en fjordtur for sine ansatte. Svært mange kommer igjen år etter år. Været var stort sett bra på alle turene, men uansett har stemningen ombord vært svært fin.

I tillegg til charterturene deltok Børøysund i Skomvær-festivalen i Porsgrunn. Denne ble arrangert til minne om 100-års jubileet for det kjente seilskipet. I den forbindelse gikk Børøysund i den gamle dampskipsruta mellom Skien og Brevik, hvor det var satt opp korresponderende tog slik at publikum kunne foreta rundreiser. Børøysund har de siste to årene deltatt i Son dagene som arrangeres i midten av juni. I år arrangerte vi åpen tur på reisen frem og tilbake, men dessverre tillot ikke tidsskjemact å gå turer der nede.

Etter Nordsteam 1990 i Tønsberg den



D/S "Børøysund"

første helgen i juli, var en del av de aktive mannskapene på en velfortjent, avslappende sommertur nedover Sørlandskysten.

Det har vært vanskelig å leie ut båten i høst, vi har hatt 6 ordinære charterturer i tillegg til at to bryllup har blitt arrangert ombord. Med tanke på hvilken fin stemning det kan være på fjorden en augustkveld er det i grunnen synd at juni har utviklet seg til å bli måneden "alle" skal på fjordtur. Nå fikk vi riktignok en forespørsel om vi kunne tenke oss å kjøre en tur den første søndagen i august med "et selskap som var villig til å betale det det ville koste", men Rolling Stones endte opp med å dra på tur med "Christian Radich" i stedet.

Akershusstevnet ble arrangert helgen 1.-2. september, med nydelig vær, mange flotte veteranbåter og mye folk langs kaiene. Vi har i mange år kjørt åpne turer for Bærum kommune en søndag i september, i år arrangerte de jazzcruise ombord i forbindelse med Storbandfestivalen i Sandvika.

Som et nytt tiltak arrangerte vi i år en "kollegatur" for mannskapet, hvor man kunne ta med seg venner og kolleger på en kveldstur på fjorden. Dette var et vellykket tiltak, med bra med folk ombord og god stemning.

Torkjel Sjoner

Børøysund som filmstjerne

Det var vel få som dengang D/S "Børøysund" gikk i rutetrafikk i værharde strøk nordpå så for seg at den lille sliteren skulle få en karriere som filmstjerne på sine gamle dager. Men båten har vært med både i utenlandske storproduksjoner og norske spillefilmer.

Debuten kom i 1972, da filmatiseringen av Jack Londons fortelling fra gullgravertiden i Alaska, "Når villdyret våkner", ble gjort i Norge. Det var den gang Brunkollen serveringssted i Bærumsmarka var ødestue i Alaska og Charlton Hestons m/hund sto bredbent ombord i en lett gjenkjennelig dampbåt som gled opp langs Alaskas øde kyst (Nesoddlandet).

På slutten av 70-tallet ble "Grenseland"-trilogien av Sigurd Evensmo filmet for NRK. D/S "Børøysund" hadde her bare en liten rolle, som lokalrutebåt under krigen som fraktet hovedpersonen Sverre Anker Ousdal ut fra hovedstaden.

Sigrid Undset's "Jenny" ble filmet av NRK Fjernsynsteateret i 1982 med Liv Ullmann i hovedrollen. Under navnet Concordia hadde D/S "Børøysund" rollen som dampbåten mellom Oslo og København en gang rundt århundreskiftet, og det ble filmet både en sommer- og vinterscene. En sommerdag filmet vi scenen hvor Jenny kommer tilbake til Oslo etter mange års utlendighet, hvor Drøbak illustrerte Kristiania og hvor det ble nedlagt et stort arbeid med å dekke til reklameskilt og jage bort tidsuriktige

cabincruisere og havseilere. TV-serien ble avsluttet med vinterscenen hvor "danskébåten" legger fra Akershuskai og bakser seg gjennom isflakene inn i vinterskodda.

I 1987 ble den islandske historien "Nonni" filmet av vest-tysk fjernsyn, hvor D/S "Børøysund" hadde rollen som rutebåten mellom Danmark og Island som redder et par barn som har drevet til havs i en pram. Opptakene ble gjort utenfor Horten, med tåkemaschinen som hadde problemer med å virke, og hvor man med litt triksing med kameravinkler fikk båten til å se større ut enn den er.

En langhelg tidlig i mai i år deltok vi i innspillingen av Vibeke Løkkebergs nye film "Måker", et drama om en familie fra tiden rundt 1. verdenskrig hvor Helge Jordal spiller far, Vibeke Løkkeberg mor og Løkkebergs to døtre hennes døtre i filmen. Filmens ytre handling er i korte trekk om en familie bosatt i en småby (Fredrikstad) hvor far er uheldig i forretningslivet og mister alt. Familien er tvunget til å flytte ut til en isolert øy utenfor byen hvor det meste av handlingen foregår. Og lokalrutebåten ut til Hvaler, det er D/S "Børøysund", hvor flere av mannskapet poserte som skipsmannskap i vadmelbukser, blåtrøye og lue.

Det er en facinerende opplevelse å være med på filminnspilling. På "settet" hersker strukturert anarki, et utall mer eller mindre viktige personer springer rundt med "walkie-talkie",



Helge Jordal ombord på Børøysund.



Helge Jordal og Vibeke Løkkeberg gjennomgår neste "filmskudd".

statister jages rundt og innspillingsplaner endres etterhvert som regissøren får bedre ideer.

Vi dampet inn i sundet mellom Nordre og Søndre Sandøy fredag morgen mens instruksjonene haglet over "walkie-talkien". ("Kan vi få mer røyk??", "Åhh, tut en gang til med den herlige fløyten!!"). Vi filmet en ilandstigningsscene, hvor familien settes i land med livbåten.

Livbåten ble låret, skuespillerne hjulpet ned med bagasje som besto av et par svære uhåndterlige amerikakofferter, en byste, et bur med høns, et blått spann og et lite, forskremt lam. Dette ble rodd til lands mens rokarene etter-

som de ikke hadde fått særlig instruksjon, var noe forvirret om hva de egentlig skulle gjøre. Vel inne ved stranden viste det seg å være langgrunt og etter en smule rådvillhet hoppet rokarene beslutsomt uti og trakk båten på land. Skuespillerne ble hjulpet i land og bagasjen bært med stort alvor opp på stranden. Og mens familien skuet opp mot sin nye tilværelse, ble båten skjøvet ut igjen og rokarene hoppet usedvanlig lite elegant oppi. Plutselig lød KUTT og ned fra trehollet hvor filmkameraet var plassert, kom det springende en rekke mennesker. "Åh - det var så VAKKERT" ropte innspillingslederen, mens sminkøse og kostymensvarlig kastet seg over skuespillerne og stillbildefotografen



Mannskap anno 1914.

tok bilder fra alle vinkler, "men dess-
verre virket ikke kameraet så vi er
nødt til å ta scenen om igjen".

Og 4 ilandstigninger senere var de for-
nøyd. Den som likte seg dårligst var
lammet som da det for fjerde gang ble
lempet ned i livbåten i skrekk, tisset på
kjolen til datteren til Vibeke Løkke-
berg.

Deretter filmet vi noen fartscener hvor
båten gikk for full fart og med svart
røyk gjennom skjærgården. Dette er
lettere sagt enn gjort, cabincruisere
har en slem uvane med å dukke opp
akkurat når de ikke skal.

Det ble så filmet flere scener på akter-
dekket, og siden det var en vakker
kveld med flott solnedgang ble manu-
set endret slik at det ble en langtur fa-
milien var ute på istedet for en dags-
reise. ("Kaptein, kan du styre INN i
solnedgangen?").

Filmen "Måker" vil ha premiere rundt
juletider.

Torkjel Sjoner

En av de eldste norskbygde dampmaskiner?

I 1895 ble det bygget en liten dampbåt, 41 fot lang, hos Mjellum og Karlsten i Bergen. Skipet hadde byggenummer 3 og maskinen nummer 15. Båten var kontrahert av Øvre Olden Dampbaadlag ved J. Brynstad, og fikk navnet "Brixdal".

I mange år gikk Brixdal trofast i turisttrafikk på Oldenvatnet, men i 1926 var det slutt. Da overtok m/s "Alda" som i 1976 ble avløst av en ny "Briksdal".

Maskinisten på Brixdal fikk maskinen som betaling for å gå til Florø med båten. Maskinen ble stående i mange år i maskinistens verksted i Loen. Sommeren 1989 fikk jeg overta maskinen og har den siste vinteren overhaldt den. Den viste tydelige tegn på lang tids bruk, slark i alle lagre og glideflater, men dette er nå brakt i orden. Den går rolig og fint på trykkluft og er lett å manøvrere.

Jeg har et håp om å kunne anskaffe en passende kjele og få montert det hele i en egnet båt slik at publikum kan få se hvordan en gammel fin dampmaskin arbeider.



Maskinspesifikasjon:

1 cylinder 5 NOM. H.K

Slaglengde 9 "

Boring 4 "

Omstyring er av typen Floodman.

Den ha vanlig flatsleide og ca 70 % fylling.

Kaare Taule

D/b „BRIXDAL“

og M/b „ALDA“ på Oldenvatn.

Rute kvar dag frå 15. juni til 1. sept. 1934

Opover:

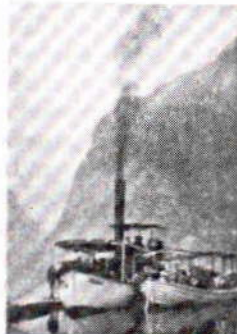
Frå Eide Kl. 11
til Rustøen 12

Nedover:

Frå Rustøen Kl. 16.30
til Eide 17.30

Skyss-stasjonar: Ved Yris Hotell og Rustøen. Restaurant i Briksdal. Rikstelef.: Olden, Eide og Rustøen. Båt utanom ruta må tingast fyrråt.

Olden Dampbåtlag,
Olden i Nordflord.



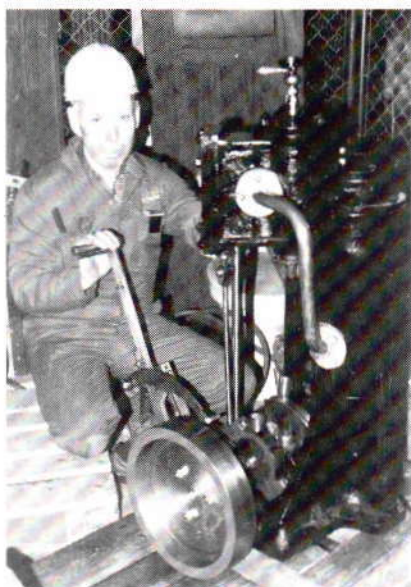
En av de eldste norskbygde dampmaskiner?

I 1895 ble det bygget en liten dampbåt, 41 fot lang, hos Mjellem og Karl- sen i Bergen. Skipet hadde byggenum- mer 3 og maskinen nummer 15. Båten var kontrahert av Øvre Olden Damp- baadlag ved J. Brynstad, og fikk nav- net "Brixdal".

I mange år gikk Brixdal trofast i tu- risttrafikk på Oldenvatnet, men i 1926 var det slutt. Da overtok m/s "Alda" som i 1976 ble avløst av en ny "Briks- dal".

Maskinisten på Brixdal fikk maskinen som betaling for å gå til Florø med bå- ten. Maskinen ble stående i mange år i maskinistens verksted i Loen. Som- meren 1989 fikk jeg overta maskinen og har den siste vinteren overhalt den. Den viste tydelige tegn på lang tids bruk, slark i alle lagre og glideflater, men dette er nå brakt i orden. Den går rolig og fint på trykkluft og er lett å manøvrere.

Jeg har et håp om å kunne anskaffe en passende kjele og få montert det hele i en egnet båt slik at publikum kan få se hvordan en gammel fin dampmaskin arbeider.



Maskinspesifikasjon:

1 cylinder 5 NOM. H.K.

Slaglengde 9 "

Boring 4 "

Omstyring er av typen Floodman.

Den ha vanlig flatsleide og ca 70 % fylling.

Kaare Taule

D/b „BRIXDAL“

og M/b „ALDA“ på Oldenvatn.

Rute kvar dag frå 15. juni til 1. sept. 1934

Op over:

Frå Eide Kl. 11
til Rustøen 12

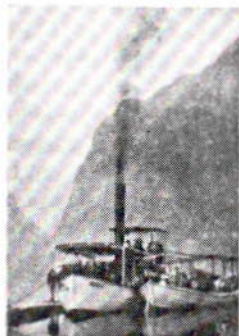
Ned over:

Frå Rustøen Kl. 16.30
til Eide 17.30

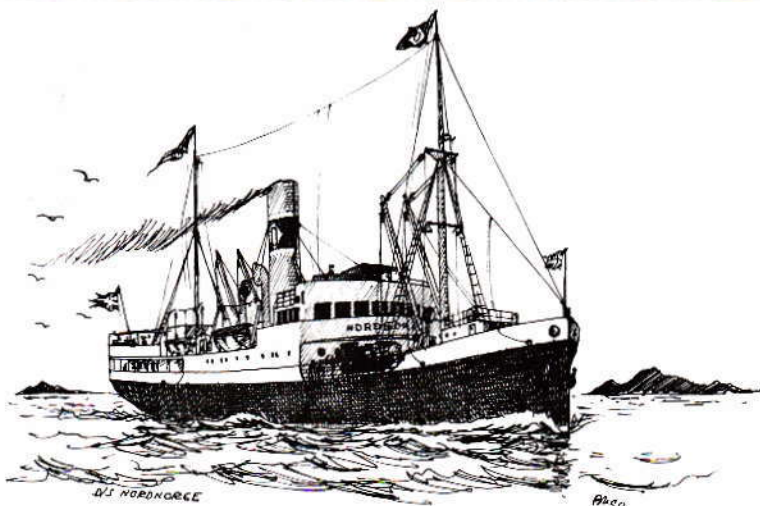
Skyss-stasjonar: Ved Yris Hotell
og Rustøen. Restaurant i Briksdal.
Rikstelef.: Olden, Eide og Rustøen.
Båt utanom ruta må tingast fyreåt.

Olden Dampbåtlag.

Olden i Nordflord.



D/S "Nordnorge"



Hurtigruten Bergen-Kirkenes er i dag et rent nordnorsk tiltak. Det var den også da ruten ble åpnet av Vesteraalens Dampskibsselskab i 1893. Den gang var seilingene ukentlige. Da Hurtigruten fikk daglige avganger i 1936, skyldtes det også et nordnorsk rederi, da Ofotens Dampskibsselskab kom med i ruten med D/S "Nordnorge". I dag er som kjent de to selskaperne fusjonert som OVDS, men under Ofotens merke.

"Nordnorge" var 12 år gammel da det kom med i Hurtigruten. Det var bygget ved Trondhjems Mek. Verksted i 1924 for Ofotens egen passasjer- og godsroute mellom Trondheim og hjembyen Narvik. Det målte opprinnelig 873 brutto registertonn, og hadde en kjenningslengde på 181,6 fot. Ved leveringen hadde "Nordnorge" lysegrått skrog, men etter kort tid ble skipet malt sort.

Før overføringen til hurtigruten gjennomgikk "Nordnorge" en forholdsvis omfattende ombygging. Det ble forlenget med 20 fot, og dessuten ble kommandobroen flyttet ett dekk opp. Dermed økte tonnasjen til 992 BRT. I motsetning til hva som skjer ved ombygginger ble "Nordnorge" faktisk senere etterpå; ikke minst fordi det ble et mer harmonisk forhold mellom en diger skorstein og resten av skipet.

"Nordnorge" ble dessverre offer for krigshandlingene i 1940. Skipet lå under vårpuss i Trondheim 9. april, og ble straks rekvirert til tysk transporttjeneste. Under landsetting av tyske tropper og krigsutstyr på Hemnesberget ble "Nordnorge" angrepet og senket av britiske lufttorpedoer 10. mai 1940.

Bård Kolltveit

Titranulykka i 1899

På sørspissen av Frøya i Sør-Trøndelag ligger fiskeværet Titran. En gang et sted hvor det yret av liv når silda seg inn og gav etterlengt ekstrainntekt for de fattige kystfiskerne. En perle av et sted som ble rammet av en av Norgeshistoriens største ulykker for 91 år siden.

For ganske nøyaktig 91 år siden, nemlig natten mellom 13. og 14 oktober 1899 ble fiskeværet Titran på sørspissen av Frøya i Sør-Trøndelag rammet av en av de største ulykker i Norgeshistorien. Denne natten omkom ikke mindre enn 140 fiskere på havet utenfor øya.

Sjelden hadde sildefisket vært så godt i havet utenfor Frøya som disse oktoberdagene i 1899. Havet var fullt av sild, og fiskerne hadde endelig hellet med seg. Det var utsikter til ekstrainntekter som de strevsomme kystfiskerne sjelden hadde opplevd. Havet formelig kokte av den fineste sild en kunne tenke seg. Ryktet om rekordfiske spredte seg fort, og snart var havna på Titran full av fiskere og båter fra Møre til langt opp i Nord-Norge. Hver dag dro de ut på havet for siden å komme hjem med båtene fulle av havets sølv som silda ofte blir omtalt som. Endelig smilte lykken til de fattige og strevsomme kystfiskerne.



Det som ingen ante noe om var at langt ute i havet lurte faren. De var bare opptatt av den rikdom som havet endelig sjenket til kystens slitere.

Fredag den 13. oktober opprant med godt vær over Titran og fiskerne gjorde seg klare til å dra ut på havet igjen. Noen av fiskerne var noe i tvil for det var så stille og samtidig så mørkt, men de fleste hadde ikke råd til å la være. Havet kokte av sølv og det var blikkstilte.

De åpne små båtene stevnet som så mange dager før på nytt ut mot havet. Det de ikke visste, og som de heller aldri fikk vite, var at meteorologisk institutt i Christiania hadde sendt ut stormvarsel for hele kysten, fordi en meget sterk storm var på vei inn til Vestlandet og Trøndelag. Dette stormvarselet ble slått opp på havna både i Trondheim og Kristiansund. Denne meldingen kom aldri frem til Titran. Utbyggingen av telegrafene var ikke kommet så langt at fiskeværet Titran var med i denne tjenesten.

Stormen kom som den var sluppet ut av en sekk. Med enorm styrke kastet den seg over de små fiskebåtene ute på havet. Kampen mot havet og vinden ble for mange i de åpne små båtene meget kort. De som ikke ble havets offer i de første stormkastene, kuttet garnlenkene og red unna i en kamp på liv og død. Noen klarte å komme seg i land, andre omkom da båtene ble knust til pinneved mot bær og fjell. 140 av fiskerne kom aldri tilbake, og de ble heller aldri funnet.

Dagen etter var hele fiskeværet og senere hele Norge i sjokk. På Titran sto

kvinne og barn og speidet forgjeves utover havet med et håp om at deres kjære skulle ha overlevet ved et mirakel. Til lands drev det bare vrakgods og eiendeler som de omkomne hadde hatt med seg, og forsterket tragedien. Av de 140 som omkom var 32 fra øya Frøya.

I dag er det ikke så mange som vet noe om Titrantragedien. En tragedie som kostet 140 menn livet, som gjorde 28 kvinner til enker og 80 barn farløse.

Det er reist en statue på Titran til minne om denne tragedien for 91 år siden. Statuen viser en kvinne, som sammen med ungene sine forgjeves speider ut mot havet etter sin mann og sin far. På sokkelen står navnene på alle de omkomne.

Det stod ikke noe sosialapparat klart til å hjelpe de etterlatte på den tiden. Hverdagen ble hard for de mange etterlatte, slik den ofte ble for mange familier langs hele vår kyst. Folk som hadde sitt utbytte fra havet, men som også ofret noe når havet krevde sitt.

Havet gir og havet tar, men det er naturen som rår.

Vi mennesker høster, men det koster.

Arne Drage

Kystkulturmøte i Bergen

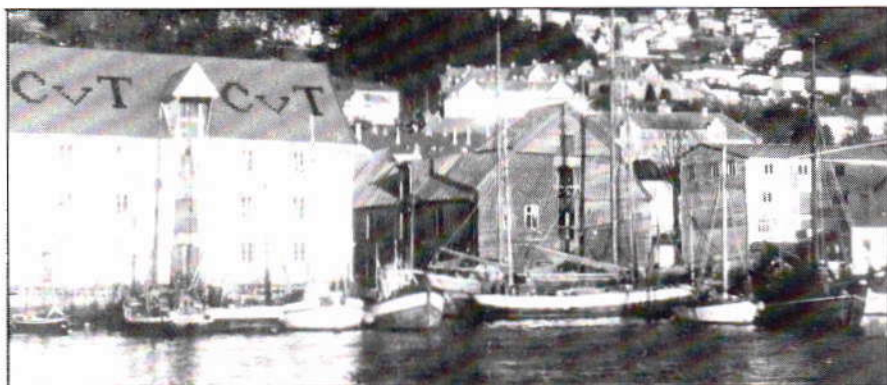
I Bergen har vi lenge hatt to ulike lag som steller med kystkultur. Bergen Kystlag, eit lokallag av Forbundet Kysten, har teke seg av dei meir tradisjonelle bruks- og fraktefarty, medan Veteranskipslaget Fjordabåten har retta seg inn mot samferdsle og rutegåande farty. Grovt sett eit tre og segllag og eit jarn og maskinlag.

Ein skulle soleis tru det ville vere stabile og vassette skott mellom laga. Slik syntet det seg likevel ikkje å vera. Då Bergen Kystlag inviterte Veteranskipslaget til sams medlemskveld på vårparten, la Nils Skulstad og Atle Vie ved hjelp av ljusbilete og innleving fram Veteranskipslaget si søge og samtid. Kvelden, som og baud på middag og allsong, syntet klårt at dei to laga var delar av den same vestnorske kystkulturen og kan utfylla kvarandre på feire måtar.

Eit slikt møte mellom to lag som har sams mål, men visse ulikskapar på det praktisk og organisatoriske planet er på mange vis lærerikt. Her skal det kort nemnast ein ulikskap som gav oss noko å tenkja på: Bergen Kystlag eig ingen båtar. Det er det medlemmene

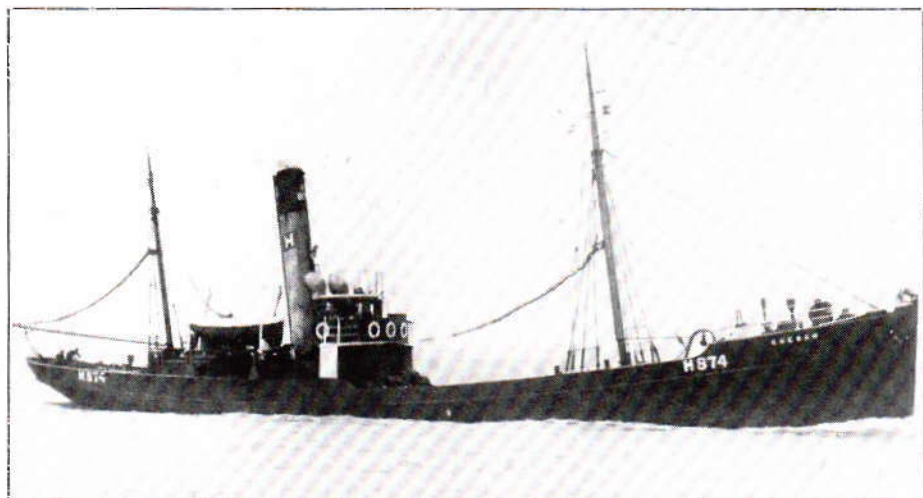
som gjer. Styret har difor to viktige oppgåver. Å syta for at laget har hus og hamn og å planleggja og oppmuntre til ulike arrangement og aktivitetar. Veteranskipslaget eig to skip. Mest all tid, og oftast meir, går med til planlegging av drift og vedlikehald av båtane. Det kjem sjølvsaft av at dei båtane som er aktuelle for oss har ein storleik og kostnad som vanskeleg kan egne seg for private. Likevel er det eit problem at det sosiale lett vert nedprioritert. Ei viktig sak vert difor å finna ei løysing på dette dilemmaet. Kan hende vil ein fast møtestad kunne vera starten på noko som kan utvikla seg til eit breidare sosialt miljø rund Veteranskipslaget vårt.

Erik Småland



Bilde av husa og havna til Bergen Kystlag.

Telegrafi - banebrytar i kommunikasjon til sjøs.



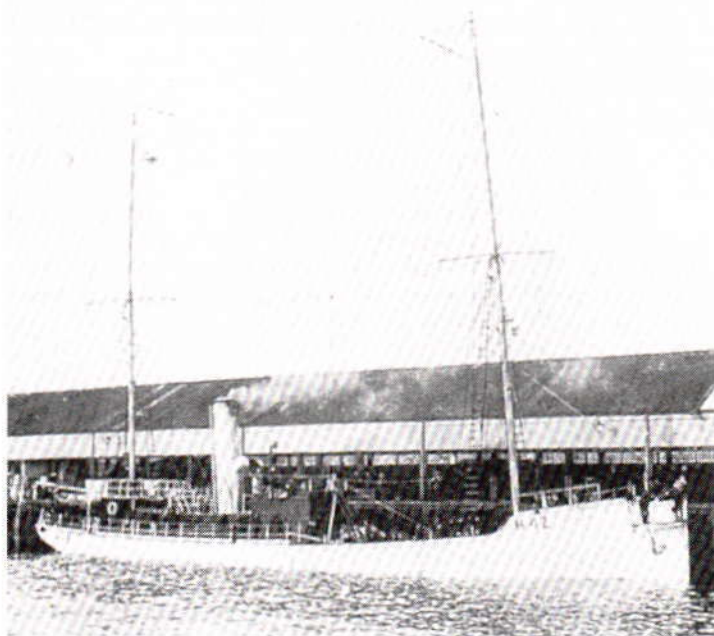
"Cæsar" fotografert i 1913 før den fikk montert utstyret

Fiskere og fiskebåter har gjennom alle tider vært en yrkesgren som har vært hardt belastet både arbeids- og risikomessig. Det finnes antagelig ingen statistikk som forteller hvor mange fiskere som har endt sine dager i Nordsjøen og Norskehavet. Innføring av ny teknologi for kommunikasjon har spesielt for denne yrkesgruppen hatt en uvurdelig betydning.

Trådløs telegrafi ble for første gang tatt i bruk ombord i en fiskebåt i 1913. Frem til da hadde trådløs telegrafi bare blitt benyttet ombord i de store transatlantiske passasjerskip. Denne nye teknologi ble sikkert oppfattet som et mysterium for de fleste garvede fiskere.

På denne tiden, spesielt blandt de engelske fiskerne, var det vanlig at fiskebåtene var på feltet i lange perioder. Det kunne dreie seg om uker om gangen. Fiskebåtene hadde "stevnemøte" med spesielle fartøyer som tok opp siste døgns fangst og fraktet den til land, hovedsaklig til Grimsby og Billingsgate. Enkelte ganger ble fangsten dirigert til andre europeiske havner dersom leveringsavtale var inngått.

De engelske fiskebåtene opererte under kontroll av en såkalt "Admiral". Likeledes ble alle aktiviteter dirigerte fra hva de kalte "the mark boat". Denne fulgte fiskeflåten hele tiden og markerte møteplassene hvor transportbåtene overtok lasten fra fiskebåtene.



"The mark boat" eller "The Admiral" klar for prøvetur.

Den normale operasjonaradius fra "the mark boat" var opp til 16 km.

Vi kan godt tenke oss alle de vanskeligheter som kunne oppstå når all kommunikasjon måtte foregå med visuelle signaler. Spesielt når en vet hvilke værkondisjoner som kan oppstå i Nordsjøen vinterstid med tåke, storm og snebyger. Det er derfor ikke vanskelig å forstå at Hellyer, en av de største fiskebåtredere i England, var villig til å samarbeide med Marconi for å teste ut den nye teknologien som radiotelegrafi representerte. Uttestingen av utstyret var også et samarbeid med kystradiostasjonene i Tyskland, England, Norge og Holland.

For å få montert datidens "moderne"

utstyr måtte det ganske omfattende endringer til ombord. Blandt annet måtte "Othello", som var det første eksperimentsskipet, utstyres med en elektrisk kraftkilde. Båten fikk derfor montert to generatorer, en dampdriven som ble montert i maskinrommet og en motordrevet. Den sistnevnte generatoren ble montert i lasterommet.

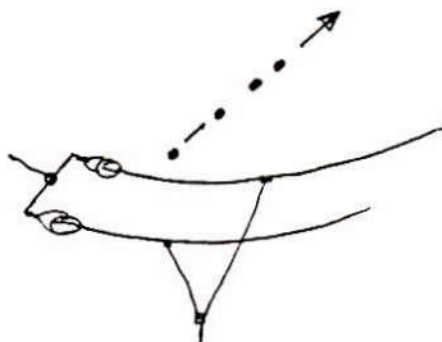
Skipet fikk montert to separate telegrafer ombord, begge med en effekt på 1/2 KW. Ombord på "Oscar", som ble bygget om samtidig, ble det montert to stasjoner med en effekt på hele 3KW. De to stasjonene var av forskjellig type, den ene en militær type og den andre var samme type som var vanlig ombord i handelsfartøyer. Grunnen til at "Oscar" fikk en kraftigere sender var at



Riggene tar en pause ombord på "Caesar"

den vanligvis opererte lenger fra land enn "Othello".

Mastene ombord var ikke egnet til å kunne bære de antennekonstruksjonene som var nødvendig, så "Othello" fikk forlenget mastene. På Caesar



derimot, som skulle ha lengre rekkevidde ble de eksisterende mastene skiftet ut med to nye master på hele 30 meter over vannflaten. Disse høye mastene må forståelig nok hatt en stor påvirkning på stabiliteten og krenkningseffekten. Det heter i rapporten som ble skrevet at den kolossale rulningen medførte at alle arbeiderne fra Marconi var sjøsyke hele tiden noe som sikkert medførte at arbeidet ble strevsomt og tærte på kreftene. De var selvfølgelig ikke sjøfolk og vant til slike arbeidsforhold.

Den 11. juni i 1913 seilte begge skipene ut fra Hull. Det ble antatt at "Caesar" skulle kunne holde kontakt med landstasjonene i en avstand på 290-320 km. "Othello" derimot hadde en antatt kommunikasjonsavstand på 150 km.

Disse utprøvingene for kommunika-

sjon ble et virkelig gjennombrudd for den nye teknologien. "Caesar" som hadde den sterkeste senderen klarte å utveksle meldinger med Cullercoats Radio i en avstand på hele 430 km. "Othello", som hadde den svakeste senderen oppnådde god forbindelse på hele 290 km. Innbyrdes klarte skipene å holde god kontakt i en avstand på 160 km.

Resultatet av disse prøvene var så oppmuntrende at ledelsen i Hellyer bestilte 3 nye innstallasjoner. En av båtene som fikk innstallert en 3 kw sender var "Colombia" som var "the Admiral" eller "the mark boat" i fiskeflåten. En kan således si at "Colombia" var den første fiskebåten som fikk montert en permanent radiostasjon. I tillegg ble båten utstyrt med elektronisk peileutstyr. Ved hjelp av peileutstyret kunne "Colombia" dirigere fiskebåtene til møteplassen mye mer effektivt enn tidligere. I tillegg fikk båten innstallert elektrisk lys og en kraftig lyskaster. Det fortelles at ikke alle fiskerne var like positiv til alle disse nymotens påfunnene. En skulle konsentrere seg om fisken, ikke teknikken ble det sangt.

Gjennomslaget for telegrafi ombord i den engelske fiskeflåten kan sies å ha en positiv og en negativ side: Det positive var at tryggheten for fiskerne ble styrket betraktelig. Effektiviteten gikk kraftig opp, om dette på sikt kan sies å være positivt får bli opp til den enkelte å avgjøre. Det negative, sett fra fiskernes side, var at da første verdenskrig brøt ut ble store deler av fiskeflåten overført til marinen ikke minst fordi fiskeflåten hadde investert store summer i moderne kommunika-

sjonsmidler. Alle trålerne med moderne telegrafi fikk heist "the White Ensign". Selv om fiskerne måtte avgi store deler av fiskeflåten til marinen, kan en si at det var beviset på at de hadde satset riktig og at denne teknologien viste vei inn i fremtiden.

Telegrafi ved hjelp av morsekoder var enerådende helt opp til 1927 da radiotelefonien fikk sitt gjennomslag. Det første selskapet som utstyrte hele sin fiskeflåte med radiotelefoni var Pickering & Haldane.

Utviklingen innen elektronikk har bare akslerert. Det er ikke uvanlig at en liten kystfiskebåt i dag er utstyrt med: to radarer, ekkolodd, sonar, VHF, MF, og HF. Bruken av satellitter har åpnet nye muligheter for televisjon og satcom. De nye Standard-C modellene vil kunne medføre at små båter vil kunne beskrives som elektroniske romferger.

Det som kanskje er litt betenkelig i denne utviklingen er at en teknologi som skapte en yrkesgruppe, telegrafisten, bare 2 mannsaldre senere avsetter yrkesgruppen som den var med å skapte.

Arne Drage



Ein stolpe i strandkanten...



Det sto ein gamal stolpe i strandkanten. Var den av gran, furu eller var det kanskje ein solid eikestokk? Kven veit? Han stod der då eg var liten og det byrjar verta ein del år sida.

Eg tek meg ein tur for å sjå nærare på denne stokken. Eg fall i tankar. Stolpen har stått her så lenge eg kan minnast. Ja vi brukte han til så mykje rart i gutedagane. Denne stolpen var liksom beviset på dugleik i ungflokken. Når ein hadde mot og styrkje til å klyva opp på stokken og stupa ut i sjøen, ja då høyrde ein til blandt dei store gutane. Ein var ferdig med å verta kalla for

småttingane. Det var heldigvis brådjupt rett utanfor stolpen.

Men eg er overtydd om at denne stolpen ikkje vart sett opp av våre besteforeldre for at eg og kameratane mine skulle bruka han som ein manndomssprøve. Det måtte vera noko anna han var tiltenkt.

Ja, kvifor står han her med sjøen suklende kring seg?

Jau, stolpen, slik han står er eit minnesmerke over ein samferdselsrevolusjon. Det vart for tungvint å møte rutebåten ute på fjorden, lasta ned på prammen, slita og streva for å få varene opp på land. Det måtte bærast på ryggen for det meste.

Kva kunne ein gjera? Jau, byggja ein kai. Då vart det lett å få kontakt med omverda. Båten heilt inn til land, varene direkte ned på kaien. Ja, hesten og båten kunne møtast og skifte varer. Det går ei historie frå den tida då dei bygde meieriet i heimbygda. Den store steamkjelen måtte sjølvsgagt transporterast med dampen frå byen. Dette var før kaien og stolpen min var på plass. Kjelen kom med "Vikingen" og ombord hadde dei ein styrmann som var vida kjent for å bruka munnen og tunga til noko anna enn høgmessepreik. Mens dei streva med å heisa kjelen ned på den provisoriske flåten, vart språkbruken hans noke i kraftigaste laget. Det var då at Larsen på Nesten vart lei praten hans og spurde om han ikkje kunne stoppa litt med det forferdelige styggepratet. Då såg stymannen ned på han og sa: "Bannar, eg bannar ikkje eg, eg berre godsnakkar eg". Kva han sa då dei endeleg fann ut at

kjelen egentlig skulle til Eidfjord fortel ikkje saga noko om.

Sola viser seg ikke så mykje på himmelen i dag, ho leikar gøymse mellom skyene, men då eg var liten var det sol heile tida!

Eller var det ikkje det?

Eg fell i tankar.

Eg huksa det var her Lassen, Sverren og eg utførte vårt største fantestykke, som det heitte i dei dagar. Det gjekk utover gamle Schneideren og robåten hans. Kva vi gjorde? Nei, eg kan ikkje setja det på trykk. Då vil eit mysterium i bygda verta oppklart. Han var noko fortvila, men det er ei anna sak.

Kva kunne denne stolpen fortelja av historier om han kunne tala, både om glede og sorg. Det var her dei samlast for å fretta nytt og kva var eit meir naturleg tidspunkt enn då Dampen kom. Dampen styrde tida, liksom tidssignalet gjer det feire gonger for dagen i vårt sokalla moderne samfunn.

Kva var det som kom i den pakken til Myragubben i dag då? Eller, kva skal no han Lars med nye mjølkespann. Har han tenkt å skaffa seg feile kyr? Nei sjå på den fine dama der bak på 1. klasse. Kva finfrue er no det då? Er ikkje det kona til ein av Ingeniørane inne i Tyssedal tru? Må ho heim til byen no for å kunne snakka. Dei seier at ho synest målet til folket her i distriktet er så dårleg at ho ikkje vil la ungane sine gå på skule i Tyssedal. Dei skal visst gå på Krybba i Bergen. Ja, du får passa på deg Lars, du veit dei skal ikkje vera teken bak ei husnovjentene nede i Hamburg. Eit siste godt råd fra Ola Johannesen til Larsen som skal mønstra ombord som fyrstereisgut på "Hamlet" som ligg i Hamburg. Men i alle dagar, kva er det som vert heist på land der? Det står at det er til BåtaBården. Ja, ja, har han ikkje anna

å bruka pengane på enn slike nymotens greier. Men kva er det? Lunda-Larsen er ein kar som har studert mykje av det nye, men noko forklaring på kva dette kan vera har han ikkje. Det vert no ein del vitjingar hos Båta Bården frå nokon kvar i tida som kjem for å finna ut kva dette kan vera.

Ja, kva har ikkje stolpen å fortelja. Var det ikkje her dei hadde eit uoffisielt etterskytterstevne. Dei måtte kvitte seg med ein del av returlasta etter skyttarstevne i Herand. Det var like godt å avgjera kven som var den beste skyttaren her på kaien i same slengen, so slapp ein denne kranglinga. Mjølsekene til Handelslaget talte sitt tydelege språk og viste for ettertida at det var ikkje Monsen, men Larsen som var den beste skyttaren.

I alle fall etter den festen.

Det var her dei samlast og fekk nyheiter. Ja, stolpen min har hatt mange funksjonar, på ein måte kan ei sei at han var forløparen både for Norsk Rikskringkasting, Fjernsynet og telefonen. Det var her dei fekk nyheiter frå den store verda og ikkje minst, det var her ein møtte kvarandre og utveksla syn og meiningar.

Kaien førte verda inn til det vesle bygdesamfunnet og det var frå denne kaien at verda fekk resursar til å byggja vidare på. Det var her dei møttes, kystkulturen og bygdekulturen. Kvar med sitt sæpreg, men utfyllande.

Nei, eg må vidare, vårt hektiske samfunn har ikkje plass for samtalar med med ein gamal kaistolpe.

Arne Drage

Ny bok

Genius Forlag i Skien har i år kommet ut med en bok om det maritime miljøet blant øyene i Oslo havn.

Historien er spunnet rundt de små dampskipene og motorbåtene som gjennom mer enn 100 år har fraktet sommergjester og fastboende ut og inn til byen.

Boken forteller om den legendariske "Ceres" som betjente Sjursøya, Ormøya og Malmøya, med passasjerer som hadde faste plasser. Bækkelaget Dampskibsselskap som virket i 10 år og som betjente Nordstrand og Malmøykalven Bad er selvsagt nevnt. Et kapittel er viet de to Langøyene som nå er blitt til en kommunal badeplass. Her forteller boken om Norges første sementfabrikk, sommerhus og byens søppelplass. Historien om det lille dampskipet "Aidyl", hvis navn er en kones fornavn stavet bakvendt, er også med.

Oslo havn har gjennom de siste 100 år vært full av historie og Oslos første flyplass med regulære ruter ute på Gressholmen er beskrevet.

Hvem har ikke hørt om kunstløpstrykket "dobbel Axel"? Hvem han var og hvor han bodde fortelles om i kapitlet om Lindøya. Her lå en av fjordens mest kjente småbåtbyggere, Holm Slip. Han var dessuten initiativtageren til å samle all trafikk til hytteøyene i selskapet som i dag bærer navnet Oslofergene. Disse fergene som fortsatt betjener øyene i Oslo havn har fått et eget kapittel.



Selvsagt er badebåtene som gikk til Hovedøya Bad, senere Langøyene Bad presentert.

Boken er delt opp i kapitler om de ulike rutestrekninger og en del av øyene har fått egne avsnitt. En unik samling av fotos blir presentert for å dokumentere historien helt opp til våre dager. Forfatteren av boken, Harald Lorentzen, har tidligere skrevet "Fjordbåtenes saga" (Shibstedt 1981) og har villet fordype seg i det stoffet som dengang ble presentert. Han har gjennom sitt arbeid ombord i Nesoddbåtene vært i kontakt med fjorden og havna gjennom mer enn 25 år.

Boken er i tillegg utstyrt med et skipsregister, som så langt mulig har opplysninger om de små skipenes historie, før Oslotiden, under og etter.

"I Oslofergenes Øyrike"

En historisk båtreise fra 1857 til 1990.

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

