

DAMPSKIBS

P O S T E N



Dampskibsposten

Dampskibsposten er medlemsblad for Norsk Veteranskibsklub, Oslo og Veteransklaget Fjordabåten, Bergen og Veteranskibslaget «Stavenes», Kaupanger.

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 1.000

Styremedlemmer 1992

Norsk Veteranskibsklub

Postboks 1287 Vika, 0111 OSLO

Tlf.: (02) 41 70 41

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

Viseformann:	
Hans Borti Salvesen	(02) 29 12 05

Kasserer:	
Rolf Norby	(02) 71 23 28

Sekretær:	
Erling H. Wang	(02) 80 82 81

Veteransklaget Fjordabåten

Postboks 1740 Nordnes

5024 BERGEN

Styreformann:	Pr. telefon
Harald Sætre	(05) 24 33 57

Nestformann:	
Kåre Taule	(05) 12 10 11

Kasserer:	
Magne Kjeilen	(05) 58 76 88

Sekretær:	
Atle Vie	(05) 24 27 27

Veteranskibslaget «Stavenes»

De Heibergske Samlinger/Sogn folkemuseum

5880 KAUPANGER

Forretningsfører: Svein Arne Henjesand

Tlf.: (056) 78 206

Formann:	Pr. telefon
Per Anders Hove	(056) 78 316

Viseformann:	
Halstein Ese	(056) 71 349

Kasserer:	
Øystein Høyheim	(056) 86 484

Sekretær:	
Arne Wathne jr.	(056) 72 475

Alte Raubotn	(05) 19 46 54
--------------	---------------

Innholdsfortegnelse

Side

- 3 De første dampskip
- 7 D/S «Styrbjørn»
- 9 D/S «Ammonia»
- 10 Dampdrevet mudderapparat
- 11 D/S «Stavenes»
- 12 «Granvin» på kystens landsmøte
- 13 D/S «Stord I» - maskinoverhaling går etter planen.
- 14 Et 55 års minne
- 21 Krigens frekkeste handling

Stoffrist neste nr.: 1. oktober

ISSN 0333-0281

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

Thor Hansen, Åfossmoen 11, 3731 SKIEN. Tlf.: (03) 54 53 96

De første dampskip

Jeg vil anta at helt fra menneskene lærte å benytte seg av havets strømmer og vindene som drivkraft, har de lengtet etter å kunne befri seg fra vind og strøm. Kunne bestemme selv og styre skipene der de selv ønsket. Mennesket såg en utfordring til selv å kunne styre skipene der de selv ønsket, selv om vinden blåste i gal retning.

Oppfinnelsen av dampmaskinen var først knyttet til gruvedriften i England. Problemet med å få lenset tilsiget av vann i gruvene var av større interesse enn å få til en ny fremdrift av skip. Denis Papin som levde fra 1647 til 1714 var den første som klarte å «temme» dampen, selv om prinsippet var kjent fra tidligere.

Praktisk forskning med damp startet som nevnt ovenfor omkring århundreskiftet 1600-1700. Det første kjente seriøse forsøk på å drive et skip med damp ble gjennomført i 1737 av Johathan Hull med en skovle akterut. Senere en typisk konstruksjon for hjulbåtene på de amerikanske elvene. Men det var ikke før i 1807 at en kunne beviset at dampskip var økonomisk drivverdige. Det første dampskip som virkelig fungerte var «Pyroscaphe» bygget av franskmannen Clude Jouffroy d'Abbaus i 1783. Som på mange andre områder var franskmennene langt framme også her. Ref. Peugeot, første serie produserte bil; France II, verdens største seilskip på 5806 bruttotonn bygget i 1911 med dieselmotor.

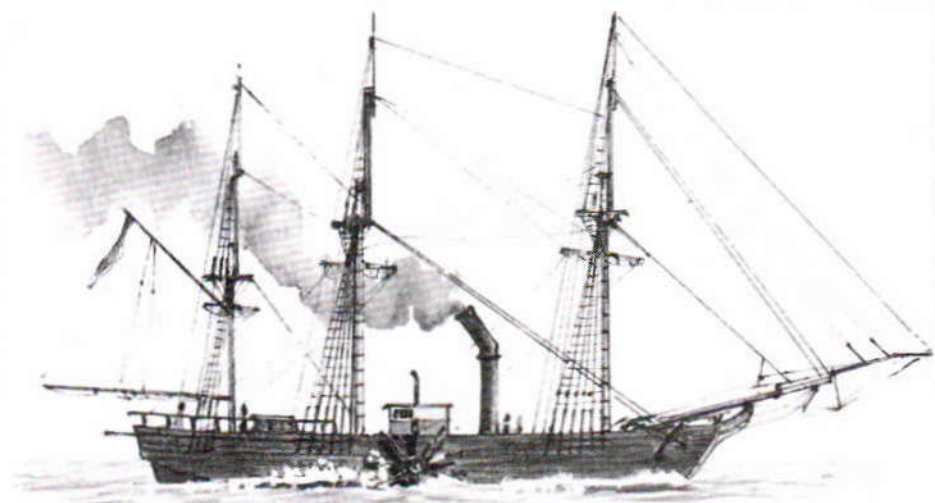
Gjennombruddet for dampmaskinen som fremdrift av skip kom i 1807 da

amerikaneren Robert Fulton bygget den økonomisk levedyktige «North River Steamboat of Clermont» som gikk på Hudson River frem til 1814. Etter dette gjennombruddet gikk utviklingen raskere. I Europa ble det først dampskip satt i fart i 1812 på Clyde River med dampskipet «Comet». Damp som fremdriftsmaskineri for skip var kommet for å bli. For å utnytte denne teknologien ble det stiftet en rekke selskaper, ett av dem var Savannah Steamship Company i Savannah i USA. De kjøpte et nesten ferdigbygget skip og døpte skipet til «Savannah». Skipet ble bygget i Corlears Hook i New York og sjøsatt i 1818. Skipet var opprinnelig bygget som et ordinært post-seilskip for postruten New York og Le Havre. Men de nye eierne som ville bruke skipet til kombinert passasjer- og fraktfartøy på kysten av Georgia, fikk installert en dampmaskin i skipet.

«Savannah» hadde følgende dimensjoner:

Lengde: 33,5 meter, bredde: 7,85 meter, dypgående: 4 meter og var på 325 bruttotonn og 173 nettotonn. Det er ikke ofte en tenker på hvor små de fleste handelsskipene var helt frem til ca. 1850 da tonnasjen på skipene virkelig fikk en kraftig økning. «Savannah» som opprinnelig var konstruert for transatlantisk postfart hadde i tillegg passasjerbequemligheter for 32 passasjerer. Lugarene og salongene må ha vært små når en ser på størrelsen av skipet.

Kapteinen, styrmennene og maskinis-



«Savannah»

tene hadde egne lugarer, eller var det felleslugarer (sove- oppholdsrom) for den øvrige bemanningen. Totalt hadde «Savannah» en besetning på 53 personer.

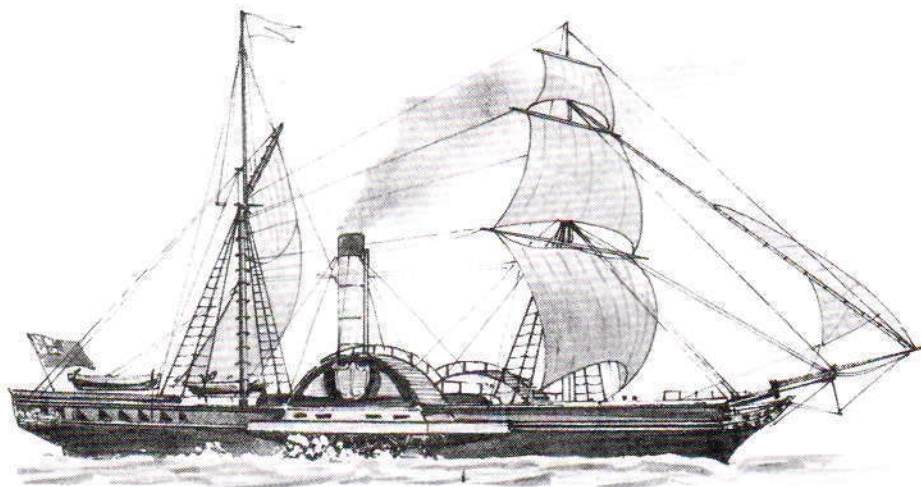
Når en ser på hvilket fartsområde «Savannah» opprinnelig var påtenkt, transatlantisk fart, må det ha vært et stort behov for plass for proviant og bagasje for passasjerene. Med den installerte dampmaskinen og behovet for kull, må det ha blitt ganske trangt ombord.

«Savannah» var egentlig konstruert for fremdrift av seil med moderat fart. Linjene var ikke så smekre som sjørøver- og smuglerskipene, men heller ikke så butte som de vanlige handelskipene på den tiden. Skroget under vannlinjen var belagt med kobberplater for å hindre skjellgroing og pæleormsangrep. Da «Savannah» ble bygget hadde dampskipsskrogene begynt å skille seg ut fra seilskipsskrogene. Hjuldamperne måtte være stivere for-

di det ene hjulet ofte ble løftet ut av vannet ved krenning og rulling. En brukte konstruksjon som ga et stivere skrog, men «Savannah» var som nevnt ikke konstruert som dampskip, men som seilskip. Dette går også helt tydelig frem av riggingen (mast, seil etc.). «Savannah» var ikke bare rigget som en fullrigger (3 master med skværrigging), men det kunne sette jagende røyk å på fokke- og stormast. Maskinen som Savannah Steamship Company satt i «Savannah» var ikke ment å være hovedfremdriftsmiddelet, men et hjelpemaskineri for manøvrering i kanalen, inn og ut av havnen uten hjelp av andre fartøyer. Derved kunne kostnadene reduseres, for bruk av hjelpefartøy kostet penger.

Maskineriet som ble installert ombord i «Savannah» hadde følgende tekniske spesifikasjoner:

- Maskinen var laget av Stephen Vail ved Iron Works, New Jersey
- sylinderdiameter: 1,026 meter



«Sirius»

- helling: 20 grader
- damptrykk: 0,07 kg/cm² (1 psi) over atmosfæretrykk

Vannet gikk ut i en vannstrålekondensator uten at den ekspanderte i sylindren. Dette var lite effektivt selv etter datidens målestokk og kullforbruket var enormt. Effekten av maskineriet i forhold til kullforbruket var meget liten. Maskinen utviklet 90 indikerte hestekrefter og farten som ble oppnådd var under de beste forhold 4 knopp. I praksis ville det si at selv om hele skipets kapasitet ble benyttet til å lagre kull, ville ikke «Savannah» ha nok kullforsyning til å krysse Atlanteren bare ved hjelp av damp. Kjelen var laget av kopper og på toppen av skorsteinen var det et kne som kunne dreies for å holde sot og gnister borte fra seilene. Skovlehjulene hadde en diameter på 4,65 meter og hvert skovlehjul hadde 10 skovler. Skovlene kunne demonteres i løpet av 20 minutter og tas inn på dekk når maskineriet ikke skulle brukes. Ved

vanlig fart gjorde skovlene 16 omdreininger i minuttet.

«Savannah» gikk prøveturen i New York i 1819. På turen til hjemstedet Savannah brukte skipet 8,5 døgn hvorav maskinen ble brukt i 41 timer. Det ble imidlertid snart klart at skipet ikke hadde inntjening. Det amerikanske marked var på denne tiden oversvømmet av gode, uønskede skip som var til salgs. Eierne av «Savannah» besluttet derfor å forsøke å selge skipet i Europa.

«Savannah» forlot sin hjemstedshavn uten passasjerer og fraktgods 24. mai 1819 og kapteinen var Moses Rogers. Ombord var det 75 tonn med kull og 25 favner ved. Turen over Atlanterhavet til Liverpool tok 27 dager og 11 timer. Skipet var vel og merke innom Irland for å bunkre så den reelle tid for dampfarten var noe mindre. Under overfarten hadde dampmaskinen totalt vært i bruk i 85 timer. Det vil si 3 dager og 13 timer. Den vanlige oppfatning at «Savan-

nah» var det første dampskip som krysset Atlanteren er derfor ikke helt riktig.

Det første skip som krysset Atlanterhavet bare med maskinfremdrift var «Sirius» som ankom New York 22. april 1838. Tiden skipet brukte var 18 døgn og 10 timer.

«Savannah» lå i Liverpool i 25 døgn og ventet på interesserte kjøpere. Det var ingen interesse for skipet og skipet gikk videre til København og Stockholm. På denne reisen måtte skipet søke havn i Arendal på grunn av dårlig vær. Det ble sagt i Arendal at et skip med slikt fremdrift hadde besøkt byen for første og siste gang. Det eneste tilbudet på skipet som kom, var fra den svenske kongen. Han tilbød USD 100.000,- for skipet betalt med hamp og jern. Tilbudet ble avvist og «Savannah» seilte videre til St. Petersburg, men heller ikke der fantes det kjøpere. Siden denne salgsturen hadde slått feil vendte «Savannah» tilbake til Amerika. Turen tilbake foregikk med seil, bortsett fra de siste kilometrene opp Savannah-elven for å tiltrekke seg oppmerksomhet. Eierne forsøkte å selge skipet til den amerikanske regjering, men dette slo også feil. Skipet ble derfor solgt på auksjon i 1820. De nye eierne fjernet det plasskrevende maskineriet og skipet gikk i seilpost rute mellom New York og Savannah. Skipet forliste utenfor Long Island 5. november i 1821.

«Savannah» var på mange måter typisk som eksperimentsskip, men representerte ikke noe nytt. Dets krav på å være det første dampskipet som krysset Atlanteren er både galt og riktig. Dampskip, ja, men det krysset havet stort sett med seil. Skipet og navnet er likevel berømt og det ga navn til det

første atomdrevne handelsskip NS-«Savannah» i 1962. En kan vel si at det atomdrevne skipet led den samme skjebnen som «Savannah». Det representerte noe nytt, men ingen suksess. Det første skip som brukte damp over Atlanteren var det engelske skipet PS «Sirius» som ble bygget i Leith i 1837 for London-Cork ruten. Skipet var 63,5 meter langt, nesten det dobbelte av «Savannah». I 1838 ble skipet chartret av British and American Steam Navigation og seilte fra Cork til New York hvor det ankom 22. april 1838 med 40 passasjerer. Skipet hadde gjennomført reisen med en gjennomsnittsfart på 6,7 knop. Det hører med til historien at det var bare så vidt skipet ble først, for bare en dag senere i de tidlige morgentimer ankom «Great Western» New York og hadde brukt 15 dager og 5 timer. Det vil si en gjennomsnittsfart på hele 8,8 knop. Det som var mer viktig var at «Great Western» hadde hele 25% av kullbeholdningen intakt da det ankom New York.

«Great Western» var spesielt konstruert for seiling på Nord Atlanteren av Isanebard Brunel, konstruktøren av det senere berømte skipet med navn «Great Eastern». «Great Western» krysset Atlanterhavet hele 64 dager før det ble satt i rute mellom England og Vestindia. Skipet som ble hugget opp i 1857 kan derfor sies å være skipet som startet den Trans-Atlantiske dampskipsfarten.



Arne Drage

Styrbjørn

Bjørvika, en asfaltørken i Oslos havnestrøk hvor vogntog og containere råder grunnen. Støv, støy og eksos. En fem minutters spasertur bringer deg forbi et slitent havnelager. 500 meter unna ruver en moderne Fred Olsen ferje ved kai – klar til avgang. Atskillig nærmere ligger tre langt mindre og mye eldre båter side ved side. De søker støtte hos hverandre og kaikanten. I midten ligger D/S «Styrbjørn», 93 fot slepebåt og 82 år med historie. Mesteparten fra Narvik havn.

Det er tirsdag, klokka har passert 18, og «Bjørvika Steamers» har entret slepebåten for en ny dugnadsrunde. Seks-sju godt voksne mannfolk kledd i lomp og med rullings, skyggeluer og brede glis. Det formelig oser tjære, oljesmurning og fagkunnskap av gjengen. Sjøfolk, selvsagt, hele hurven. Gutta «dampgjenngen» er alle medlemmer av Norsk Veteranskipsklub, «Styrbjørn»s reddende engel. Den gamle dampsliteren skulle for lengst ha vært spiker til hytteveggen eller messingbeslag til ytterdøra, hadde Høvding Skipsopphugging i Sandnessjøen fått bestemme. I 1979 var det mest bare vrakgods igjen av båten. Nærmere 15 år i opplag hadde tært både på skrog og maskin.

Kjelen under trykk

– Men vi håper å ha kjelen under trykk igjen allerede neste år, forteller Simon Westerheim, utflyttet Narvikgutt så langt tilbake som i 1953, samme året som «Styrbjørn» bukserte sin siste malmbåt i kai. Etter å ha seilt ute

som telegrafist ombord på malmbåter gjennom en årrekke, var Simon selvskreven i «Bjørvika Steamers».

«Styrbjørn» ble overtatt av veteran-skipsklubben i 1979, men fram til 1986 lå båten utsatt for vær og vind ved Akershuskaia. Da først kom dugnadsarbeidet ombord i gang for alvor.

I dokk

For to år siden ble det dokking for veteranslepebåten. Og «Doktorens» diagnose var klar: Pensjonisten led av tæring. I vannlinja. Men ikke verre enn at arbeidet kan vente til «Styrbjørn» skal gå i is...

– Vi har ellers mest revet ned og bygget opp. Vi har lagt nytt dekk på brua, pusset opp både messa, byssa og kapteinslugaren. Nå skal vi montere røykopptaket mellom fyrdørken og skorsteinen, sier Westerheim. Et øyeblikk etter ljoemer det ut over den ettermiddagsstille kaia:

– «Dæven, nu e' du førsiktig så du f... ikke knuser styrhuset med bommen.» En av de andre «dampgutta» er i ferd med å heise første seksjon av nettopp røykopptaket over fra «Reigun». Og Simon gir ordre. Slepebåtens styrhus er demontert og hviler under en presenning ombord på «Reigun», også det. Skorsteinen, 22 tonn inkludert sot og rust, er i Kongsberg for en skikkelig oppussing. I tillegg må hoveddekket skiftes. Men Bjørnvika Steamers er optimister, hør bare:

«Til Narvik»

– Målet er å vise frem båten i Narvik



D/S «Styrbjørn»

i løpet av 1994. Klarer vi å holde tempoplanen, så kommer vi, og det for egen maskin, forteller en stolt Erik Steen, selv gammel maskinist og selvopplevnt konsulent for «dampgutta». Og Steen viser mer enn gjerne fram klenodiet under dekk som er ment å skulle drive båten til Narvik. En maskin med «trippel expansion og kullfyrt skotsk røkrørskjele» – og uhyrlige 550 hestekrefter. Så noen Skandinavias sterkeste slepebåt – før krigen, vel og merke?

– Og så er det noen som hevder at utviklingen har gått fremover, smiler Steen, og drar i ratt og spaker på monstret, alt til ære for fotografen. – Det fantes ikke vibrasjoner i maskinen. Du kunne sette fra deg drinken på den under fart – for de som drev på med slikt da, legger han fort til.

Passasjerdrift?

Hva Norsk Veteranskipsklub skal gjøre med «Styrbjørn» når den en gang igjen har fått trykk på kjelen, har ingenting ofret mer enn strøtanker.

– For oss er det miljøet, det sosiale

ved å møtes slik som teller. Kanskje kan vi drive litt passasjertrafikk med båten. Den er jo faktisk sertifisert for 50 passasjerer, forteller Steen. Hvorfor, aner ingen.

– Kanskje pleide LKAB å ha rundturer på Rombaken med «Styrbjørn», skoleklasser og slikt, spekulerer Steen og Westerheim. De skulle gjerne ha kjent «Styrbjørns» historie langt bedre enn de gjør.

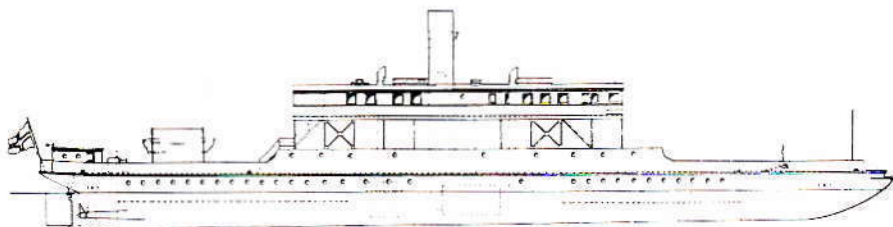
– Vi vet at den ble senket i april 1940, men ikke av hvem. Vi vet også at den ble hevet kort tid etter og at den visstnok var i virksomhet under hele krigen, forteller Steen. Men om de ikke kjenner Styrbjørns historie fullt ut, så vet de alt om båten der den ligger i dag. Og de vil gjerne gjøre den enda mer kjent i Narvik.

– Tenk deg de elleville turistene ombord på passasjerskipene som anløper Narvik, når «Styrbjørn» kommer ut for å buksere skipet til kai, foreslår en av Bjørvikas Steamers. Vi lar bare tanken henge i lufta.

Kanskje noen vil plukke den ned?

Klipp fra «Fremover»

D/S «Ammonia» unik verdensperle



D/F «Ammonia»

RJUKAN: Legendariske «Ammonia» har en enestående verdi. Når det gjelder Europa, er fergen en klar ener. Ser vi på resten av verden, finnes det bare en annen jernbaneferge som drives med damp. Den befinner seg i Sør-Amerika. For øvrig er hele Rjukanbanen av en slik verdi at den må bevares. Det er ingen partisk borger av Tinn-samfunnet som påstår dette. Derimot er det sjølveste riksantikvaren. Riksantikvaren har tidligere fått en henvendelse som går på den kulturhistoriske verdien av Rjukanbanen og fergene, og konklusjonen er like klar som vannet i Tinnsjøen

Veteran-reiser

Sammen med fergene, forteller Rjukanbanen en mangesidig og spennende historie om pionertidens problemer med overføring av elektrisk kraft og etablering av et pålitelig transportsystem. Til tross for den unike plass i det kulturelle landskapet, har riksantikvaren ikke det minste i mot at båt og bane blir benyttet. Riksantikvaren konkluderer med at banen og fergene kan kobles sammen med Telemarks-kanalen. Dette vil føre til at man har hovedstammen i en veteranreise og et rundreisefsystem som kan utvikles i det uendelige.

Tore Hval

Smånytt Vestfra

Bergen

Den gamle trikkehallen på Møhlenpris er no freda. Riksantikvaren har dermed styrka Bergens Tekniske Museum si stilling som «husokupant» hjå kommunen. Veteranskipslaget Fjordabåten, som er medlem av muséet, sit dermet noko tryggare på kontoret dei har fått innreie der. Ein vesentleg del av Veteranskipslaget si maskinsamling er utstilt i hallen, og det vert arbeidd med ein utstilling om M/S «Granvin» og nytt frå arbeidet med D/S «Stord I». På Vestlandet er dampen og rutebilen gamle kjenningar etter utallige stemnemøte rundt om på kaiene. Oftast tente dei òg same selskapet. Det er difor berre naturleg at desse to får følgjast inn i pensjonisttilveret òg. Nye møte er alt avtalte, men dei vil bli nærmare omtale av andre. her vil berre kort nemnast at det er teke initiativ til å setje i stand ein Volvo 1948-mod. etter Arna Rutebilkøyring, eit av Indre Nordhordland Dampbåtlag sine lokale billag. Det er meininga at rutebilen m.a. skal kunne nyttast i samkøyring med Veteranskipslaget sine båtar i ulike turopplegg.

Dampdrevet mudderapparat

Telemarkkanalenes Venner startet i 1984 arbeidet med å restaurere en gammel dampdrevet muddermaskin som har vært benyttet i Telemarks-kanalene helt siden 1891 og fram til begynnelsen av 1960-tallet. Maskinen ble først brukt under anleggsarbeidene av Bandakkanalen, i perioden 1887 - 91. I denne tiden ble maskinen benyttet til å heise store steinblokker på plass i forbindelse med plastringsarbeidet i slusekammere og kanaler. Etter at Bandakkanalen stod ferdig i 1892, ble maskinen montert på trelekter, og fungerte siden som mudringsmaskin for mudring av skipsleden i kanalene.

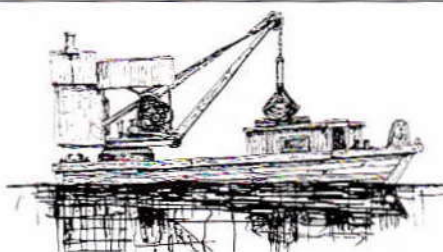
Dampmaskin

Vi kan med stor sannsynlighet gå ut fra at maskinen er produsert hos Priestman Brothers Ltd., Hull, England. Den ble trolig bygget en god del år før arbeidene i kanalen tok til. Vi har grunn til å tro at den ble bygget på 1870 tallet.

Det har vært vanskelig å finne kvalifiserte personer som kunne påta seg restaureringen av dampmaskinen. Det er Brødrene Sørensen A.S. som har utført dette restaureringsarbeidet. Arbeidene ble fullført vinteren 1991/92. Det norske Veritas og Kjelkontrollen har vært behjelpelige med målinger og inspeksjon av de sikkerhetsmessige detaljer. Arbeidsstrykket for kjelen var opprinnelig 6 bar. Vi må kjøre den på ca. 4 bar, pga. reduksjon i platetykkelsen som skyldes korrosjon. Maskinen består av en grabb med fast bom og 360 gr. svingvinkel med kjettingspill.

Trelekteren

Restaurering av trelekteren ble det største økonomiske løftet for oss. All utvendig



Tegning: Birger Bergland

hud over vannlinja er skiftet ut. Innvendige spant og rammeverk samt beslag er i store trekk beholdt. Etterhvert som riving av det råtnete treverket gikk framover, ble det avdekket mer råte enn beregnet. Derfor ble kostnadene atskillig større enn vi hadde regnet med.

Ved hjelp av enkeltstående bidrag fra offentlige instanser har vi nå kommet i mål. Lekteren har blitt et vakkert syn. Dette kan vi takke Knardalstrand Slipp og Verksted for, som har bidratt med entusiasme og håndverk av beste klasse. Alt er kopiert etter beste evne. Treverket er inn satt med 150 liter linolje.

Lekteren er 13,5 m lang og 6 m bred. Den har dyptgående på 0,9 m med flat bunn. Innvendig "reisverk" består av 8 x 8" stående og liggende hjelker med håndsmidde festebeslag. På dekket står et wirespill med håndsviv. For fortøyning finnes det to solide trepullerter, to jernpullerter samt fire håndsmidde halegatt. For innvendig inspeksjon finnes to «luker» med jernlokk. Den originale dekksmonterte lensepumpa var dessverre defekt, men vi har fått tak i en annen tilsvarende pumpe som må restaureres før montasje på lekteren. Totalkostnadene for restaurering av dampmaskin og lekter har pr. mai 1992 kommet på omkring Kr. 450.000,-.

«Stavenes»

Veteranskipslaget Stavenes omset for inn på ein million kroner i 1991. Frå april til oktober har laget hatt inntekter på over 900.000 kroner. Desse midlene går uavkorta til arbeidet med å byggja opp at den gamle fjordbåten. Forutan å arbeida for restaureringa av «Stavenes», har Veteranskipslaget også sett spor etter seg på andre felt. Laget har etablert fjordkulturdagane i samarbeid med gode krefter i Vik og Balestrand, og er i gang med å planleggja ein lokalhistorisk innsats på fjordbåtkulturen. Målet er å gje ut ein breitt orientert jubileumshefte i 1994. Då er «Stavenes» 90 år gamal, og dei største optimistane trur skipet kan vera ferdigstilt dette året.

Leitar etter dampmaskin

Det er god framdrift i arbeidet med å byggja opp att skipet. No ligg «Stavnes» ved Eivindvik slipp og mekaniske. Sysselsetjingsmidlar frå miljøverndepartementet har gjort det mo-

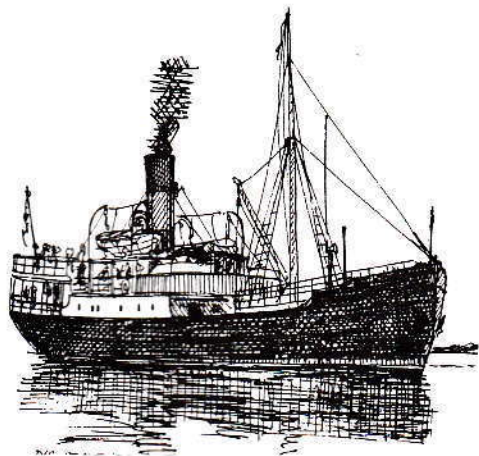
geleg å koma eit langt stykke vidare med skrog- og dekkarbeidet. Tidligere fekk «Stavenes» 200.000 kroner av Fylkesbaatane. Det er midlar som kjem godt med når laget orienterar seg i marknaden for dampmaskina og kjelar.

Utstyr frå «Nesøy»

«Stavenes» kan også koma til å få uventa hjelp frå annan kant. Ved inngangen til Årdalsfjorden ligg gamle M/S «Nesøy», som er ein FSF-båt i «Atløy»-klassa. Skipet har vore vrak i mange år, men «Stavenes»-venene har vore ombord og funne ei rad effektar som kan plukkast ned og brukast på «Stavenes». Med god innsats frå «Stavenes»-gjengen er resultata optimale og kostnadene minimale så langt.

Store og små gjevarar har grunn til å vera nøgde med måten prosjektet er handtert på så langt.

Klipp frå «Sogn og Fjordane»



D/S «Stavenes»
Tegning: Bård Koltveit

«Granvin» på kystens landsmøte

Helgen 2. til 5. april avholdt Forbundet Kysten sitt landsmøte på øyen Skorpo utenfor Os, med Bergen Kystlag som teknisk arrangør. Til tross for det kolliderte litt med tiden for vårpuss, var vi så heldige å få leie «Granvin» denne helgen, hvilket var med på å gjøre Landsmøtet 100% vellykket.

De fleste landsmøtedeltakerne kom med fly til Flesland, og det var leid 2 busser for å transportere dem til Hjellesstad kai, hvor de skulle bli hentet av «Granvin». Imidlertid valgte de aller fleste å ta seg inn til Bergen for å få følge «Granvin» hele veien, slik at bare 12 stykker kom ombord på Hjellesstad.

Etter Hjellesstad gikk turen videre forbi det gamle handelsstedet Bukken, forbi Korsneset og over Korsfjorden til kaien på Skorpo. Her hadde Midthordlandske Dampskipsselskap i sin tid faste anløp i sommerhalvåret. På Skorpo fungerte «Granvin» som losjiskip for noen av landsmøtedelegatene. I tillegg ble både for- og aktersalongen om dagen tatt i bruk som lokale i forbindelse med gruppearbeid.

Søndag formiddag fraktet «Granvin» alle deltakerne inn Fanafjorden til Stend hvor landsmøtet ble avsluttet med besøk på Hordamuseet.

Forbundet Kystens Landsmøte 92 ble en ubetinget suksess, både faglig og sosialt. Skorpo, som er Den Norske Postorganisasjons Feriehjem er bare en naturperle, spesielt i det nydelige

vårværet vi ble velsignet med denne helgen. Men ikke minst «Granvin» bidro til en vellykket landsmøtehelg, hvilket «Kystens» folk satte stor pris på. Kystkulturinteresserte mennesker fra hele landet fikk oppleve en ekte fjordabåt og fikk forståelse for det viktige kulturvernarbeidet Veteranskipslaget driver. Dette ble da også påpekt av flere delegater. Ikke minst fikk Landsmøtet oppleve Adolf Fjellstad som fortalte historier fra sitt lange arbeidsliv på fjordabåter i Nordhordland.

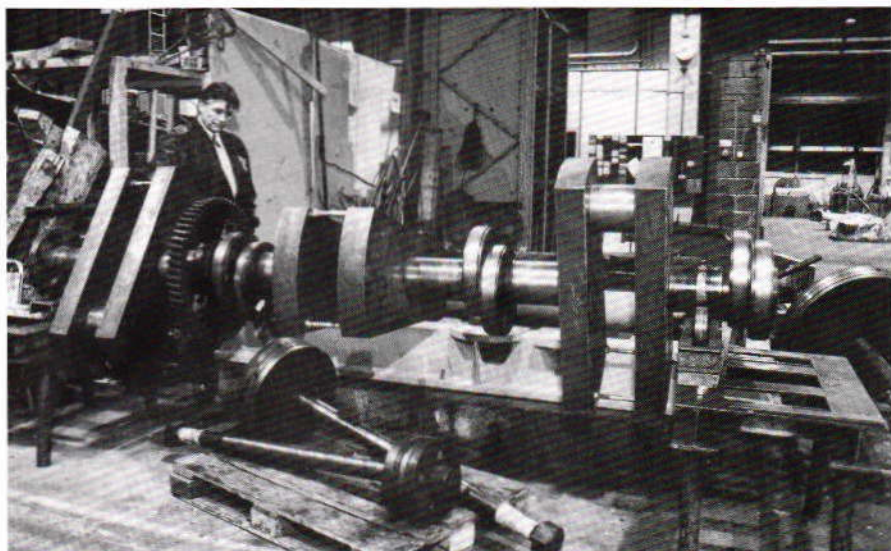
Forbundet «Kysten» ble i sin tid stiftet av folk som var særlig opptatt og engasjert med å ta vare på gamle trebåter. Men i dag har organisasjonen vokst, og vokser stadig, til en sterk og landsomfattende organisasjon, som ser på kystkulturen som mer enn bare trebåter. Ved siden av bygninger, redskaper, håndverks og klestradisjoner er også fjordabåter og ruteskip, inkludert Hurtigruten viktige element i vår rike kystkultur. Eksempelvis er «Gamle Rogaland» organisert som et lokallag i Forbundet «Kysten».

Oppdraget for Bergen Kystlag og Forbundet «Kysten» denne aprilhelgen vil på langt nær være blant de mest lukrative denne sesongen, men jeg tror det kanskje vil være blant de mer meningsfulle.

Tusen takk for at vi fikk disponere «Granvin» helgen 2. til 5. april.

Øyvind Konglevoll

D/S «Stord I» – Maskinoverhalingen går etter planen



Veivakslingen

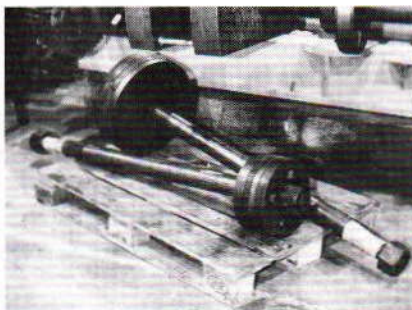
I løpet av vinteren har det vært stor aktivitet i maskinverkstedet til Mjellem & Karlsen i Bergen. Dampmaskinen er plukket i «tusen biter» og overhalingen av de ulike komponentene er kommet godt i gang.

Veivakslingen og alle stempelstengerne er ferdig slipte.

Sylinderblokken er reingjort og overhålt. Arbeidet med å støpe i rammelagrene skal etter planen starte nå i mai måned. Dette arbeidet vil bli utført etter anvisning og under oppsikt av Kåre Taule.

Vi regner med at alle seks rammelagrene vil være ferdig istøpte, maskinerte og tilpasset i løpet av en måneds tid. Veivakslingen vil således være på plass til sommerferien.

Arbeidene som gjøres er i hovedsak utført av elever fra Askøy videregående skole under ledelse av fagfolk. Fra laget sin side er det Nils Skulstad og Kåre Taule som har ført tilsyn.



Høytrykk og mellomtrykkstempel m/stenger.

Et 55 års minne

Da M/S «Venus» berget mannskapet på D/S «Trym»

Da vi på vestlandskysten i vinter har opplevet den ene storm etter den andre med ødeleggelser og tragedier på Mørkekysten, kan det kanskje være av interesse å se tilbake til stormvinteren 1937.

De som er kommet til sjøls år og alder husker kanskje de dramaer som utspant seg i Nordsjøen den vinteren. Utover høsten 1936 var det meget urolig vær som skapte vanskeligheter for trafikken i landene i Nordsjø-basengen både til lands og til vanns. Stormene fortsatte inn i 1937 og spesielt i januar var det nesten uavbrutt storm med orkanbyger.

«Drama på drama i Nordsjøen» skreiv avisene. Dette henspilte seg på de redningsdåder skip tilhørende Det Bergenske Dampskipselskap eller «BDS» som det ble sagt dengang utførte.

Dette var lang tid før redningshelikopteret var oppfunnet og det var sjøens menn som berget sjøen menn i et forrykende uvær.

Skipene nevnt nedenfor er ikke mere. De er slettet fra registrene. Men auraen om disse skip med sine mannskaper er fremdeles levende blandt folk på kysten. Det var

M/S «Venus» berget mannskapet på Trondheimsskipet «Trym».

T/S «Leda» berget mannskapet på Haugesundsskipet «Karmt».

D/S «Lyra» berget mannskapet på den svenske fiskebåten «Nordland».

D/S «Jupiter» assisterte havaristen

«Veni» av Stavanger så den kom velberget i havn.

Navnene på en del av disse skip er overtatt av nyere skip.

«En og førti sjømenns liv er i de siste dager reddet fra den visse død» konstaterte ordfører Stensaker i Bergen i en tale noen dager etter bergingene. Likevel, over 300 liv skulle stormene i Nordsjøen og det nordlige Atlanterhav koste. Hver dag en hel uke lød nødropne gjennom eteren, det dødsens alvorlige signal som aldri ble sendt uten at faren var overhengende. En rekke utenlandske skip forsvant sporløst, likeledes et norsk fiskefartøy. Vi skal her ta for oss redningsbåten «Venus» utførte.

M/S «Venus» tilhørende BDS var et vakkert skip. Det var bygget ved Helsingør skipsbyggeri i 1931. Tonnasjen var hele 7.000 BRT og med en lengde på over 400 fot var det, bortsett fra Amerikabåtene, det største passasjerskipet i den norske handelsflåten. Skipet hadde vakre skroglinjer, 2 skorsteiner etter hverandre med BDS 3 hvite ringer på sort bunn. Dette sammen med svakt helende master ga skipet et imponerende ytre. Skipet hadde 2 stk. Burmeister & Wain motorer, hver på 6.000 indikerte hestekrefter. Med en motor på full fart forover, og en på full fart akterover kunne «Venus» nær sagt snu på femøringen.

Det var derfor et praktfullt skip BDS kunne sett inn i ruten på Bergen-Newcastle, overfarten ble gjort på bare 21 timer.

Hvem kunne tenke seg at dette skipet noen år senere skulle være midtpunktet i et drama og utføre en redningsdåd som hittil er regnet for det 20-årshundredes største sjømannsbragd i fredstid.

Skipet gjorde sine gode 20 knop. To ganger ukentlig pløyde «Venus» havet til England og anløp «Tyne Commission Quay» nær utløpet av elven Tyne (også kalt Tyne mouth) og to ganger samme uke returnerte hun til Bergen.

Vi som var såkalte Bergenske kjua-gutter den gang rodde på spreng ut Byfjorden når hun rundet Kvarven om søndagskveldene sommerstid og fikk oppleve dønningene hun la etter seg før farten ble slått ned. De var som rene fjell.

Ruskeværet i januar unte seg et pustetrom en dag eller to for å samle krefter til nye fremstøt. Mandag den 18. januar 1937 ble det fra Værvarslinga på vestlandet meldt gjennom radioen «Sydaustormen vil natt til tysdag auka til orkan». Varslet gjaldt fra Lindesnes til Karmøy.

D/S «Trym» av Trondheim på ca. 3000 dødvekttonn dampet sørover norskekysten fra Kirkenes fullastet med jernmalm for Middlesbrough. Skipet hadde en besetning på 19 mann. Den 14. januar anløp «Trym» Ålesund for å bunkre kull. I Ålesund mønstret det på en lettmatros på 23 år som het Perry Opsahl. Om kvelden den 15. januar ble losen kvittet ved Kopervik og kursen lagt for Hartlepool i England. På Utsira blåste det full storm mandag den 18. januar og bestyreren på Utsira Radio rapporterte at han aldri hadde opplevet noen tilsvarende uværperiode. Kl. 21.15 sendte «Trym» ut SOS signal om at

skipet var i havsnød og trengte øyeblikkelig hjelp. Dette ble oppfanget av Utsira Radio som umiddelbart sendt ut over eteren signal og anmodet skip i nærheten av «Trym» å gå i assistanse. Signalene ble oppfanget av «Venus» som var underveis til England i ordinær rute. «Trym» sendte ut peilesignaler, og ved hjelp av Utsira og «Venus» innbyrdes peilinger klarte «Venus» å peile inn posisjonen til «Trym» og beregnet at skipet var ca. 6 timers gange borte. Med 12.000 hestekrefter på propellene slår passasjerskipet seg frem i stormen mot havaristen. «Venus» var gått fra Bergen kl. 13.00 mandag den 18. januar, og satte seg tungt i havet da Marsteinen fyr ble passert og kursen satt for Tynemouth. Kapteinen Wilhelm Dreyer var kommet på broen straks etter nødsignalene var oppfanget. Telegrafisten på «Venus»; Gade Sørensen, oppfanget et svakt radiosignal fra ett sted langt ute i stormen og svarte natten. Bergningene tydet på at «Trym» ligger rundt 50 Kvartmil unna. «Venus» nærmer seg «Trym» for hvert propells slag.

Utviklingen på «Trym» i de timene «Venus» slo seg frem gjennom orkanen ble stadig forverret. Det strømmet vann i akterrommet, og akterskipet lå ustanselig under vann fra brottsjøen som brøt innover skipet. Kl. 22.00 melder telegrafisten på «Trym» – Vi synker langsomt, er der noen nær oss. «Venus» oppnår nå kontakt direkte med «Trym» og melder at de vil være fremme om ca. 2 timer. «Venus» slår seg framover og kl. 01.00 begynner «Trym» å sende opp nødraketter. Disse blir sett av «Venus» og kaptein Dreyer driver sitt skip til det ytterste nå da «Trym» var oppdaget. Maskinlarmen på «Venus» stiger til

syngende brøl, og viserne står på full fart forover.

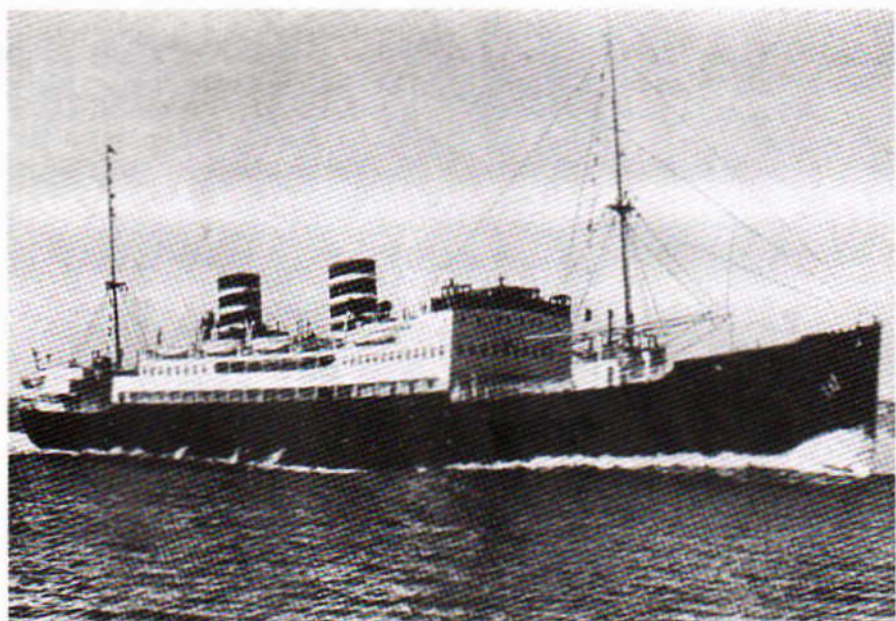
Maskinsjef på «Venus», romsdølingen Knut Fugleseth var på plass i maskinrommet og overvåket kritisk alle temperaturer og trykk på maskinene. (NB. noen her på Stord vil kanskje huske at Fugleseth var inspektør da BDS fikk bygget 15 mileren «Ursa» på Aker Stord i 1955). «Venus» pumper olje på sjøen som demper brottene endel. Været er nå imidlertid blitt meget verre, den jagede himmelen gikk i ett med det frådende havet og det var umulig for «Venus» å nærme seg havaristen.

Da grålysningen kom fikk «Venus» se «Trym». Den lå lavt i vannet, og minste mest om en flytende jernsplint som bare ventet at havet tok det. Lukene på «Trym» var imidlertid inntakte og kaptein Torkildsen på «Trym» mente at skipet kunne holde seg flytende dagen over ved hjelp av lensepumpene. På grunn av uværet måtte «Venus» tørne og lå nå litt unna været, da det så ut som om «Trym» ville drive inn i litt roligere værforhold. Om kvelden kom det melding fra «Trym» – Er redd for vi ikke klarer det stort lenger. Rorledningen var da brukt og brottsjøene slo innover skipet og knuste dører og alt som var i veien. Fremdeles natt til onsdag fungerte pumpene på «Trym». Onsdag morgen løyet vinden endel og kaptein Dreyer bestemte seg for å sette ut livbåt. Kapteinen ville ha frivillige til å bemanne livbåten. Det var nødvendig å fortelle hvor farlig det var. Åtte mann var påkrevet. Disse meldte seg omgående. En av de yngste som meldte seg var jungmann Ingolf Sandvik fra Fitjar. En niende mann kom med iver da båten ble satt ut. Den gang var det bare rolivbåter. Livbåten brukte ca.

20–30 minutter over mot havaristen. Det var da ett veldig opprørt hav. På «Trym» haddde sjøen brutt ned i maskinrommet og på fyrdørken. Maskinkraften var slutt.

På «Trym» forsøkte de å nå livbåten med en kasteline, men den nådde ikke frem i det sterke vindpresset. Det var kun en mulighet igjen. – Er det noen som vil hoppe ut med line? spurte førstestyrmann på «Trym». Lettmattos Perry Opsahl fra Ålesund, 23 år gammel svarte: – Jeg får vel ta en sjanse! Linen ble surret under armene på Opsahl. Oljematten fra «Venus» hadde dempet brottene, men selve bølgefjellet var de samme.

Da bølgedraget var på det høyeste jumpet treogtyveåringen uti . . . Gang på gang drev sjøene han tilbake. Hver gang vant han frem noen fot før en ny bølge kom. Uavbrutt kjempet den dongerikledde menneskekroppen seg frem mot livbåten hvor kraftige mannsnever var klare. Nokså nær 20 minutter brukte han på svømmeturen på de stakkars 30 metrene. Han nærmet seg livbåten og en kraftig neve fikk tak i han. Det var båtsmann Simon Kausland fra Sund som nådde ham. Ivrigt never fikk halt Opsahl ombord, og det ble etablert en lang og sterk line mellom «Trym» og livbåten. Det ble laget en provisorisk redningstol av en livbøye og mennene ble halt over etter tur. Det var såvidt de fikk halt 6 mann over i livbåten, før denne holdt på å bli sugd under baugen på havaristen. De var nødt til å kappe linen å komme seg klar, og de begynte nå å ta seg over til «Venus». Ni mann rodde ut. Femten var de nå. «Venus» nærmet seg livbåten, og etter dramatiske og farefulle manøvreringer klarer «Venus» å få



Motorskipet Venus
(5406 br.-t.) Bygget i Helsingør 1931 for Englands-ruten.

halt de femten mennene ombord, men livbåten måtte gå.

Kaptein Dreyer bestemte seg da å gå opp mot havaristen fra le side og skyte ut redningsline med redningsgeværet. Den første linen ble skutt ut på 250 fots avstand, men denne ble tatt av vinden. Å gå for nærmt opp mot havaristen kunne bli en katastrofe. Kaptein Dreyer vurderte situasjonen og manøverdyktigheten til sitt skip og bestemte seg for å gjøre som det i etertid er blitt ansett som noe av de største sjømannsbragder som noensinne er utført.

Med piskende propellvann tvinger han påny skipet opp med «Trym» 200 fot – 150 fot. De er katastrofalt nær vraket nå. Men fortsatt presser «Venus» seg nærmere. På 100 fot el-

ler tredve meter roper kapteinen – Skyt! Rakettlinen falt ned over midtskipet på «Trym» og nå gikk det fort. Trosse ble strukket over «Trym» og redningss stol ble etablert.

Mann for mann ble nå halt over til «Venus», samtidig som kaptein Dreyer holder skipet i posisjon. Vekselsvis forover – akterover på begge maskiner – full fart, sakte fart. Uavbrutt lyder klokken på maskintelegrafen til maskinfolkene ned i maskinrommet og uavbrutt repeterer maskinfolkene ordene og manøvrene de to hovedmotorene. En liten feilmanøvrering nå kunne bety katastrofe. Trossen mellom skipene lå i sjøen slik at folkene som ble halt over var mere under enn over vannet.

De siste som forlot «Trym» var kap-

tein Torkildsen og førstestyrmann Teigaas. De måtte være to på samme halet, da bare en mann på «Trym» kunne ikke klare å hale redningsstolen tilbake. Begge maskiner på «Venus» ble kastet full fart akterover da sistemann var berget over. Nærmere 2 timer hadde redningsoperasjonen vart. «Venus» kretset nå rundt «Trym», det ramponerte skipet lå uhyggelig lavt i vannet.

«Venus satte kursen for Newcastle. Ingen så når «Trym» gikk ned. Da D/S «Spica» tilhørende BDS dagen etter passerte stedet var ingenting å se. Uten at dette har noe med den historien å gjøre kan det nevnes at D/S «Spica» var et av de minste fartøylene i BDS flåte. Skipet gikk i ferskfiskruten på Newcastle. Den vesle tappen gikk uansett vær og vind vinteren gjennom ofte mer under enn over vannet. Undertegnede var fyrbøter på dette skipet i 1950 samt senere på et par andre skip tilhørende BDS og mener å ha kjennskap til rederiets flåte. Onsdag den 20. januar åpnet Norsk Rikskringasting formiddag sendingen kl. 11.35 og hele Norge fikk vite om lettmatrosen som hadde svømt gjennom stormhavet, og om «Venus» som deretter og i siste øyeblikk gikk opp mot «Trym» og berget resten av besetningen.

Syvtusen-tonneren er nå på vei til Tyne og Newcastle med sine passasjerer og sin last av varer og post. Den er snart to døgn forsinket i ruten over Nordsjøen. Oppe i radiostasjonen sitter Gade Sørensen. Jobben er gjort, og en ny jobb er ved å begynne. Det er gratulasjonstelegrammene som tuter seg inn gjennom eteren.

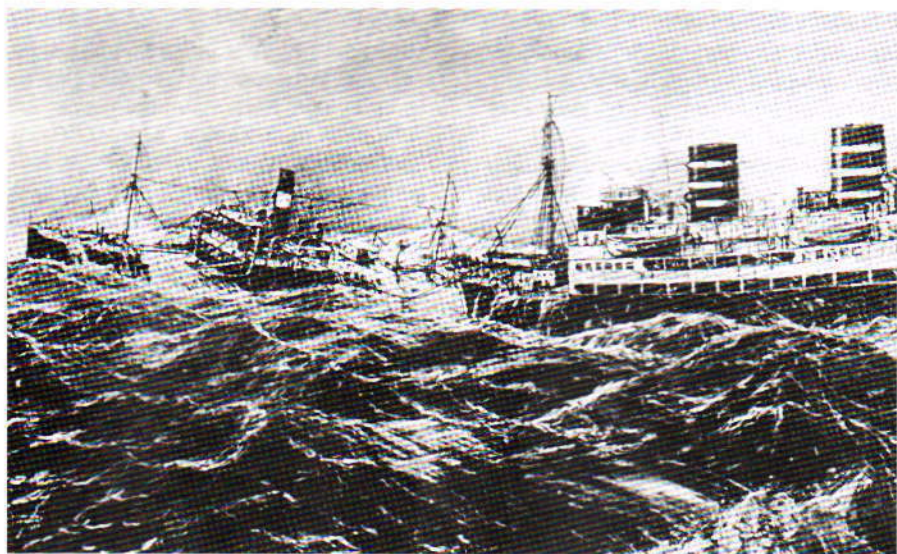
Telegrammene fortsetter å komme – fra kolleger, fra korporasjoner, fra regjering, fra regjeringssjef. Men nå

skal kapteinen få den hvile han har bedt om.

Det lave svakt kollete landet dukker fram ved daggry og stiger sakt som et slags nærmende bakgrunnskulisser. Havet er grunt utenfor Shields-byene, det ligger under et hvitt teppe av skum fra grunnbrottene. Den første hilsen fra land møter dem. Oppe på platået over den bratte klippeveggen ved nordpiren senkes et flagg i hilsen til skipet fra havet. En tributt fra de fryktløse til de fryktløse. Det er Tynemouths frivillige redningskorps. Medlemmene har trukket i uniform og står i givakt men «Venus» sakte glir oppover. Det er ikke briter engelskmennene tar imot. Det er folk fra en liten nasjon på den andre siden av Nordsjøen. Men en stor sjøfartsnasjon, den 4. største i verden. Kaier, hvor ellers bare jobbene dokkarbeidere holder til, står svarte av folk. En svær India-farer tauet ut fra en av de mange dokkene. Stimen freser til værs, et monsunaktig bassbrøl fyller luften og synes å være signalet til at nå kan konserten begynne. Bredbukete slepebåter gir sitt besyv med. Noen trålere har søkt havn. På styrehustakene står trauste dypsjøfiskere og hopper og geberder seg. Det fløyter og tuter fra vann og land så enhver annen lyd drukner og blir intet.

Den lille dampfergen «North Humbrian» mellom Southshields og Northshields krysser løpet foran «Venus». Et skarpt pip skjærer i fistel opp fra dampfløyten. – Besvar hilsen! sier Dreyer. Noen minutter over tolv, britisk tid, seg «Venus» inn til kaien.

Så om kvelden – torsdag 21. januar. Aldri før har vel et radioprogram hatt så mange lyttere. BBC gav intervjuer i direkte sending. Norsk Rikskring-



«Venus» og «Trym»

kasting holdt åpen linje til Newcastle med teknikker klar til gramfonopptak når den norskspråklige redaksjon av programmet kom. Presis klokken ti introduserte Karl Luche overføringen, og så lød redaktør Herman Lehmkuhls stemme: Dette er er Newcastle! Programlederen spurte Opsahl hva han følte da han stod klar til å hoppe.

Var han ikke redd? – Jeg var virkelig redd, lød svaret hele Norge hørte. Mandag ettermiddag den 25. januar kommer «Venus» tilbake til Bergen med mannskapet på «Trym» ombord. Jeg bar bare en guttunge den gang, men jeg husker at jeg sto sammen med min far på Skoltegrunnkaiaen og ventet på «Venus». Min far hadde tidligere vært sjømann i ca. 15 år, blant annet seilte han utenriks alle 4 årene i første verdenskrig. Han visste hvilken sjømannsbragd som var utrettet der ute. Han visste også hva angst var.

Divisjonsmusikken var på plass og spilte blandt annet Bjørnstjerne Bjørnsons sjømannssang fra 1868 hvor siste strofe lyder, «Han tar sin gud i sinn, og setter livet inn . . .

Det ble antatt at 25–30 tusen mennesker var samlet. Takene på alle varehus var tettepakket med folk likeså Nordens Festningskaiaen, Bontelabo osv.

Bortimot tre kommer et skip med hvite ringer rundt skorsteinene til syne ute på Byfjorden. Det er så urimelig for langt å rope hurra så det kan høres ombord, men menneskene som venter, kan ikke dy seg. Og der, tørner «Venus» utenfor, tørner på en skipslengde og kommer bakkende inn mot Skolten. Det er da det bærer løs. En tuting fra alle sirener stiger til en ulende lang skjelvevone, en stadig voksende crescendo som skjæres inniblant av hurtige støt for å markere velkomsten. Ny uling og nye støt. Det

er klemt på skipsklokker, det er 17 mai-lignende horn fra en armada av småbåter, det er pressluftfløyter som hviner fra hvite styrehus og viser ikke det ringeste tegn til å avta.

Det er visst ikke vanlig at festningsverk avgir salutt utenom faste hellige regler. Men denne dagen var det ikke noen annen dag. Dumpe, høytidlige syvskuddsdrønn fra Bergenhus fyller luften idet «Venus» legger til kai. Folk vet hva som har foregått der ute. Det vet hva de er kommet for. – Kaptein Drey-er! Kap-tein Drey-er! lyder det taktfast fra strupene. Op-sahl! Op-sahl!

Jeg husker jeg ser opp på min far. Han er meget alvorlig, men øynene hans er blanke. Minnet om den dagen på Skoltegrunnskaaien for 55 år siden står fasttømt i min hukommelse som om det hadde skjedd i går, og bildet på unggutten som med en linje om livet svømte gjennom stormhavet har festet seg hos tusenvis av nord-

menn.

Utdraget nedenfor er fra en reaksjonsartikkel i en norsk avis, daget etter at presse og NRK kunne melde at «Venus» med kaptein Dreyer hadde fullført oppdraget.

«Kapteinen har ikke mer å si. Men der er andre som har noe å si, bare de kunne fått sagt det. Et folk med duggete øyne, en verden i beundring.»

Stord 20. januar 1992

Eksbergenser og
Veteranskipsentusiast
Jan Strand

PS Endel av avsnittene i denne beretningen er hentet fra boken «Full storm».

Dette er gjort med tillatelse fra forfatteren og forleggeren av boken Trygve Nordanger i Bergen.

For dette vil jeg uttrykke en stor takk.

Smånytt Vestfra

Nordhordland

Norhordland reiselivslag og Osterøy reiselivslag har dei siste månadene freista å reise kapital til heimkjøp av fjordabåten M/S «Bruvik», den siste konvensjonelle fjordabåten i Nordhordland. M/S «Bruvik» vart bygd ved Glommens Mek. Verksted i 1949 for Indre Nordhordland Dampbåtlag. Ved samanslåinga i 1974 vart båten med inn i B.N.R. og tente selskapet til den vart seld i Finnland i 1979, etter ein legendarisk siste tur i ruta.

Partsteikningsaksjonen som skulle finansiere kjøpet har diverre ikkje gjeve det venta resultatet. Fristen for å stille garanti er gjekk ut 24. april og arbeidet går no på overtid. Initsiativtakarane insisterar likevel på å vere optimistiske. Dei som les Bergens Tidende veit antakeleg korleis det gjekk når dette kjem på prent. Planen er å nytte M/S «Bruvik» i kommersielle tur- og turistruter i det gamle fartsområdet i Indre Nordhordland i samkjøyring med turbilar frå B.N.R. Reiselivslaga treng ein båt på fjorden snarast råd for å kome inn på marknaden. Nordhordland Veteranbåtlag venter på dokking av D/S Alversund. Skipstilsynet skal ha utvendes inspeksjon av undervasskroget før eventuell godkjenning av skrogreparasjonar. Veteranbåtlaget er ikkje involvert i Bruvik-aksjonen.

Krigens frekkeste handling

Det var omkring klokken 18.30, rett utenfor Jøssingfjorden, at tre menn med revolvere viste seg i døren til styrehuset og kommanderte «hendene opp». For de i styrehuset var det ikke noe annet å gjøre. De tre forklarte at de var norske marinesoldater. All motstand ville være nytteløst da det var 8 marinesoldater ombord, ble det sagt til mannskapet på broen. 1. styrmann Didrik S. Taraldsen ble bundet, men etter en stund ble surringene tatt av og han ble ført ned i salongen. Skipets øvrige besetning ble etter hvert samlet og holdt under oppsyn av menn med revolvere.

På denne relativt fredelige måten skjedde kapringen av kystruteskipet «Galtesund» en uværskveld 15. mars i 1942 i følge Kaptein Karl J. Knudsen sin nøkterne beskrivelse. Denne dristige aksjonen ble ledet av Farsundsmannen Fenrik Odd Kjell Starheim i kompani Linge sammen med sersjant Andreas Grill Fastung fra Øyslebø. Begge to tilhørte motstandsgruppen CHEESE, som sorterte direkte under SOE (Special Executive Operations).

Kapringen av «Galtesund» var krigens desidert frekkeste bragd. Et frekt, perfekt, moderne sjørøveri.

Det primære mål med aksjonen var å få brakt over en stor mengde etterretningsmaterieell fra gruppens base i Flekkefjord. Dette var dokumenter som var av meget stor interesse for britene. I tillegg var Linge-agenten opptatt av å gi tyskerne en PR-messig

nesestyver ved å kapre et av de viktigste kystruteskipene og føre det over til England.

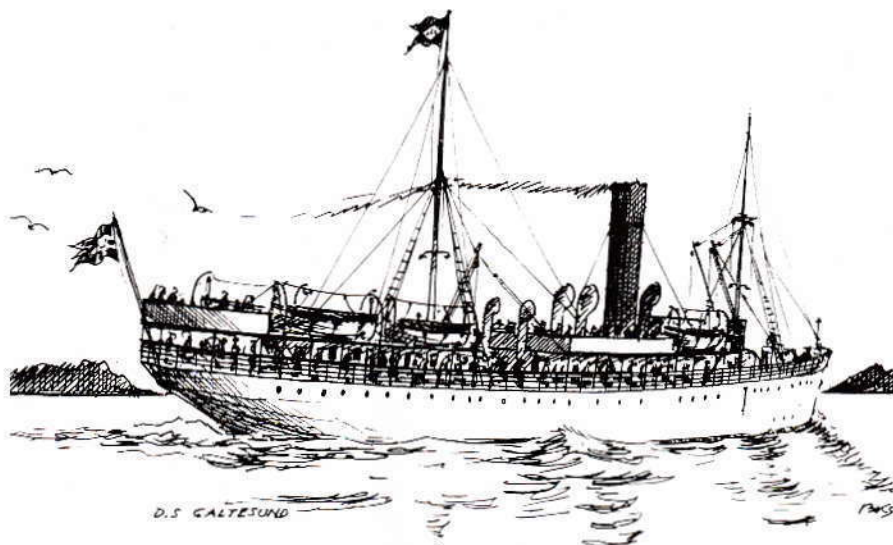
Foruten de nevnte årsaker, viktige dokument og en nesestyver, var den viktigste oppgaven – som lenge hørte til krigstidens godt bevarte hemmeligheter – å få over sersjant sersjant Einar Skinnarland fra Rjukan. Han satt inne med vitale opplysninger om Vemork-anlegget til Norsk Hydro. Kampen om tungtvannet var begynt.

Opprinnelig var det planen at «Kong Haakon» skulle kapres. Det ville gi en enestående oppsikt og opplagt tirre tyskerne grenseløst.

Det viste seg at skipet ville ha for liten kullbeholdning, ettersom det bunkret i Stavanger på vestgående. Skipshandler Viggo Axelsen, CHEESE-gruppens driftige havnespion i Kristiansand, fikk i oppdrag å skaffe en passende båt. Etter omfattende undersøkelser av aktuelle skip, kom han til at Arendals Dampskibslag's «Galtesund» vill ha tilstrekkelig med bunkers til å gjennomføre turen til England.

«Galtesund» kom til Kristiansand lørdag 14. mars. Viggo Axelsen hadde ordnet en maskinist og to fyrbøtere som var mer enn villig til å komme seg over til England. Maskinisten og Skinnarland gikk ombord utstyrt med hvert sitt pragende NS-merke. Viggo Axelsen sendte melding til Odd Kjell Starheim, som var hos Tomstad på Helle: «Galten kommer med mann og mus».

Da «Galtesund» kom til Kleven i Mandal kom det ytterligere to fyrbø-



«Galtesund», tegning Bård Koltveit

tere ombord. Da skipet kom til Flekkefjord kom Odd Kjell Starheim og Anders Grill Fastung ombord rett før avgang. Så la «Galtesund» ut på sin sjebnesvangre, eller historiske reise.

Klokken 16.50 bakket postruteskipet ut fra kaien i Flekkefjord. Rett før avgang fikk Milorgmannen Toralf Johansen en lapp i hånden av Starheim som han omgående brakte opp til CHEESE-telegrafisten Andreas Lone på Helle. Senere på kvelden tikket følgende melding til Home Station i England: «Forlatt Fjekkelfjord for halvannen time siden med kystruteskipet Galtesund. Send flyeskorte.»

Aksjonen var planlagt ned til minste detalj. I samsvar med denne nøyaktige planen, ble kapringen utført kl. 18.40. Skipets besetning på 21 personer ble overmannet, offisererne ble bundet og holdt under streng bevoktning.

Kaptein Knudsen ble gitt to alternativer, enten å gå i livbåten og forsøke å ta seg inn til kysten eller bli med til England. «Tatt i betraktning den hårde vind og svære sjø, samt 5 kuldegrader, var det ingen som turde ta risikoen på å gå i båten», skriver kaptein Knudsen med nøktern realisme.

Odd Kjell Starheim, utdannet som styrmann tok selv kommandoen over skipet. Han satte kursen for Aberdeen. Losen ombord, Birger Hansen sa ta det ville være galskap å forlate skipsleden. Han foreslo å holde opprinnelig kurs til de hadde passert Prestskjær fyr. Det var nemlig plassert en tysk vakt på fyret og den erfarne losen mente at det ville vekke mistanke dersom de plutselig dampet ut fra kysten. Starheim forstod at dette var et fornuftig råd og fulgte losens anvisning. Losens råd reddet formodentlig det hasardiøse foretagende fra å ende i en tragedie.

Turen over Nordsjøen ble ganske

hard. I den grove sjøen stampet skipet kraftig, som ga overvann som trengte seg ned i gangen og lugaren. En del av den verdifulle lasten de hadde med ble beskadiget. På mandag ved middagstiden fikk Starheim kontakt med fly fra RAF. Eskortert av engelske vaktskip kom «Galtesund» inn til Aberdeen etter den historiske seilas over Nordsjøen.

I Norge satte tyskerne ut bastante rykter om at skipet hadde forlist. Men over hele verden gikk meldingen om den utrolige flukten som hadde tatt hele den tyske vernemakten ved nes.

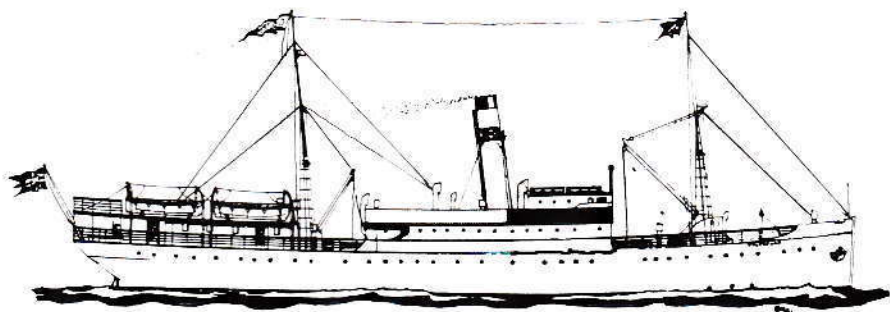
Denne bedriften gjorde Odd Kjell Starheim til en legendarisk person i England. For sine tjenester for fedrelandet ble han hedret med Olavsmedaljen og Krigskorset med

sverd. Av britene ble han hedret med Distinguished Service Order. Den høyeste krigsdekorasjon som kan utdeles en utlending.

En liten kuriøs epilog: Joachim Rønneberg og hans menn i aksjonen «Grunneside», ble ekipert med klær fra lasten til «Galtesund» før de la ut på tungtvannssabotasjen mot Vemorkanlegget året etter. På en måte kom denne «kystens hvite svane» til å spille en viss rolle i det store dramaet for å hindre at Hitler fikk sin atom-bombe.

Basert på en artikkel i «Fedrelands-vennen» og «Den store krigen».

Arne Drage



Galtesund

(Kyrstruten 1941 – 1942, 1945 – 1956, hovedsakelig i hurtigruten Oslo-Kristiansand).

623 brt. 170,1 x 27,6 x 18,2 fot. Triple exp. dampmaskin, 627 IHK. 1905: Levert fra Burmeister & Wain, København, til Dampskibsselskapet paa Bornholm af 1866, Rønne. **Skandia**. 1918: A/S Christiansholms Fabrikker, København. 1919: A. P. Møller, sst. 1919: **Skandia II**. 1920: **Galtesund**. 1948: Ombygd ved Pusnes, Arendal. 605 brt. 1955: Alfred I. Thommessen, Arendal. 1957: Hendrik-Ido-Ambacht, Holland. Opphugget.

**Dampskibsposten ønsker sine lesere en riktig god sommer
og vel møtt igjen til høsten!**

Returadresse:
Postboks 1287 Vika,
0111 OSLO
Tlf.: (02) 41 70 41

