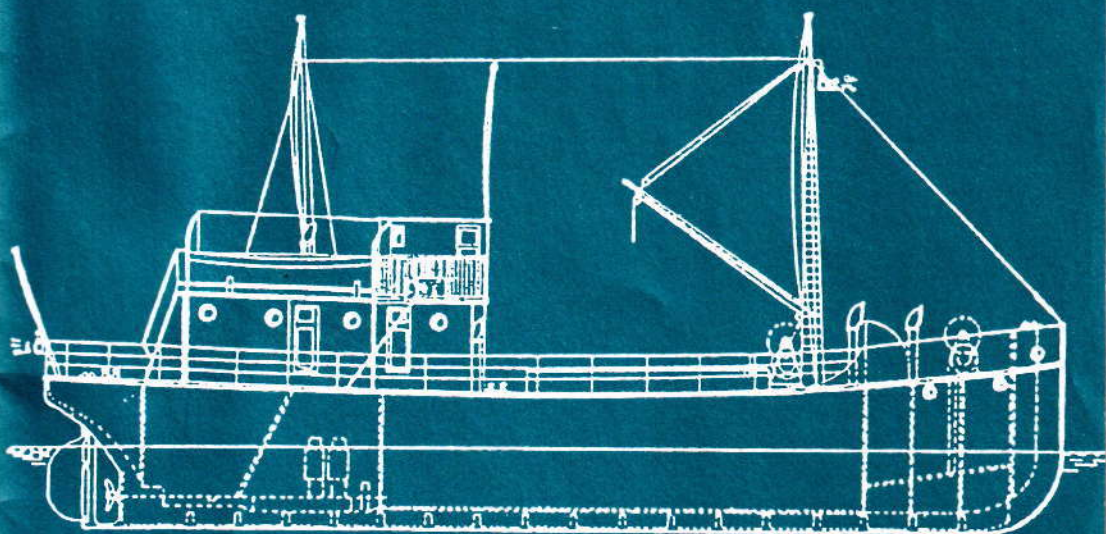


DAMPSKIBS

P O S T E N



M/S «NAMSENFJORD»

Dampskibsposten

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

Foreningene er idelle selskaper til bevarelse av maritim kulturhistorie. Ved å bevare helt intakte 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 1991

Norsk Veteranskibsklub

Formann: Pr. telefon
Magne J. Hansen (02) 18 33 14

Viseformann:
Rolf Nordby (02) 71 23 28

Sekretær:
Torkel Sjøner (02) 37 37 53

Kasserer:
Trine J. Ervik (02) 23 47 97

Styremedlemmer:
Arnold Lindner (02) 24 34 77
Asmund Toften (02) 95 92 36
Elsa Ellila (02) 68 52 52

Varamedlemmer:
Hans Coll (02) 44 28 20
Bjarne Rostad (02) 84 80 72

Foreningens adresse:
Norsk Veteranskibsklubb
Postboks 1287 Vika,
0111 OSLO

Veteranskiplaget Fjordabåten

Formann: Pr. telefon
Roar Endresen (05) 18 19 38

Viseformann:
Kåre Taule (05) 12 10 11

Sekretær:
Geir Røssland (05) 91 76 46

Kasserer:
Magne Kjeilen (05) 58 76 80

Styremedlemmer:
Ole A. Toresen (054) 94 420
Erik Småland (05) 32 87 79
Atle Vie (05) 24 27 27

Varamedlemmer:
Kristian O. Bringedal (054) 86 434
Harald Sætre (05) 24 33 57
Jan Strand (054) 10 972
Jostein Eldøy (054) 13 448

Foreningens adresse:
Veteranskiplaget Fjordabåten
Postboks 1740
5024 Nordnes, Bergen

ISSN 0333-0281

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

Hans Christian Johannesen

– ishavspioneren som historikerne glemte

S/S Lydianna, D/S Lena, D/S Ragna, D/S Victoria, D/S Correct, D/S A. E. Norden-skiöld og hardangersjekten «Gjøa» Men Men for folk flest vil disse skipsnavnene være ukjente. En og annen ville vel vite litt om «Gjøa», men for øvrig ville nok navnene figurere som utsnitt fra en gammel skipsliste. Hadde man forelagt listen for folk i Tromsø i tiden før og etter århundreskiftet, ville man ha fått svar. Det var skuter som ble ført av Hans Christian Johannesen. Med unntak av «Lena» eide han dem eller hadde eierdeler. Med disse små fartøyene krysset han polarstrøkene fra Grønland til Lenaflodens utløp langt øst i Sibir. Med «Gjøa» var han så langt som 82° 41' nord. Sammen med sine brødre Edvard og Søren kartla han store deler av de øde ishavsstrøkene og kjente disse egne bedre enn noen. I Tromsø var han regnet som den største blant ishavsfarere.

For en dampskipsentusiast kunne det kanskje være interessant å se hva man kunne finne ut om disse skutene. Sannsynligvis er det kun «Gjøa» tilbake. De andre er vel blitt hogd eller har funnet sin grav et sted på havets bunn. Kanskje vi i denne artikkelen heller skulle konsentrere oss om denne merkelige mannen fra Balsfjord i Troms. Hans rolle i polarforskningen kan neppe overvurderes. Selv våre to store polarskikkelser, Fritjof Nansen og Roald Amundsen gikk i lære hos Johannesen og gav begge uttrykk for beundring over de kunnskaper ishavsskipperen hadde om polartraktene. Amundsen var med på ishavet ombord i «Gjøa» for å lære. De to ble meget gode venner. Fritjof Nansen brevslet med Johannesen og fikk råd og

vink i forbindelse med sine påtenkte ekspedisjoner. Jeg er så heldig å ha noen utsnitt av denne korrespondansen. Begge våre to store polfarere ivret for å få Hans Christian Johannesen til fører på sine ekspedisjoner, men av flere grunner kom det aldri til å bli slik. Likevel er det ingen tvil om at hans liv og virke er en saga om forskning, eventyr og spenning.

Han var sønn av Johan Adrian Johannesen, selv en ishavspioner som eide flere fangstskuter. Hans Christian kom tidlig til sjøs og ble fører av sin fars båt «Lydianna» allerede som 20-åring. Det var i 1866. Han hadde da allerede flere års praksis som matros på ishavet. Hans bror Edvard ble også ishavsskipper og fikk en rekke utmerkelser for sitt kartleggingsarbeid i Nordishavet. Han førte sin fars skonnert «Nordland» rundt Novaja Semlja og kartla områder hvor ingen hadde vært før. «Ensomhetens Ø» ble oppdaget av Edvard – og den fikk sitt navn etter sin beliggenhet langt øst i Karahavet nord for Novaja Semlja. Da den kjente svenske polarforsker A. E. Nordenskiöld skulle starte sin ekspedisjon rundt Asia i nord – gjennom Nordvestpassasjen i 1878 tok han kontakt med en Tromsøkonsul og ba han finne den rette person som kunne lose ekspedisjonen til utløpet av Lenafloden i et eget fartøy som skulle bygges i Motala i Sverige. Dette fartøyet skulle så foreta en egen delekspedisjon opp Lenafloden – helt til Jakutsk i det indre av Sibir. Konsulen var ikke i tvil. Han pekte ut Hans Christian Johannesen og kontakt ble opprettet. Johannesen ble anmodet om å inspisere byggingen av S/S «Lena» i Motala i Sverige. I 1878 var skipet ferdig

og forlot Göteborg om sommeren samme år. I Tromsø ble siste forberedelser gjort. Ekspedisjonens moderskip «Vega» ble ført av kaptein Palander med A. E. Nordenskiöld ombord som sjef.

Nord i Tromsøsundet blir «Lena» kalt til siden av «Vega» og Hans Christian Johannesen er Nordenskiølds gjest. Det skåles til ekspedisjonens lykkelige utfall. Asias nordligste pynt, Kap Tjeljuskin passerer først av «Lena». Siden blir «Vega» fotografert ved pynten. En milepel i polarforskningen var passert. Natten mellom 27. og 28. august 1878 skiller de to skip lag. Johannesen står nå ansvarlig for en meget viktig del av Nordenskiølds ekspedisjon – nemlig å lete seg inn i Lena-deltaet og ta seg opp floden til Jakutsk. Det store spørsmålet var – lot det seg i det hele tatt gjøre med dampskip? Dersom dette lyktes ville det åpne helt nye og meget spennende handelspolitiske perspektiver. Det er klart allerede på den tid at Sibir var rikt på ressurser, metaller, gull og skog, og de enorme landområdene ville kunne la seg dyrke dersom folk med landbrukskunnskap ble satt inn. Det var også av vital interesse å undersøke kullleienes eventuelle brukbarhet. Denne delekspedisjonen som Johannesen var sjef for ble for en stor del finansiert av den russiske fyrsten Sibiriakoff som ivret meget sterkt for et handelssamkvem mellom Sibir og Vesten. Således ble det Sibirske Kompani startet, først under navnet The Siberian Steamship Manufacturing and Trading Company i London. Johannesen ble ansatt som islos på de ekspedisjoner som ble igangsatt. Det var jo snakk om å løse et av Russlands største problemer – vannveien til Vesten. Det var meningen at Johannesen under oppholdet i Sibir skulle foreta en rekke undersøkelser ved siden av kartleggingsarbeidet av Lenafloden for en eventuell fremtidig skipsfart. Alt ble gjort for Sibiriakoffs regning. Johannesen

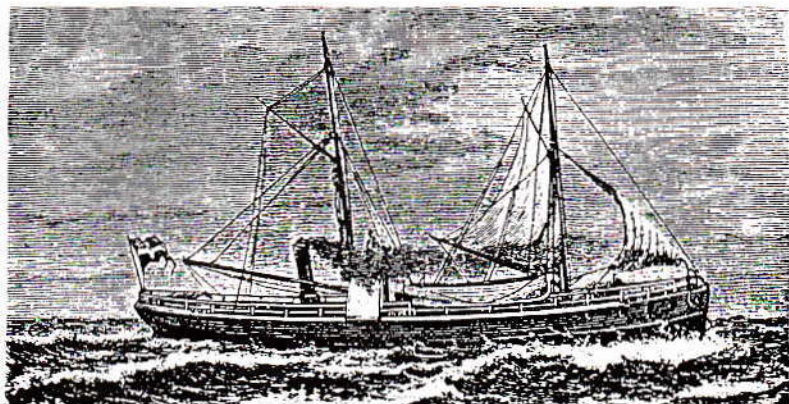


Hans Christian Johannesen

fór nå på kryss og tvers i det østlige Sibir og gjorde sine notater. Avstandene i Sibir er enorme, disse reisene var på flere hundre mil. Tross full støtte av guvernørene i Jakutsk og Irkutsk med hestespann og væpnede kosakker, var dette ikke ufarlig i datidens Russland. I den sammenheng må nevnes at de på en reise ble de overfalt av røvere. Det kostet guvernøren livet mens Johannesen slo kusken i svime og kom seg unna med hestespannet.

Undersøkelsene på flodene var forbundet med store vansker. Stadig gikk man på grunn på lumske banker og arbeidet med å komme løs kunne avstedkomme de underligste metoder. Store stener ble båret ombord plassert akter for å løfte baugen og samtidig lesset man småbåter med sten, rodde dem opp i fart og ved dregt fikk man rykket og rykket skipet av.

Under farten opp Lenafloden kunne man til tider bruke mange døgn på en liten strekning som ellers skulle ta noen få timer. Da dampskipet «Lena» nådde Jakutsk ble den hilst med begeistring og en mengde festligheter. Forbindelsen til vest var et faktum. Johannesen ble i Sibir i tre samfulle år. Avtalen med Nordenskiöld innebar et rendezvous med et skip ved munningen av Lena samme



Dampbåten «Lena»

sommer i september. Skipet kom aldri. Senere kom det fram at isforholdene var for vanskelige og skipet måtte returnere. Hans Christian Johannesen måtte ta beslutningen om å overvintre i Sibir. Så bar det den lange veien opp igjen til Jakutsk. Hele tiden hastet det – kamp med en lunefull flod som endret vannstanden og isen som frøs på bunnen og fløt opp. Det er sagt om Johannesen at han hadde den gode blandingen av fagkunnskap og intuisjon og tross mange meget farlige situasjoner i et langt liv på Ishavet, var han en mester å finne de rette utveier. Johannesen hadde mye kontakt med Nansen og Amundsen og sistnevnte var ikke snauere enn at han ved en anledning gav Johannesen karakteristikk som dyktigste ishavsfarar. Norge hadde fostret. Uttalelsen falt til en Tromsømann under en samtale rett før den påtenkte flyturen over polen via Point Barrow. Det er under innefrysningen i Sibir at Johannesen kommer på tanken om skipskrogenes form for å unngå nedskruing. I korrespondanse med Nansen fremhever Johannesen sitt syn. Skroget må ha en oppdrivende fasong. Dette kom direkte til anvendelse under konstruksjonen av «Fram». På dette konsept ble Fram bygget

av Colin Archer. Han fremhevet også prosedyren for gravning av et basseng rundet det oppskrudde fartøy. Dette ville når isen slapp taket fylles med vann og skipet ville flyte uten å ta skade. Metoden er prøvet og bevist korrekt.

Såvel Amundsen som Nansen ivret svært etter å få Johannesen med på sine ekspedisjoner, men forholdene lå ikke tilrette. Johannesen skriver i et brev til Nansen at han desverre var bundet opp økonomisk etter som han nettopp hadde kjøpt Hardangerjekten «Gjøa» og restaurert denne. På sine gamle dager ble han likevel med Nansen ombord i «Correct» på turen til Sibir som los. Nansen uttrykker meget aktelse i en uttalelse som falt i denne forbindelse . . . «så skulle altså vi to likevel stå på samme dekk».

Denne underlige ishavsmannen som elsket polarområdene og som ble sett på med aktelse av kjente polarforskere og ishavsfangere, var ikke spesielt opptatt av å komme i offentlighetens lys. Hans innsats foregikk nokså upåaktet av de fleste. Han ble etter hjemkomsten fra Sibir invitert til middag hos Kong Oscar den 2 i Stockholm og ble dekorert med Kungliga Vetenskapsakademiens medalje og likeså med Kungliga Svenske Segelskapets



Gjøa ved Virgohavn, Svalbard.

medalje. Den russiske fyrste Sibiakoff la snart beslag på Johannesen igjen. Han ble tilsynsmann under byggingen av «A. E. Nordenskiöld», i Motala. Det var ved Karaporten underveis til Lenafloden med dette skip at han kom over en hollandsk ekspedisjon som var iferd med å sette livet til i isødet. Tre skip var i vansker. Louise hadde mistet propellen, Dijnphna var skrudd ned og Varnas mannskap og offiserer var gått ombord i Louise.

Johannesen tok Louise på slep helt fram til Hammerfest. Det ble skrevet i aviser om bragden og utlovet en belønning på 50.000 gylden av den hollandske regjering og likeså 20.000 gylden fra det hollandske vitenskapsselskap i Amsterdam. Belønningen kom aldri. Kun en sum på 2.000 kroner ble overlevert kaptein Johannesen. Pengene ble fordelt på mannskapet. På ny bar det nordover mot Karaporten, men da var farvannet stengt for is.

Det følgende år kjøper Johannesen jakten «Gjøa» og er snart i fart på ishavet på fangst etter sel og med jaktekspedisjoner. I hele 18 år før han på ishavet med «Gjøa». Han var ofte der ting skjedde.

Således fraktet han utstyret til Andres ballongekspedisjon til Svalbard. Bilder som undertegnede har viser Johannesen på toppen av ballongen. Han var alltid interessert i nyheter og fremskritt. Han levnet imidlertid ikke ekspedisjonen store sjanser til å lykkes. Faren for nedising ville være overhengende mente han. I denne perioden blir han tilbudt å være fører på «Fram» ved Nansens ferd over Polhavet. Det lot seg på det tidspunkt ikke gjøre. Nansen fikk likevel en utmerket mann i Otto Sverdrup.

I 1901 kom Amundsen nordover til Tromsø på jakt etter en skute for en påtenkt ekspedisjon i Nordvestpasasjen. Det ble «Gjøa». Samme sommeren har Johannesen Amundsen med på ishavet for å praktisere seilmanøvrering under krevende forhold i isen. Johannesen hadde selv planer om en Polarekspedisjon og var i 1902–03 selv i Amerika for å samle penger til sitt foretagende, men klarte ikke å vinne tilstrekkelig gehør. Han var flink i russisk, men behersket ikke engelsk særlig godt. Hans fremstøt i Amerika var altså mislykket.

I 1905 slår han seg sammen med T. C.

Hartman i London og kjøper selfangerdamperen «Victoria» og gjør de følgende år en rekke gode fangster. Han fører skipet fram til 1912 da det ble solgt. Under Sibirferden med Nansen ombord i «Correct» 1916 skriver Nansen om en underlig hendelse. Johannesen stolte ikke på Nansens fortøyning tidlig på kvelden og om morgenen ved 05-tiden ror han hastig over til isfjeldet hvor trossene var gjort fast. Han entret skipet kort etter og gav ordre om å kaste loss. Han gav beskjed om at isfjeldet ville kalve innen en halvtime, hvilket også skjedde. Hadde skipet blitt liggende ved isfjellet ville neppe noen ha overlevd.

Johannesen var ikke så rent lite kry, skriver Nansen i sin bok «Gjennom Sibir». Samme året var Sverdrup strandet med «Clipse» ved Dicsonøya i nærheten av Waigatche streket. Johannesen var da islos ombord i S/S «Ragna» og kom til og fikk trukket skipet av etter en del besvær. Det ble etterhvert mange som kom i taknemmelighet til kaptein Hans Christian Johannesen.

Roald Amundsen ville ha Johannesen med som fører av «Maud» på sin nye ekspedisjon, men ble meget trist til mote da han fikk høre at den gamle ishavspioneren hadde fått slag og var sengeliggende. Amundsen besøkte Johannesen i hans hjem og ville bære kapteinen over til vinduet slik at han kunne se «Maud». Johannesens frue Bernhadine satte seg imot da hun trodde det ville bli for anstrengende. Det fortelles at Amundsen var sterkt beveget i denne stund. De satte hverandre høyt de to. I Tromsø by og ishavsmiljøet var Johannesen autoriteten - den man spurte til råds når noe alvorlig var på ferde. I 1908 kom et bud om et skipsmannskap som var forlist i isen. Det var langt på høsten og isen hadde allerede begynt å legge seg. Johannesen satte alt inn på redningen, og stod selv i tønna i 4

samfulle døgn og lostet skip og mannskap trygt ut av isens grep, men det knep hardt den gangen.

På en av hans Jeneseiturer så det til å gå galt. Fortvilelsen brer seg ombord i S/S «Ragna». Ikke åpent vann å skue. Hans Christian er i tønna - situasjonen er alvorlig. Men med sin ishavserfaring styrer han etter luften og lyset og finner åpningen. Han roper fra tønna at han ser redningen - «Vi er ute ved 10-tiden . . .» Klokken 10 kom fartøyene (det var to av dem) ut i åpent farvann. Ombord var stemningen snudd til stor lettelse.

20. September 1920 sprer budskapet seg i Tromsø by. Hans Christian Johannesen er død. Hans gravferd viste tydelig hvor avholdt denne mannen var både av høy og lav. Telegrammer strømmet inn med kondolanser fra Nansen, Amundsen, Sverdrup - fra vitenskapelige institusjoner i inn- og utland.

Bernhadine, Johannesens enke, fikk fra det svenske kongehus en pengegave ved sin manns bortgang. I sitt takkebrev til kong Gustaf skriver Bernhadine Johannesen bl.a. - «det var min manns stoltaste minne från et långt liv i polarkrakterna at under Nordenskiöld's ledning ha fått føre «Vega» - ekspedisjonens andra fartyg, D/S «Lena», det ena som följde «Vega» runt Asiens nordspets. I inderlig förhoppning om at Guds rika välsignelse måtte vila över Eders Majestet för hans vanliga tanke, tecknar jeg, vördsammast - Bernhadine Johannesen».

Denne mannens liv og skjebne har fanget min interesse. Jeg har holdt meg til de kilder som jeg for tiden har tilgang til. Artikkelen er kanskje noe på siden av det som er vanlig i «Dampskibsposten», men i sjøfart er kaptein og skip ett og således kan jeg bare håpe at noen fant stoffet interessant.

Sven Johannessen

Betongskip

Betongskip høres nok fremmed ut for de fleste, men i virkeligheten har slike fartøy en lang historie. Til tross for skepsis og mistro ble det bygd mange sjøgående «stein-skip» og nordmenn gjorde et banebrytende arbeid.

Det første sjøgående betongskip i verden ble sjøsatt i Moss 1917. Det var «Namsenfjord», levert av ingeniør Nic. K. Fougner. To år senere ble «Selma» sjøsatt i USA. Det var på hele 6340 tonn og målte 130 meter i lengden. Det er den dag i dag det største betongskip med eget maskineri som er bygd.

Men hvor er det nå blitt av alle disse betongfartøylene og hvordan har de klart seg mot tidens tann og andre videre verdigheter i årenes løp.

Et eksempel er ingeniør Fougners skip, «Silvestre» som kanskje en del sommergjester i Oslofjorden kjenner til. Denne båten ligger nemlig strandet på et skjær utenfor Tjøme. Et annet eksempel er «Niconor» som ligger godt bevart på bunnen i Skienselva. Generelt har betongbåtene klart seg overraskende bra og vi må bare gi ros til dem som konstruerte og bygde dem.

La oss gå tilbake en god del år, til juni 1927, da storflommen rammet Telemark. De mange innsjøer, elver og bekker svulmet opp med stor hastighet og krevde flere menneskeliv og store materielle verdier.

Ved Union i Skien lå M/S «Nicanor» lastet med papir. Det var en betongbåt som det skulle gå riktig ille. Skipsforlis forbinder man gjerne med

en lang og farlig kyst, men denne båten skulle møte sin skjebne midtveis mellom Skien og Porsgrunn. «Nicanor» var hjemmehørende i Oslo og ble bygget ved Fougner Staal-Betong Skibsbyggningscompagni i Moss i 1918.

Verdenskrigen hadde skapt nær sagt mangel på alt, ikke minst tonnasje og stål. Tonnasjemangelen skapte nye initiativ og det ble startet et egenartet pionerarbeide som tok sikte på å skaffe skipsbyggeriene et nytt materiale å arbeide med ved siden av stålet og treet. Ingeniørene ga seg i kast med noe ganske nytt og uprøvet, noe som igjen førte til at kontrollmyndighetene og klassifikasjonselskapene ble stilt ovenfor nye ansvarsfulle avgjørelser. Det første fartøyet av betong skal ha vært en robåt som ble stilt ut på verdensutstillingen i Paris i 1889. Denne utstillingsgjenstanden oppnådde ikke annet enn skuldertrekninger, skepsis og mistro.

Bygd på Filippinene

Betongskipets vugge må ha stått et annet sted og det må ha vært i Manila på Filippinene. Her ble den første betonglekteren bygd og i 1910–1911 ble også her de første grunnleggende undersøkelser for bygging av sjøgående betongskip foretatt. Begge deler skyldes en nordmann, N. F. Fougner. Ved verdenskrigens utbrudd vendte han hjem til Norge for å sette sine planer ut i livet.

Fougner satte i gang å reise et verft i

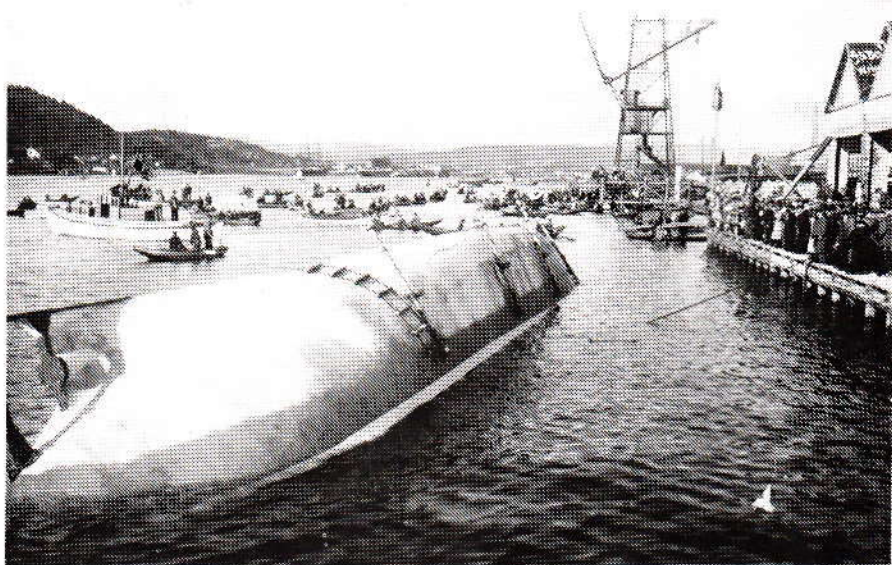


Betongskrog under bygging ved Porsgrund Cementstøperi

Moss, men offentligheten var reservert til ideen å bygge sjøgående betongskip. Også ute blant publikum ble ideen møtt med den største skepsis. Man mente dengang det var umulig å bygge et betongskip sterkt nok og elastisk nok til å klare sjøens påkjenning og vibrasjonene fra maskinen. Skipsingeniørene, betongingeniørene og sjøfolkene syntes å være temmelig enige om at hele ideen var umulig og at det sjøgående betongskipet ville være dømt til ulykke og undergang første gangen det kom ut i hardt vær. Det var derfor ikke noe rart i at autoritetene nølte med å gi byggetillatelse for skip av denne art og at «fødselen» var enda vanskeligere enn da jernet ble lansert som skipsbyggingsmateriale hundre år tidligere. Man mente rett og slett at materialet var for tungt

og at skipet ikke ville holde seg flytende. I tilfelle grunnstøting mente man at skadene ville bli vanskelig å utbedre. Tross alle vanskelighetene sjøsatte Fougner Staal-Betong Skipsbygningscompagni sommeren 1917 verdens første sjøgående betongskip. Pioneren fikk navnet «Namsenfjord» og var på 200 tonn dødvekt.

Etter to mislykte sjøsetningsforsøk ble det som et annet kolli tatt på kroken av marinens store flytekran og plassert i det våte element. Skipet gjorde 7–8 knops fart med en 80 hesters Bolindermotor. Straks etter ble arbeidet satt i gang med søsterskipet «Nicanor» som ble sjø satt året etter. I alt konstruerte og bygde Fougner ca. 30 betongskip fra 1917–1922.



Klar til vending av betongskroget.

Landets første betongbåt

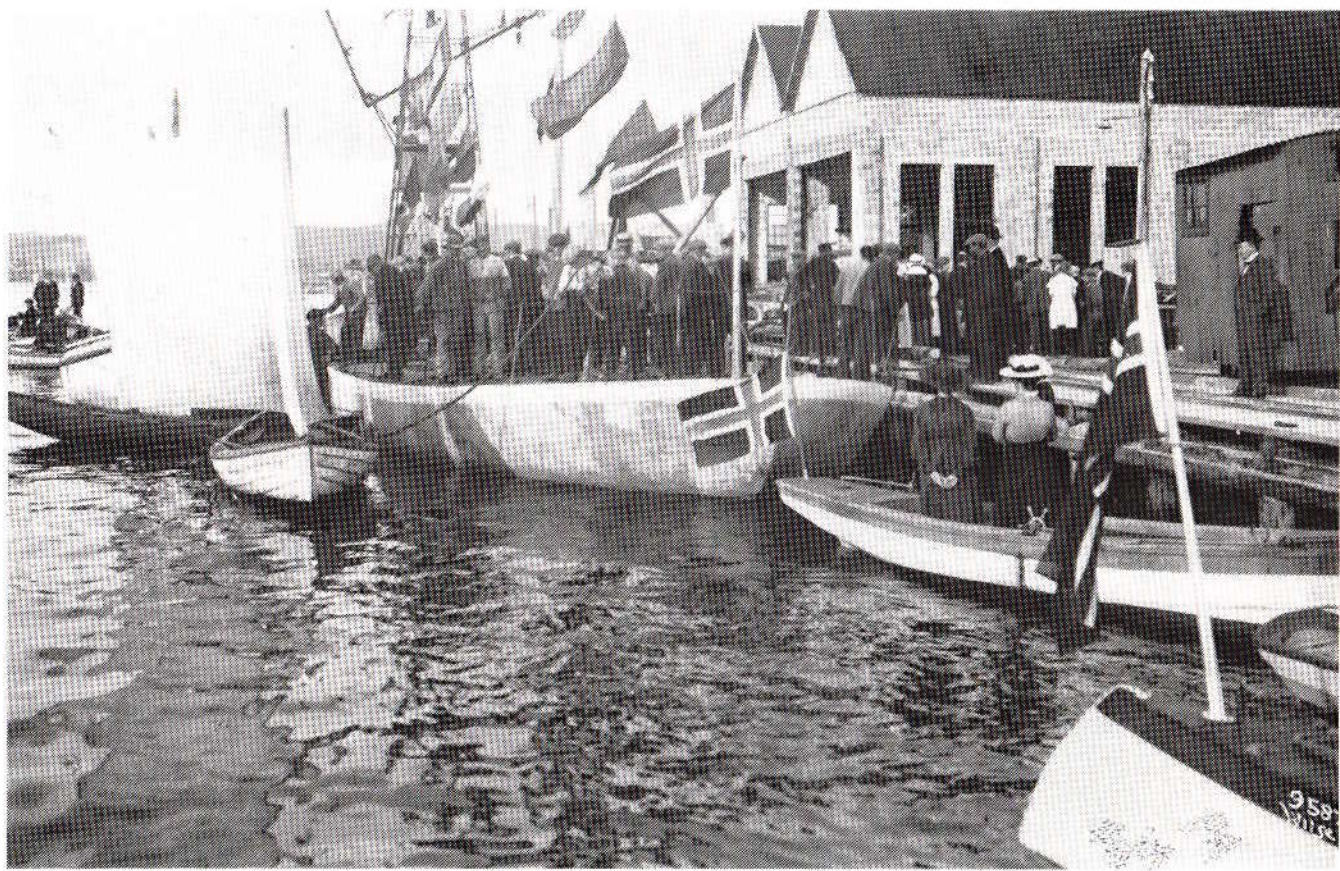
Også her i Grenland-distriktet ville man ta del i «betongalderen», og Porsgrund Cementstøperi ble stiftet av Harald Alfsen. Allerede i 1913 tok han patent på å støpe og sjøsette båter av betong med bunnen opp. Landets første betongbåt leverte han og det var en av pontongene til Porsgrund Bru. Porsgrund Cementstøperi var på topp i 1917 med 30 båter på bestillingslisten. Så kom krakket i 20-årene og driften ble lagt om til å produsere kloakkrør, taksten og bygningsblokker. Firmaet rakk å levere to cementpontonger til Porsgrund Bru, fem lektere og to slepebåter med betongskrog. Et av disse skrogene finnes enda nede på Frednes i Porsgrunn. Nå kjenner vi litt til «steinskipenes»

bakgrunn og vi får vende tilbake til M/S «Nicanor» på Skiens havn, hvor kaptein Fritz Holger Olsen sikkert var blitt grepet av en smule irritasjon over forsinkelsen flommen skapte.

9. juni 1927

Om kvelden 9. juni ble det bestemt å starte turen nedover elva. Foruten kapteinen var det fire mann ombord. De hadde ikke los eller kjentmann med, men styrmann var godt kjent i farvannet.

Det skulle ikke bli lange ferden for «Nicanor». – Ved Kornsiloen ble båten tatt av strømmen og man mistet styringen. På brua sto kapteinen og styrmann Marselius styrte. De kunne ikke se kosten på Eikornrødbåen, men de hadde forsøkt å holde seg midt i



Skroget etter vending og lensing.



Skroget til denne betong-slepebåten eksisterer fortsatt. Planene er klare for å føre båten tilbake til sin opprinnelige utseende.

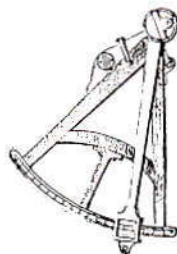
elveløpet. På grunn av den sterke strømmen og den dårlige styringen var skipet antagelig kommet for nær båen, for plutselig begynte det å skurre og dunke betong mot stein. Vannet fosset inn med det samme, skipet tok overhaling og truet med å kantro. Det ble straks gitt ordre å gå i livbåten og alle fikk berget seg helskinnet inn til land.

Like etter skipet ble forlatt gikk det av grunnen og strømmen tok nye gode tak i betongskroget. Etter en herreløs og vill ferd enda en god stund, stupte «Nicanor» ned med baugen og sank lengre ned i elva. Bare mastetoppene raget opp etter skipet som et tegn på en brå og voldsom død.

Der hviler pioneren «Nicanor» frem-

deles, gjemt og glemt, som et slags undervannsmonument fra den første «betongalderen», som man i dag må se på med beundring og respekt, når en tenker på det høyst egenartede pionerarbeidet som ble utført. – Men vraket er også skjult minne fra den tiden da fylket ble rammet av den verste naturkatastrofen i manns minne.

Thor Hansen, Skien.



Libertyskipene

Libertyskipene står som et symbol for flere ting under siste verdenskrig: Kampen for å beholde hegemoniet på havet, effektiv fornyelse av tonnasje og bygge opp nødvendig transportkapasitet som en omfattende verdenskrig trengte.

For at de skulle kunne produseres så hurtig som mulig, ble alle Libertyskip bygd etter samme tegninger, og som strategisk transportreserve spilte de en vital rolle under den annen verdenskrig. Mellom 1941 og 1945 bygde de Forente Stater ikke mindre enn 2710 Libertyskip.

Libertyskipene ble først unnfanget i Storbritannia, da det britiske admiraltet bestemte seg for å forenkle planene for en lastebåt, *Dorington Court*, som et ledd i en plan om å bygge ekstra krigslasteskip. Det første av disse skipene var *Empire Liberty*, og som *Dorington Court* ble det bygd ved J L Thompson og sønners, Sunderland verft. Men britene måtte gå til Statene for å få det kvantum de trengte, og amerikanerne forenklet tegningene enda mer, og foreslo å sveise skroget, i stedet for å klinke det. Det ble levert seksti slike skip — alle fikk navn som begynte med *Ocean* — til Storbritannia mellom sent i 1941 og november 1942. Britene bestilte også 116 tilsvarende skip (delvis naglet, hovedsaklig sveiset) fra Canada, disse fikk navn som begynte på *Fort*.

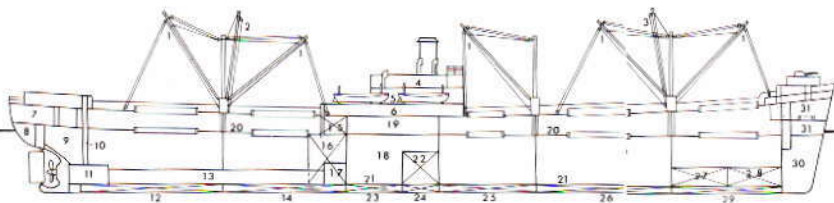
Da de Forente Stater innså at deres status sannsynligvis kom til å skifte fra nøytral til krigførende, bestemte de seg til å bygge sin egen ekstraflåte, og de tilpasset tegningene med ytterligere forenklinger. President Roosevelt som

bekjentgjorde avgjørelsen i radio i februar 1941, beskrev skipene som «forferdelig stygge gjenstander», men admiral Emory Scott Land, formannen i de Forente Staters marinekommisjon, var mer oppmerksom på det psykologiske aspekt av programmet. Han fant på uttrykket Liberty Fleet (Frihetsflåten), inspirert av navnene på *Empire Liberty* og *Ocean Liberty*, det andre skipet som ble sjøsatt. Fra nå av ble skipene kjent som Libertyskip.

Tilpasningen av Ocean-utformingen inkluderte færre dobbeltbøyde plater som krevde faglært arbeidskraft, en ny rorform, og konsentrasjonen av alle mannskapsbekvemmelighetene i dekk- og brooppbyggingen, som var plassert like aktenfor midtskips.

Libertyskipene var 135 m lange og 38,4 m brede tørrlasteskip, med et deplasement på 10 658 tonn. Bruttotonnassen (som er et mål på hvor mye last de kan ta) var 7176 tonn, såvidt over *Empire Libertys* 7157 tonn. Det ble montert kanonplattformer i baugen og på poopen, og disse var som regel utstyrt med en 10 cm kanon.

Maskinrommet var plassert under dekksoverbygningen. Maskinen var den samme som på *Empire Liberty*, og på Ocean'ene, Fort'ene og Park'ene i samme klasse (Park-skipene var kanadiskbygde, og identiske med Fort-skipene, men bygd for kanadisk bruk). Det var en trippel ekspansjonsdampmaskin på 2500 indikerte hestekrefter, konstruert av North Eastern Marine Engineering Company i Wallsend-on-Tyne. Den drev en enkel skru med 72 omdreininger pr. minutt, som ga en fart på 11 knop. North Eastern-maskinene ble etter hvert produsert av ikke mindre enn sytten verksteder i de Forente



Et Liberty tørrlasteskip, type EC2-S-C1

1. 5 tonn bom babord og styrbord. 2. 30 eller 15 tonn bom på dekkets midtlinje. 3. 50 eller 30 tonn bom på dekkets midtlinje. 4. Bro-dekk. 5. Båtdekk. 6. Øvre dekk. 7. Rom for styremekanisme. 8. Ubrukt rom. 9. Akterpiggen. 10. Nædleider fra aksel-tunnel. 11. Propell-hylse. 12. Brenselolje- eller ballast-tank. 13. Tunnel. 14. Brenselolje- eller ballast-tank nr. 5 babord og styrbord. 15. Ferskvannstank babord og styrbord. 16. Dyptank nr. 3 babord og styrbord. 17. Trykk-lager. 18. Rom for maskineri. 19. Kjølrom og proviantrom babord og styrbord. 20. Underdekk. 21. Indre bunn. 22. Bunnfellingstank for brenselolje, babord og styrbord. 23. Reserve fødevannstank nr. 4. 24. Tomrom babord og styrbord. 25. Brenselolje- eller ballast-tank nr. 3 babord og styrbord. 26. Brenselolje- eller ballast-tank nr. 2 babord og styrbord. 27. Dyptank nr. 2 babord og styrbord. 28. Dyptank nr. 1 babord og styrbord. 29. Brenselolje- eller ballast-tank nr. 1. 30. Forpigg. 31. Provi-antlager

Stater og Canada. Delene var så standardiserte at kanadiske deler kunne settes inn i amerikanske maskiner og vice versa når det måtte være bruk for det, på grunn av overproduksjon eller mangel på deler det ene eller annet sted.

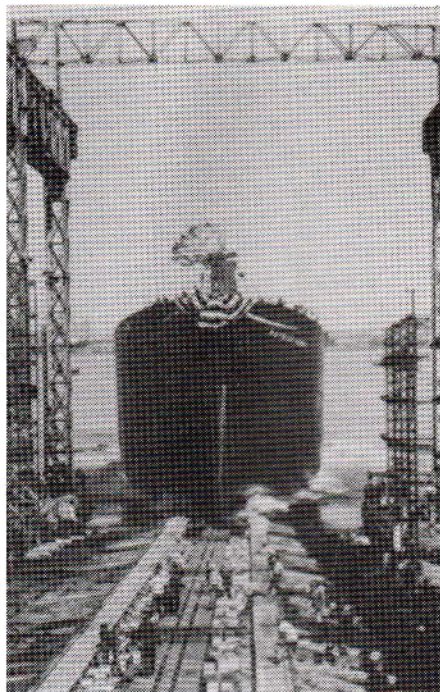
På *Empire Liberty*, Ocean'ene og noen av Fort'ene kom dampen fra tre sylindriske, kullfyrte Scotch kjeler, med illegg i den ene enden (med et damptrykk på 17,5 kg/cm² eller 250 psi). Britene foretrakk kull, som de hadde lett adgang til, fremfor importert olje, men Liberty'ene, Park'ene, og resten av Fort'ene ble drevet av to oljefyrte vannrørskjeler.

Modifiserte Libertyskip ble også tegnet og bygd for spesialoppdrag: Det

var 63 Liberty-tankskip på 10 845 tonn dødvekt, 24 kullskip, 36 skip som fraktet fly pakket i kasser, 8 tankfraktskip, og 6 Liberty-hospitalskip.

Den største Liberty skipsbygger var Henry J. Kaiser (1882—1967). På samme måte som Isambard K. Brunel (som konstruerte *Great Eastern*) er arketypen på viktorianske ingeniører, er Kaiser den originale amerikanske entreprenør i det tjuende århundre. Da han gikk i kompaniskap med Todd skipsverft for Oceanbyggingsprogrammet, hadde han ingen erfaring fra skipsbygging, men han hadde fremragende leder- og organisasjonstalenter, koblet med teknisk fantasi. Det var han som foreslo helsveiste skrog, masseproduksjonsteknikken og prefabrikerte skrog. Det var utvilsomt mange erfarne skipsbyggere som smilte når de hørte denne nykommeren snakke om fram- og bakenden på båtene, men man kan tenke seg deres reaksjon da Kaiser samlet og sjøsatte Libertyskipet *Robert E. Peary* på fire dager og 15½ time.

Det var omkring 30 000 komponenter i et Libertyskip, men så mye som mulig ble prefabrikert før delene ble sendt til slippen hvor skipene ble samlet. Dekksoverbygningen kunne gjøres helt ferdig på forhånd, komplett med kabel og rørforbindelser, og settes på plass på et ferdig skrog. Dobbeltbundede seksjoner med forhåndstilpassede rørledninger, monterte akterstevner og baug-enheter, ble også levert ferdig til slippen. Det var hele 32 stater i USA



Patrick Henry, det første av Libertyskipene, ble sjøsatt den 27. september 1941, omkring 10 uker før Statene kom med i krigen. Det ble bygd av Bethlehem Steel Corporation, og etter at det var lagt opp i 1958, ble det solgt tilbake til det samme selskap som skrapjern

som laget komponenter, eller satte sammen deler til Libertyskip.

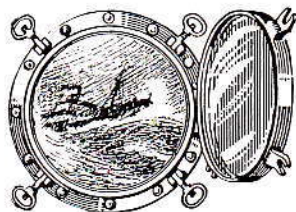
Libertyskipenes design kan nok ha vært grundig, men det samme kunne ikke alltid sies om konstruksjonen. Farten de ble satt sammen med, og den relativt nye sveiseteknikken, resulterte i en god del konstruksjonsfeil. Noen av Libertyene brakk i to, noen ganger med store tap av liv, andre mistet propellen. Likevel var de stort sett solide skip. Flere ble tildelt «Gallant Ship»-plaketten, f.eks. *Samuel Parker*, som gjorde tjeneste i frontlinjen i Middelhavet i seks måneder i 1943, og

Stephen Hoskins som senket den tyske raideren *Stier*, men som selv også ble så sterkt skadet at det sank.

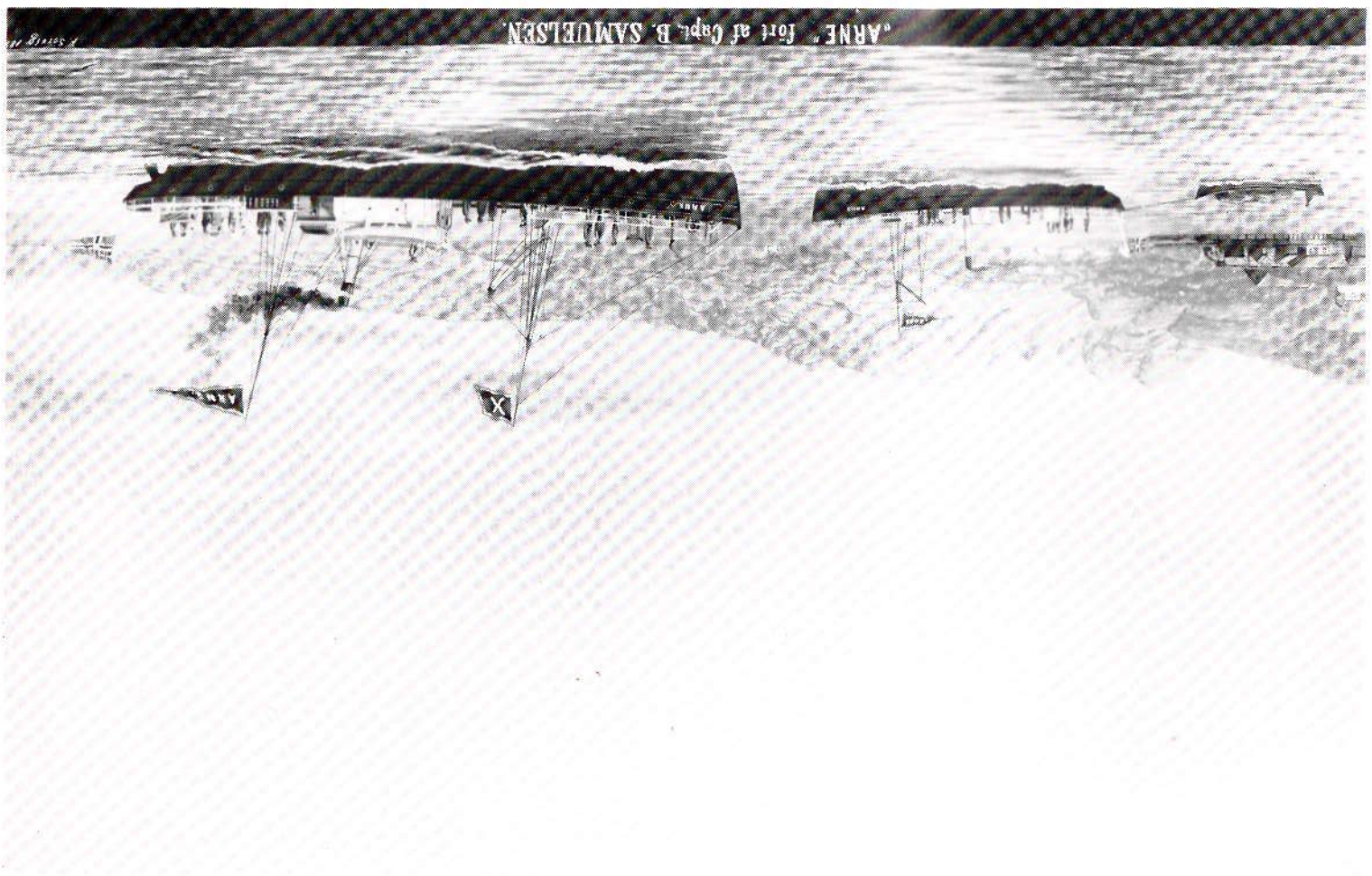
Mange av Libertyskipene ble leid ut av de Forente Stater til deres allierte under krigen. I tillegg til de tidlige Oceaner og Forter, mottok Storbritannia omkring 200 Libertyer, alle med navn som begynte på *Sam* — ikke oppkalt etter onkel Sam, men forbokstavene i «Structure Aft of Midships». I 1947 ba Statene om å få igjen disse skipene, men noen forble under leierens flagg, og ble etter hvert direkte kjøpt. Storbritannia kjøpte 106, Italia og Grekenland 100 hver, Frankrike 75, Norge 24 og China 18. Resten ble enten drevet av amerikanske selskaper, eller ble lagt i opplag som del av den nasjonale reserve forsvarsflåte. Men de som var leid ut til Sovjetsamveldet ble aldri levert tilbake.

Etter krigen var disse økonomiske og praktiske skipene svært populære, spesielt siden det var mangel på andre skip. Etter hvert som de ble eldre, ble noen solgt til mindre nasjoners handelsflåter — en del av dem er fremdeles i virksomhet — mens mange andre ble hugd opp, spesielt i siste halvdel av sekstiårene.

Fra boken «Stolte skip».
Utgitt av Schibsted Forlag.
ISBN 82-516-0596-2



"ARNE" Fort at Cape B. SAMUELSEN.



Soga om «Oster»

I Dampskibsposten nr. 2 1991 står ein artikkel, Soga om «Oster», prenta i «Frå Fjon til Fusa» 1965. Forfattaren, Magnus Eikeland, nemner i artikkelen litt om den første dampskipsferds-la på Sør- og Osterfjorden. Dette vil eg gjerne kommentere litt.

Det er rett at Dampbaadelaget, skipa hausten 1865 i Bergen, åtte «Fridtjof» frå 1866. Selskapet sin første båt var «Louise». Som opna rutefarten til Dampbaadelaget 29. desember 1865 til Bergens næraste omland. Innan utgangen av dette året hadde selskapet fire dampbåtar, dei to nemnde og «Bjørn» og «Carl».

Pioneren i dampskipsferds-la til Sørfjorden var Peter Jebsen sin dampbåt «Arne» (ex. «Eidern») bugd i Gøteborg i 1863. «Arne» var på 65 fot, knapt 42 brt. og gjorde 7,5 knop fart. Peter Jebsen, grunnleggjaren av Arne Fabrikker i Ytre Arna i 1846, kjøpte «Arne» hausten 1864 for fart på Osterfjorden. I november s.å. vart «Arne» sett i rute mellom Bergen og Bolstadøyra. To år deretter vart ruteområdet utvida til Masfjorden.

I 1870 vart Det Nordhordlandske Dampskibssamlag skipa. Ein av initiativtakarane var vossingen Gerth. N. Jæger som hadde slått seg ned som bondehandlar i Bergen. Jæger var ein av drivkreftene i utbygginga av lokal dampskipsferds-la i Bergensområdet. Det Nordhordlandske Dampskibssamlag, på folkemunne kalla Jægerselskapet, fekk bygd dampbåten

«Voss» ved Bergens mekaniske Værksted (BMV) i 1870 og sette han i rute på Sør- og Osterfjorden, m.a. til Bolstadøyra, Eidslandet og Nøttveit. Det Nordhordlandske Dampskibssamlag kjøpte også «Arne» av Peter Jebsen. Frå 1871 dreiv selskapet rute på Sør- og Osterfjorden, og til Bolstadøyra med «Voss» og «Arne». I 1874 vart «Arne» seld. Tre år deretter vart ein ny og større «Arne», levert frå BMV til Det Nordhordlandske D/S for rutefart m.a. til same området.

Gjennom mange hundre år gjekk ferdsselsåra mellom Vossebygdene og Bergen via Evanger-Bolstad-Sør- og Osterfjorden. For å lette reisa over Evangervatnet, vart dampbåten «Evanger», bygd ved BMV i 1877 og sett i fart her i juli same året. Gerth. N. Jæger kjøpte båten to år deretter. Men i 1882 var Vosse banen komen fram til Evanger, og vossingene valde toget framfor den lange og strabasjose sjøreisa til Bergen. «Evanger» vart flytta frå Evangervatnet og sett i rute mellom Bergen og Ask på Askøy. Det Nordhordlandske Dampskibssamlag tapte i konkurransen med Osterøens Dampskibsselskab og Ole Bulls Dampskibsselskab, skipa høvesvis 1879 og 1883. I 1887 vart selskapet oppløyst. «Arne» vart seld til Ole Bulls D/S og «Voss» til diverse privatpersonar til Radøens Dampskibsselskab kjøpte båten for fart til Radøy i Nordhordland frå 1890-1892.

Erling Virkesdal.



D/S «Turisten» i sine glansdager.

På oppdagerferd i Telemark

Ennå kan man se restene av rutefarten på vannene i Telemark, en spennende historie, ikke mist i år hvor vannstanden er lav.

En vakker sensommerdag besøkte vi Tokevann og her er noen linjer om hva vi fant langs vannet.

Dampskipsfarten på det idylliske Tokevannet startet så tidlig som i 1864 med dampskipet «Tokedølen». I 1887 kom ennå et dampskip, et noe mindre skip på bare 50 fot lengde 10,3 fot's bredde, med det fine navnet «Turist».

Det var bygget samme året av Kristiansand Mek. verksted og gikk selv for egen maskin til Kil ved Kragerø. Her ble det kuttet i to deler og fraktet opp til Tokevann.

Det ble først konkurranse med det tid-

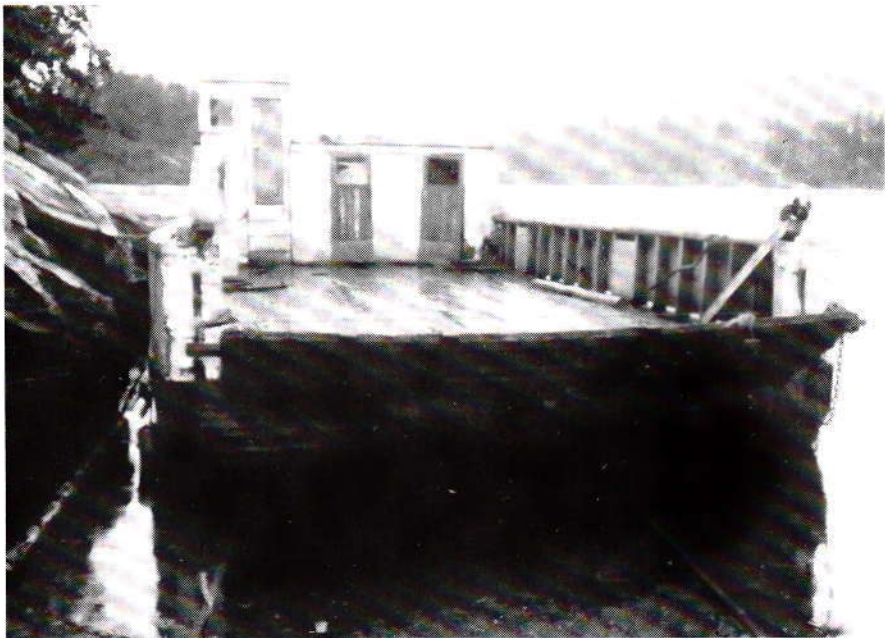
ligere nevnte «Tokedølen», men i 1890 årene gikk man i kompaniskap. Ruten skipet trafikkerter var Merkebekk-Luggenes-Kjendalsbrygga-Vefall-Straumebryg-gen. Nå var det som regel ikke behov for mere enn en av båtene og «Turist» ble etter århundreskiftet mest benyttet som reservebåt. Imidlertid på de store kirkesøndagene ble det fyrt opp og da måtte man også ha prammer på slep for å få med seg alle passasjerene.

I 1913 ble «Turist» modernisert, man byttet ut dampmaskinen med dieselmotor for å komme omkostningene til livs.

Da toget kom, og veiene ble bedre ble dampskipsfarten borte og «Turist» ble lagt opp på Prestestranden i 1929. Her



Den gamle rutebåten «Turist» som vrak ved Damfoss august i 1991.



Bilfergen på Tokevann flyter fortsatt.

ble styrehuset og overbygningen fjernet, den fikk en pensjonisttilværelse som vedlekter. I 1944 ble lekteren solgt til Dalsfoss kraftverk og her ble også maskinen fjernet.

Etter noen år sank lekteren der nede i enden av Tokevann. Vanligvis stikker bare deler av baugen på den gamle båten opp, men i år er vannstanden lav og derfor ligger gamle «Turist» på tørt land. Desverre er restene av båten brettet ut slik som de gamle vikingeskip i sine graver, og det er bare å erkjenne, at dette aldri vil kunne bli båt igjen.

Lenger oppe på Tokevann, finner vi en av de mange minner om at kommunikasjonene har gått fort fram her i landet.

I mange år gikk det lokale ferger over

elver og sjøer og da veiene ble bredere og bilen kom, ja da ble disse til små bilferger. Men så bygget man ut broene og disse til små fergene ble overflødig, mange ble hugget opp, men noen eksisterer.

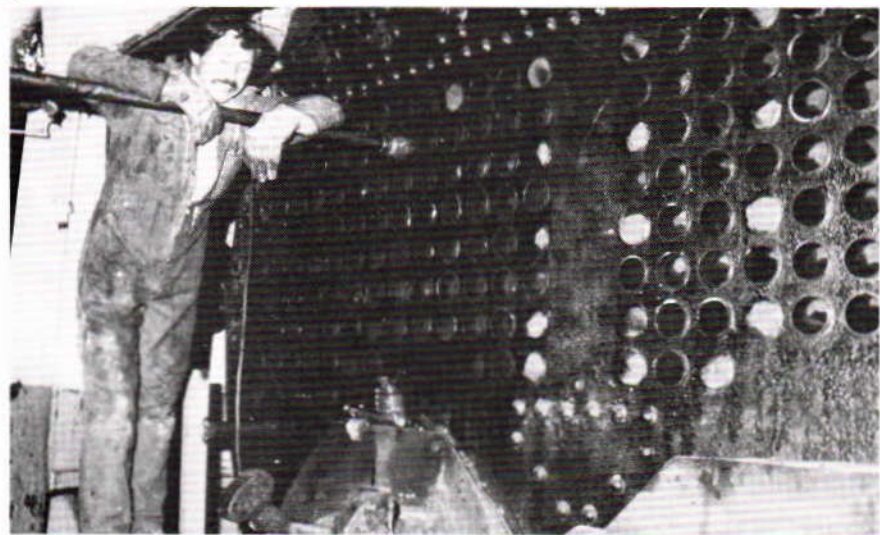
Bilfergen på Tokevann er en slik gammel treferge, som i mange år fraktet biler over vannet, men som i 1967 ble overflødig. Den hadde vært ute å rørt på seg for ikke lenge siden, men den så forferdelig ut, der den lå ved det gamle fergeleie. Montro om den noengang vil tøffe rundt på Tokevann igjen, med turister, forslaget er gratis for tiltakssjefen i kommunen

Harald Lorentzen.

D/S «Styrbjørn»



Ja, det går virkelig fremover med «Styrbjørn». Aktiviteten ombord er meget bra. I løpet av våren er sikkerhetsventilen på kjelen demontert og overhaldt. Å ta av skorsteinen var et kraftig løft, 22 tonn inklusive sot og rust. I løpet av høsten skal dekket i styrehuset fornyes. Styrehuset er av den grunn løftet av og satt ned på «Reigun». En regner med at prefabrikerte deler til røykopptaket vil ankomme i løpet av oktober.



En sliten rørvalser. Defekte og dårlige bolter på kjelarmaturet er boret ut og gjenget opp på nytt.

Årsmøte i Norsk Forening for Fartøyvern

Norsk forening for fartøyvern er en eksklusiv forening med 42 medlemmer. Disse er alle ærverdige eldre fartøyer. Veteranskipklubbens 3 båter er med, likedan Granvin og Stord. Foreningen har som formål å fremme bevaring av verneverdige fartøyer etter antikvariske retningslinjer. Den skal fremme samarbeid mellom fartøycierne og samordne deres opptreden overfor myndighetene.

Foreningen holdt sitt årsmøte ved Hardanger fartøyvernssenter i Nordheimsund den siste helgen i september.

Foruten de vanlige årsmøtesaker var det flere foredrag med tema «antikvarisk fartøyvern». Særlig interessant for oss var Johan Kloster fra Sjøfartsmuseet som fortalte om museumsfaglige metoder i fartøyvernet. Han kom inn på hvilke krav som bør skilles til registrering og dokumentasjon av alle deler av fartøyet, både før arbeid starter og hele veien i prosessen med restaurering eller raparasjon.

Det er vel i få tilfelle denne vitenskapelige fremgangsmåte er fulgt, og et tankekors at den kanskje ville ha drept entusiasmen hos dem som til nå har stått for bevaring av gamle fartøyer her i landet.

Jon Bræmne fra Riksantikvaren fortalte om malingsteknikker og farvebruk. Han hadde mange eksempler, både med ros og ris, fra Børøysund. Kunnskaper som dette har vi lenge savnet under arbeidet med båtene våre. Styret ble da også oppfordret til å arbeide for å holde kurs og seminarer slik at denne kunnskapen kan spres videre og nå frem til dem som står for det praktiske arbeidet ombord. Det blir derved også lettere å skape forståelse for det ofte tidkrevende og vanskelige arbeid en antikvarisk viktig arbeidsform fører med seg. En naturlig samarbeidspartner i denne kunnskapsformidlingen vil antagelig være forbundet Kysten.

Det gledeligste under møtet var nok Riksantikvarens bidrag. Fartøyvern

1,7 millioner til «Bjoren»

Bygland kommune fikk 1,7 millioner kroner på statsbudsjettet til restaurering av dampbåten «Bjoren». Pengene er bevilget via Statens bygge- og eiendomsdirektorat og kommer i tillegg til den millionen som båten fikk i sommer..

Skroge til «Bjoren» er nå gjort ferdig på Drammen Skipsreparasjon.

Tiltakskonsulent Vidar Frøysnes i Bygland regner med å ha båten i drift på Byglandsfjorden i løpet av 1993.

Sakset fra «Fedrelandsvennen 10.10.-91

og kystkultur er fagområder som nå er lagt under denne etaten, de har der- ved fått en adskillig høyere prioritet enn tidligere. Et tegn på det var også at Riksantikvaren sendte hele 5 repre- sentanter.

Det vil i mars neste år bli lagt frem en landsplan for kystkultur. Her vil det bli redegjort for hvordan Riksantikvaren vil gripe an arbeidet med kystkulturen. Det er naturlig å tro at det praktiske arbeidet blir kon- sentrert i kystkultursentra. Et av dis- se, antagelig Bredalsholmen ved Kristiansand, vil konsentrere seg om stålbatene og derved bli vår «verk- stedforbindelse».

Et annet punkt i planen vil antagelig være forslag til klassifisering av fart- øyene ut fra antikvarisk og historisk verdi. Denne klassifiseringen vil være utgangspunkt for krav til restaure- ringsprinsipper og arbeidsmetoder og for muligheter for finansiering.

Like viktig som økonomisk støtte vil Riksantikvarens fagkunnskap være det som finnes spredt av kunnskap og erfaring. Registre og arkiver bør kunne systematiseres og gjøres kjent for dem som står for den praktiske delen av fartøyvernarbeidet. Det er også naturlig å forvente at Riksantik- varen engasjerer seg sterkt i arbeidet med registrering og dokumentasjon på fartøyer.

Et mål for Riksantikvaren bør være å finne fram til en arbeidsform som gir best offentlige midler og av entusias- tisk innsats.

Med den økede vekt som må legges på fartøyvern er det viktig at fartøye- nes interesser samordnes best mulig. Her vil «Norsk Forening for Fartøy- vern» stå sentralt, og få en viktig opp- gave som motpart for Riksantikvaren og andre offentlige instanser

Skifte av redaktør.

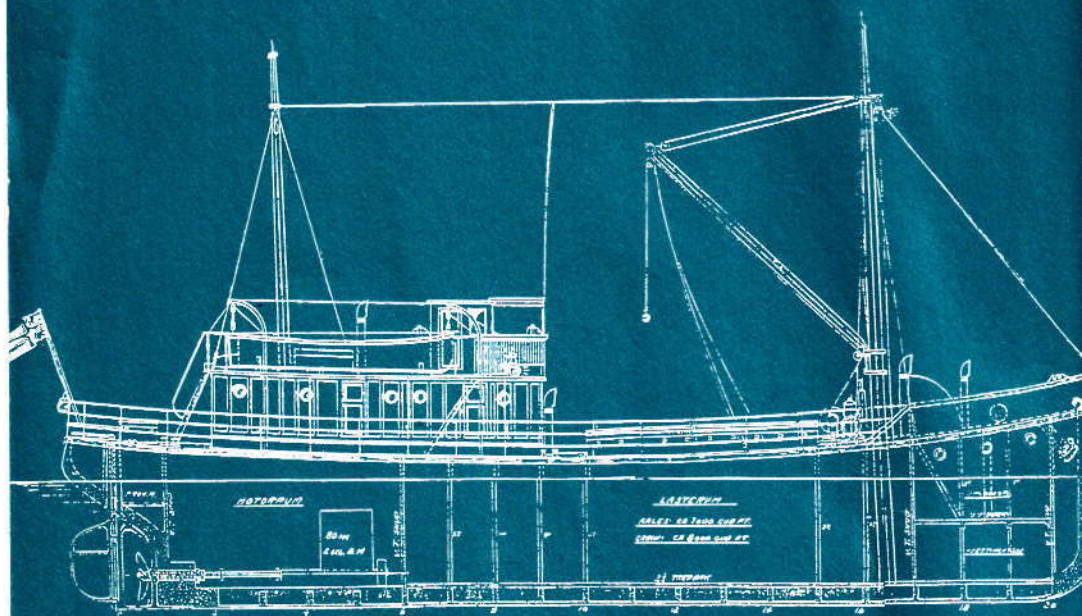
På grunn av et oppdrag i utlandet, vil jeg ha vanskeligheter med å utgi «Dampskibsposten»'s påfølgende to nummer i 1992. «Dampskibsposten» vil av den grunn bare komme ut med ett num- mer på våren 1992. Vår entusiastiske medhjelper, Thor Hansen i Skien har heldigvis sagt seg villig til å koordinere arbeidet for neste nummer.

Jeg oppfordrer alle til å sende stoffet direkte til han for neste num- mer.

Frist for stoff vil bli 20. mars 1992.

Så send stoff til: Thor Hansen
Åfossmoen 11
3731 SKIEN

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



M/S «NICANOR»