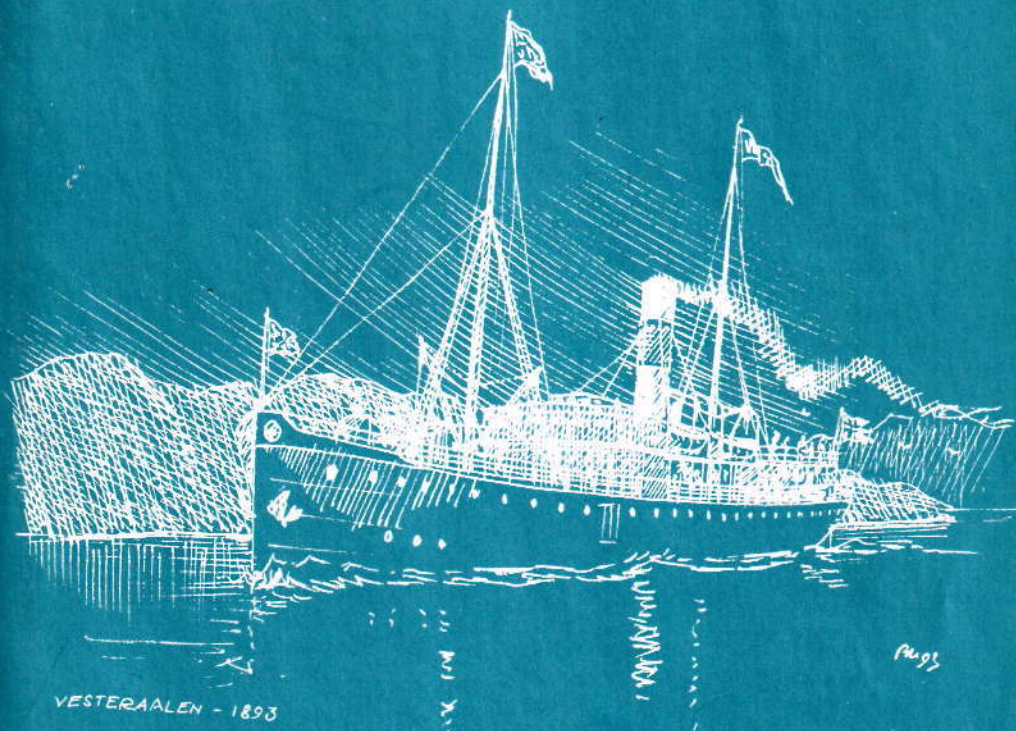


DAMPSKIBS

P O S T E N



Dampskibsposten

Dampskibsposten er medlemsblad for Norsk Veteranskibsklub, Oslo og Veteransklipslaget 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 1993

Norsk Veteranskibsklub

Postboks 1287 Vik, N-0111 OSLO
Tlf.: 22 41 70 41

Formann:	Pr. telefon
Magne J. Hansen	22 18 33 14

Viseformann:	
Hans Borti Salvesen	22 29 12 05

Kasserer:	
Rolf Norby	22 71 23 28

Sekretær:	
Erling H. Wang	22 80 82 81

Veteransklipslaget Fjordabåten

Postboks 1740 Nordnes
5024 BERGEN

Formann:	Pr. telefon
Ole A. Torsen	(05) 49 44 20

Nestformann:	
Kåre Taule	(05) 12 10 11

Kasserer:	
Magne Kjeilen	(05) 58 76 88

Sekretær:	
Jan Strand	(05) 41 09 72

Veteranskibslaget «Stavenes»

De Heibergske Samlinger/Sogn folkemuseum
5880 KAUPANGER
Tlf.: (056) 78 206

Formann:	Pr. telefon
Halstein Ese	(056) 71 349

Viseformann:	
Atle Raubotn	(05) 14 04 31

Kasserer:	
Øystein Høyheim	(056) 86 484

Sekretær:	
Peder Figenbaum.	(056) 78 825

Styremedlem	
Christen Knagenhjelm	(056) 78 297

Innholdsfortegnelse

Side

- 3 Against all winds.
- 4 D/S «Børøysund».
- 5 Då dampen kom til Sogn.
- 8 Arbeid for å sikra M/S «Polarlys» i Noreg.
- 9 Hurtigruteflåten gjennom hundre år.
- 17 I arbeid på Østlandet.
- 19 Kongesjaluppen som ble flatlandsbonde.
- 21 Marinemuseet i Horten.
- 24 D/F «Hydro».
- 27 Sommertokt med skonnerten «Svanen».
- 28 Tiden snart ute for damplokmotivene.
- 30 Ferskvannsskipperer får egen forening.

Omslagstegninger: Hurtigrutas første og nyeste skip. Tegnet av Bård Kolltveit

Stofffrist neste nr.: 15. sep. 1993

ISSN 0333-0281

I redaksjonen: Arne Drage, Korsvikhaven 37, 4638 Kristiansand. Tlf.: 38 04 31 53
Thor Hansen, Åfossmoen 11, 3731 Skien. Tlf.: 35 54 53 96

Against all winds . . .

Å drive en dampbåt av «Børøysund's» type på dugnadsbasis blir stadig vanskeligere. Takket være de aktive medlemmenes innsats med vedlikehold og bemanning etc. har vi i mer enn 20 år maktet å seile så vidt mange charterturer at vi har dekket utgiftene til nødvendige reparasjoner, dokking, forsikringer, rekvisita til vedlikeholdet og andre anskaffelser knyttet til driften. Dette har vært betydelige beløp, 300–400.000,- pr. år.

I løpet av de siste par årene har det imidlertid inntrådt endel betydelige forandringer fra det offentliges side som gjør det svært vanskelig å makte dette i fremtiden:

- Oslo Havnevesen har pålagt oss anløps- og sesongavgift for charterturene som beløper seg til ca. 10% av brutto innseiling.
- Finansdepartementet har pålagt oss å betale kr. 400,- pr. tonn kull vi brenner; ca. 7,5% av brutto innseiling.
- Sjøfartsdirektoratet har innført endel nye krav til passasjerfart, som både fører til høyere utgifter og mer arbeid, administrativt og seilingsmessig.
- Riksantikvaren har skjerpet sine krav når det gjelder restaureringen og måten reparasjoner utføres på. Følgen er merarbeid og i noen tilfeller økte utgifter.
- Oslo Kommune har innført restriksjoner på passasjerenes mulighet til å nyte alkohol i sluttet selskap under fart. Dette har ført til merarbeid ved tur-bestillingen,

søknadsarbeid og i noen tilfeller har selskapene funnet det mest praktisk å benytte andre fartøyer med sjenkebevilling og servitør.

- Staten har lagt ned Mønstringskontoret og Legekontoret for Sjømenn. Dette har påført oss merarbeid og betydelige utgifter til autorisert, privat lege.

De forskjellige institusjonene har nok hver for seg både prisverdige og fornuftige argumenter for de innførte avgifter og pålegg. Det kan så men også være at vi etter søknader og samtaler kan oppnå endel fritak og dispensasjoner, men mye merarbeid og frustrasjoner blir det i beste fall for de som driver rederiet på fritiden uten noen som helst godtgjørelse.

Vår forening mener selv å utføre en viktig samfunnsoppgave – på ideell basis: Å ta vare på et av våre mest verneverdige fartøyer – i operativ stand. Faren er at alle de nye hindrene tilsammen svekker interessen og gleden hos den enkelte aktive, vernemiljøet svekkes og denne gratis ressursen i samfunnets tjeneste kan smuldre bort.

I så fall motvirke en slik utvikling mens det ennå er mulig. Gjør bevilningene romsligere og legg forholdene bedre tilrette for det frivillige fartøyvernet.

Magne J. Hansen

D/S «Børøysund»



BØRØYSUND kom på plass ved nordre Akershuskai 21. februar, etter et sterkt forsinket verkstedsopphold som hadde sine dramatiske sekvenser. Inndokking ble foretatt programmessig. Skipet ble inspisert tørt og arbeidene avtalt med verkstedet.

Skipet var meget begrodd etter nesten 2 år siden siste dokking. Etter høytrykkspylingen ble det besluttet å sandsweepe bunnen, spesielt på grunn av tykke maling-lag som var delvis løse. På BB side i C og D gang forenfor sjøvannsinntaket, besluttet man å spunse inn ca. 1 m² – det er dyrt å være fattig –.

Været forsinket arbeidet noe, men skipet ble imidlertid utdokket 27. januar. Umiddelbart etterpå rapportertes lekkasje i hylserommet. Skipet ble straks dokket inn.

Tykkelsesmålinger av bunn samt visuell inspeksjon førte til ytterligere fornyelser og doblinger med påfølgende pålegg fra Skipskontrollen. BØRØYSUND har etter teknisk prøvetur 11. mai ha fornyet farts-sertifikatet for 5 år, med pålegg om planlagte utskiftninger av plateganger. 3 plater i Stb. D-gang innen Mai '94.

BØRØYSUND har antagelig et investeringsbehov på 5 millioner kroner i neste 5 årsperiode. Styret arbeider med å få klarlagt dette, samt presentert behovet i form av prosjekter.

Det vil bli avviklet «Øvelsesweek-end» før teknisk prøvetur med Skipskontrollen. Week-enden vil kombinere teori og praksis med Bundefjorden som øvelsesfelt.

Då dampen kom til Sogn

Samferdsla på Vestlandet har til alle tider vore knytt til sjøfart. Den gamle postruta mellom hovudstaden og Bergen gjekk over Filefjell til Lærdal. Vidare med båt på Nærøyfjorden, over Stalheim og Voss til Bergen. Vegen over Filefjell var så viktig at lærdølene i lang tid var fritekne frå allmen verneplikt. Den 15. april 1563 sende kong Fredrik II ut følgjande dekret: På grunn av "Stor Besværing med Gjesteri, Førsele og i andre Maader av vore Fogder, Skrivere og andre Tjenere som Hænder igjennem at reise" skulle lærdølene vera fritekne frå å stilla soldatar for Kongen i tilfelle krig med andre makter. Privilegiet vart fornya av 6 etterfølgjande kongar.

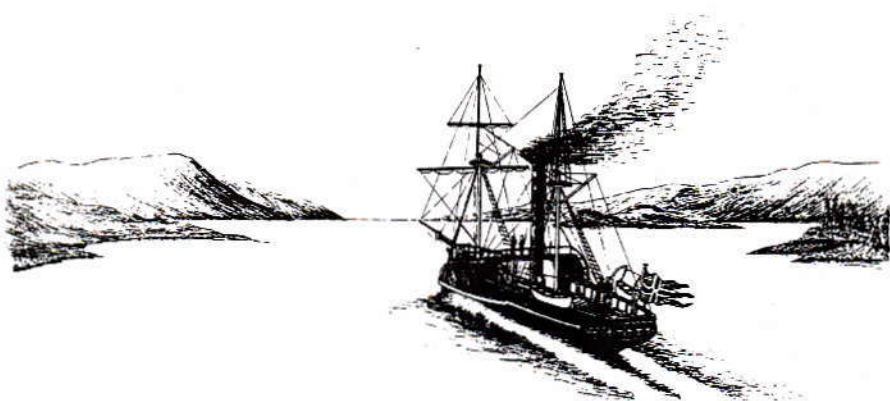
Postvegen eller Kongevegen var og ei naturleg reiserute for tingmenn som skulle til Eidsvoll i 1814. Etter ei lang

sjøreise frå Bergen og inn Sognefjorden med vengebåt gjekk ferda frå Lærdalsøyra over Filefjell til Austlandet.

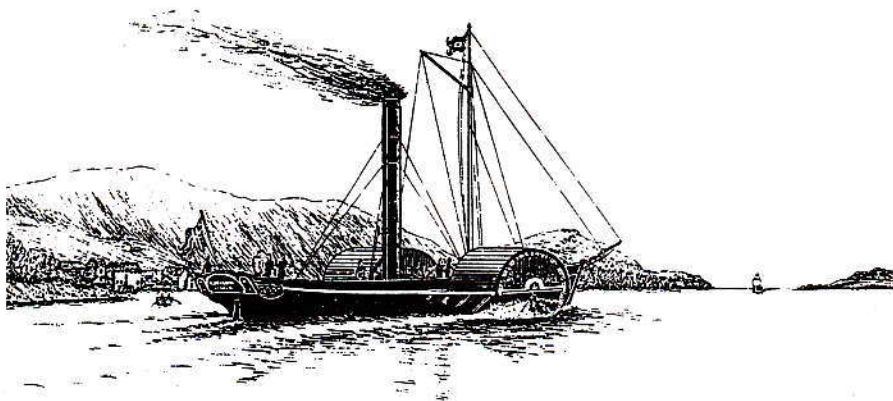
Sjøtransporten til og frå Lærdalsøyra var viktig. Utan denne ville dei gamle veganlegga vorte reduserte til bygdevegar med samband over fjellet til Valdres og Hallingdal.

Ein sommardag i 1830 kom Noregs første dampskip "Constitutionen" brusande inn Sognefjorden med lang tunn skorstein, skovler på sidene og stor stas. Hovudmotivet for denne seglinga var ikkje i første hand å betra sambandet i Sognebygdene. "Constitutionen" vart sett i sommarrute Christiania - Bergen - Lærdal for betra postgang i aust-vest sambandet.

I 1838 sette eit privat selskap i Bergen, Bredahl og Brunchorst inn



Norges første dampskip, «Constitutionen» la grunnlagaet for dampskipsfart på Sognefjorden då han i 1830 vart sett inn i sommarrute Christiania-Bergen-Lærdal.



Dampskipet «Björgvin» vart sett i postrute Stavanger-Bergen-Lærdal i 1838.

det vesle dampskipet "Björgvin" i postrute på strekninga Stavanger - Bergen - Lærdal. "Björgvin" hadde postbidrag frå Staten. Dette fall bort etter nokre år, og frå 25. april 1843 tok "Constitutionen" over ruta mellom Bergen og Lærdal. Lærdalsøyra var ikkje berre endestasjon på ruta, men også einaste staden i Indre Sogn der dampbåten gjorde ein lengre stopp. På dei fire- fem andre stoppestadene som båten hadde i Sogn låg han berre ei stutt tid.

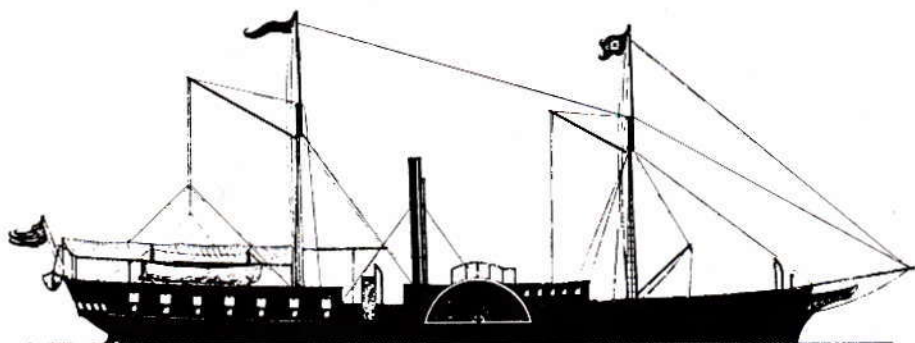
Ved Lærdalsøyra vart dampbåten derimot liggjande frå onsdag kl. 10.00 til laurdag kl. 12.00 etter ruta frå 1843, og frå onsdag kl. 21.00 til laurdag kl. 11.00 etter ruta i 1845. Veganlegga i Lærdal vart utbetra fleire gonger, og til vegbygginga i 1840- åra vart det frakta varer og utstyr med "Constitutionen".

Etter mange år fall dampruta mellom Lærdal og Bergen bort, og posten måtte gå på dei gamle vegane over

Stalheim og Voss igjen. Dette var eit veldig tilbakesteg, særleg fordi ein i nokre år hadde hatt ei rute som til ein viss grad stetta dei krav den nye tida sette. Det hjelpte lite at "Björgvin" og andre mindre dampbåtar av og til tok turar innover fjorden.

Lokalbåttrafikken fekk likevel eit oppsving i 1854 då "Patriot" vart sett inn i rute på Sogn. Folket i Sognebygdene undra seg naturleg nok stort over desse uhyra til skip som gjekk mot vind og straum og spydde ut svart røyk. "Eg har sett dei ro seg fram, segla seg fram, men røykja seg fram, det hev eg aldri sett før", vart det herma etter ein mann då han såg "Patriot".

Alt den gong var det utarbeidd detaljerte vedtekter for frakting av passasjerar og gods. Truleg var følgjande medteke som gardering mot eventuelle krav på grunn av for tidleg ruteavgang: "Da der som oftest hersker stor Uoverensstemmelse mellom Uhrenes



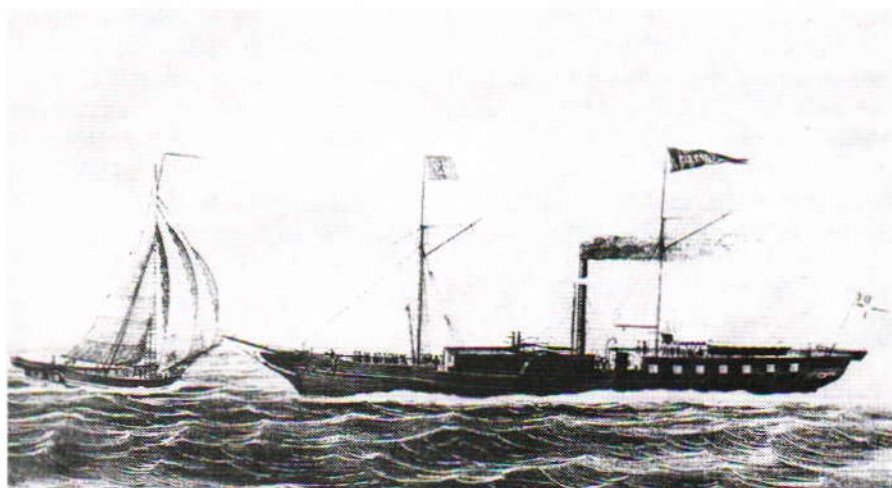
I 1854 vart «Patriot» sett inn i lokalbruk i Sogn

Gang paa de forskjellige steder, bemerkes det, at Dampfartøyet med Hensyn til Klokkeslet kun retter sig efter sand Soltid".

I 1857 trekte Staten seg ut av den dampskipstrafikken som vart grunnlagt nokre år tidligare. Dampskipstrafikk burde drivast i privat regi med

stønad frå Staten der det var naudsynt, vart det hevda. Første kapittel i dampen si søge på Sognefjorden var slutt. Neste trinn i denne utviklinga skulle bli etableringa av eit permanent dampskipsrutetilbod for heile fylket.

Hallstein Ese



D/S «Patriot»

Arbeid for å sikra M/S «Polarlys» i Noreg



M/S «Polarlys»
på veg ut frå kai
i Florø.
September 1992.
Foto: Harald Sætre

Hausten 1992 blei 40-års jubileumet til M/S "Polarlys" markert fleire stader langs kysten, og i sommer kan Hurtigruta som institusjon feira 100 års-jubileum. I denne perioden har Hurtigruta vore eit av dei viktigaste samferdselsmiddel for store delar av dei som bur langs kysten vår. I tillegg har Hurtigruta fungert som ryggraden i norsk kystkultur.

Det eldste skipet i ruta, M/S "Polarlys", står no framfor utskifting i jubileumsåret, og vil bli erstatta av M/S "Kong Harald". M/S "Polarlys" er bygd i Ålborg i 1952 og er det siste av dei såkalla danskeskipa som blei bygde under gjenreisninga av Hurtig-ruta etter krigen. For å vera snart 41 år er M/S "Polarlys" i sær god stand, og skipet har framleis sin originalitet og mange kvalitetar ned til minste detaljar i behald. Skipet er også ein typisk representant for dei hurtigruteskipa som blei bygde i mellom-krigstida.

Arbeidet med å bevare "Polarlys" er starta ved at det er danna ei initiativ-gruppe - "Polarlys langs norskekysten" -

som har representantar frå Bergen i sør til Gratangen i nord. Denne gruppa har søkt Norsk Kulturfond om tilskot til å oppretta eit forprosjekt. Forprosjektet skal planleggja sikring av hurtigruteskipet "Polarlys" i Noreg, og arbeida for at dette må bli ei nasjonal oppgåve.

Forespørsel om deltaking i forprosjekt-gruppa vil primært bli retta til Troms fylkes Dampskipsselskap, Hurtigrute-museet, Miljødepartementet, Samferdsledepartementet, Norsk Forening for Fartøyvern, NOTRA og ein representant for musea. Dersom det vert løyvt midlar til eit slikt forprosjekt, vil det bli tilsett dagleg leiar i ein periode på 6 mnd. Kystmuseet i Sogn og Fjordane har sagt seg viljug til å stilla lokale og administrasjonfasilitetar til disposisjon.

Måtte dette arbeidet lukkast. Vi har ikkje råd til å missa fleire av våre eldre skip av denne typen. "Polarlys" representerer det beste innan skipsbygging, og er ein verdig representant for Hurtigruta og for sjøfartsnasjonen Noreg.

Harald Sætre

Hurtigruteflåten gjennom hundre år

Ett hundre år er Hurtigruten blitt. Snaut fire mannsaldre er gått siden hvitmalte D/S "Vesterålen" dampet ut fra Trondheim på åpningsturen nordover. Det var den 2. juli 1893.

Ruten går idag mellom Bergen og Kirkenes ved grensen til Russland. For mange turister er denne sjøturen den vakreste i verden. For andre, for de bofaste, var denne berømte skipsleia, som er 2000 km lang, den eneste forbindelse med omverdenen. Det var før flyenes tid. Fartøyene anløper over 30 havner på sørgående og nordgående.

Skipene følger kystlinjen, leter seg inn i trange, brådype fjorder der fjellene i blandt reiser seg nesten loddrett opp av havet til tusen meters høyde. Eller de går over åpne havstrekninger uten beskyttende skjærgård som Stad, Hustavika, Folla, Vestfjorden og Finnmarkskysten, hvor Nordishavet står rett på.

Før 1893 hadde det vært dampskipsforbindelse nordover, men bare i sommerhalvåret, den lyse årstiden. I mørketiden seilte ikke skipene. Kaptein Richard With fra Vesterålske Dampskipsselskap kastet fram tanken på å seile om natten, og beviste med D/S "Vesteraalen" vinteren 1893/94 at dette var mulig. Ved hjelp av kompass og klokke, logg og kursbok klarer sjøfolkene å ta seg fram i nattemørket, storm og snøfokk. Etter 1894 kom også de andre kystrouteselskape-

ne med, Bergenske, Nordenfjeldske, Stavangerske og Ofoten D/S selskap. For noen år siden gikk Bergenske, Nordenfjeldske og Stavangerske ut av ruten, og skipene ble overtatt av Troms Fylkes Dampskipsselskap og Finnmark Fylkesrederi. I dag seiler 11 skip ruten Bergen - Kirkenes basert på Richard Withs kongstanke.

Skipene før krigen

Alle disse skipene før krigen var dampskip, og flesteparten hadde kullfyring. Det var vakre skip med lengde på ca. 250 fot, tonnasjen var 1400 - 1500 bruttotonn. Skipene hadde imponerende skarpe skroglinjer, høye hellende master og skorsteiner. Farten var ca. 13-14 knop. Det var i alt 18 skip den gangen som trafikkerte ruten - fra gamle "Vesteraalen" anno 1893 til "Nordstjernen", bygget i 1937. Det var Nordenfjeldskes skip med navn etter konger, prinsesser og jarler, så som Sigurd Jarl, Prins Olav, osv.

Der var B.D.S sine skip med navn etter himmellegmer og planeter, Mira, Irma, osv.

Der var Stavangerskes skip "Sanct Svithun", oppkalt etter Stavangers skytsengel. Det er fristende å trekke frem et avsnitt av Pål Espolin Johnsens bok om hurtigruta:

"Som perler på en snor ligger hurtigruteskipene etter hverandre oppover kysten. I samme øyeblikk som M/S



«Polarlys»

“Midnatsol” siger ut fra kai i Bergen, arbeider en annen hurtigrute seg nordover Trondheimsleia. En tredje leter seg frem mellom Helgelandskystens holmer og skjær. En fjerde stevner nordover fra Svolvær med kurs for det trange Raftsundet. En femte stamper over Loppa, en sjette duver øst for Vardø. På samme tid er en tilvarende flåte på vei sørover. En laster fisk fra ekspedisjonsprammen i Gamvik, en siger for sakte fart ned Tromsøsundet, en kaster loss i Stamsund og legger ut på Vestfjorden. En kløver sørvestdønningene på Folla, en stevner ut fra Moldefjorden mot Ålesund. Og en hviler ut i Bergen, foran neste kvelds avgang nordover.”

Krigsårene 1940-1945

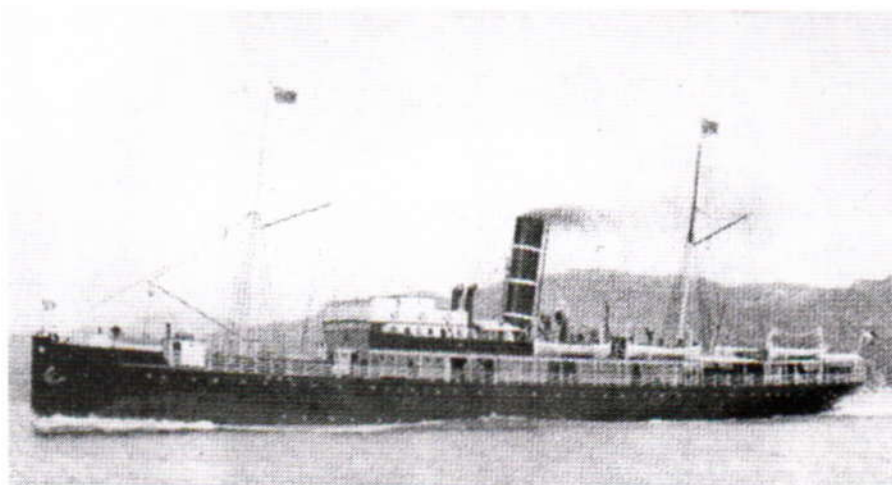
Gjenoppbygging.

Krigsår og okkupasjonstid gjorde stygge innhugg i flåten. Halvparten

av skipene gikk tapt. Etter krigen ble flåten bygget opp igjen. Men nå var det snakk om motorskip, og noe større, ca. 260 fot lange og tonnasje på 2000-2500 BRT. Det ble bygget skip i Italia, Danmark og Tyskland samt i Norge, blant annet ved Akergruppens verksteder den gang - i 1960 årene. Disse siste skipene hadde også hovedmaskineriet bygget ved Akers Mek. Verksted.

Det vi i dag forbinder med Hurtigruten er store, komfortable og sikre skip som hver eneste dag - uten hensyn til vær eller helligdager - knytter sammen kysten mellom Bergen og Kirkenes.

Men vi vil her vende tilbake til de dramatiske krigsårene. Tragediene den gangen var mange. Fra lufthavet strøk flyene innover mot båtene, foran dem lå minene, og nede i sjøen lurte glidende skrog med torpedoer. Festninger på land skjøt. Det var



«Irma»

brann som tok dem. Det var hav og vær som måtte overvinnes. Det vonde slo til for fullt når et ruteskip gikk tapt. Passasjerlistene var borte med skipet.

Når så ulykken skjedde kom de fortvilte forespørslene fra fjern og nær. Det var ikke så lett å bruke telefonen den gangen. Linjene var overbelastet, og ofte hendte det at all forbindelse ble brutt.

Alt for ofte endte det med telegrammer som ble sendt: "Gudhetsfullt underrettet gjennom derværende prest." For oss som bodde i Bergen, er det derfor ikke å undres over at nervene på de hjemmeværende mødre sto i høyspenn når de så presten komme oppover "vår" gate -. Vi hadde nesten halve vår slekt ombord i disse skipene. Det bør heller ikke legges skjul på at denne frykten hos de voksne smittet over på oss som var i oppveksten,

og tidlig i tenårene. Fem år er en ufattelig lang tid når en er barn -.

De første tragediene med hurtigruteskipene skjedde allerede i begynnelsen av krigen. Det var under kampene i Nord-Norge våren 1940. Den 23. april 1940 ble D/S "Sigurd Jarl" senket av tyske fly på grunt vann uten tap av menneskeliv.

D/S "Dronning Maud" som var sanitetsskip for norske soldater ble angrepet av 3 tyske fly med bomber og maskingevær 1. mai 1940 nær Gratangen. 18 ble drept og 31 såret. Den 1. juni 1940 ble D/S "Prins Olav" bombet og gikk ned, og en person omkom.

Etter kapitulasjonen i Norge den 7. juni 1940 kom hurtigrutedriften i gang igjen, men nå var det tyskerne som regjerte i landet. Skipene ble nå angrepet av allierte styrker, britiske og sovjetiske. Det første krigsforlis i vanlig hurtigrutefart rammet D/S



«Vesteraalen»

“Prinsesse Ragnhild” allerede høsten 1940. Den 23. oktober var skipet i nordgående rute underveis fra Bodø. Like nord for byen gikk skipet sannsynligvis på en mine. Hele bunnen ble revet opp og skipet sank meget hurtig. Av de 140 norske som var ombord, omkom 61 personer.

Tyskerne utstyrte tidlig både hurtigruteskip og andre skip i viktige ruter med såkalte FLAK-batterier. Det vil si “FLUZEUG-ABWEHRKANONEN”, eller luftvernkanoner. Skipene fikk også tysk kanonmannskap. Det er derfor ikke til å legge skjul på at de aller fleste skip i fart på norskekysten utførte transport også for tyske interesser.

Det sved for sjøfolkene å måtte seile med skip hvor okkupasjonsmaktens interesser var fremtredende. Likevel, matvarer og driftsmidler måtte frem til landets befolkning med skip hvor antallet, pga krigsforlisene, stadig ble færre. Utenom sjøvei og transportmidler ville mange mennesker måtte rømme store deler av landet.

Hjemmeseilerne -. De har fått høre at deres gjerning var å gå fienden til hån. Det var lite de kunne stille opp mot en slik påstand, og kanskje trengtes det heller ikke. De er vel også blitt fortalt at jobben de gjorde, var nødvendig. Det får andre dømme om. De seilte ikke for å bli husket og få sine navn på prent. De fikk det heller ikke.

Nedenfor er oppsummert de hurtigruteskip som gikk tapt ettersom krigsårene skred frem.

Siden det er 50 år siden tragedien med Stavangerskes D/S “Sanct Svithun”, vil den bli omtalt mere detaljert nedenfor.

D/S “Mira” tilhørende B.D.S ble senket av britisk destroyers under Lofotraidet 4.mars 1941. 7 mennesker ble drept.

Den 12. september 1941 ble kystruteskipet “Barøy” tilhørende Ofotens senket, sannsynligvis av et engelsk torpedofly, på vestsiden av Hamarøy - Knut Hamsuns rike. Ombord var 68 norske passasjerer, 59 av disse om-

kom. Av skipets besetning på 26 omkom 18 personer.

D/S "Richard With" tilhørende V.D.S ble truffet av en torpedo den 13. september 1941 i nærheten av Hammerfest. 71 passasjerer og 28 besetningsmedlemmer omkom. Bare 13 mennesker ble reddet.

Gamle "Vesteraalen" fra 1893 ble den 17. oktober i 1941 torpedert av en russisk ubåt utenfor Nufsvig. 38 passasjerer og 22 av besetningen omkom. 7 personer ble reddet.

Hurtigruteskipene fikk nå seile i fred en stund, inntil tragedien med "Sanct Svithun". Før vi tar for oss beretningen om "Sanct Svithun", vil vi ta for oss senkningen av D/S "Irma", tilhørende B.D.S.

Dette er ekstra vondt å huske, da kystfarten langs landet vårt i krigsårene var den eneste fronten hvor nordmenn skjøt på nordmenn om de måtte. Det var krigens harde lov. Det var fra norske ubåter og motortorpedobåter, samt flybåter som opererte fra stasjoner i Storbritania, dvs Det frie Norges styrker.

Det ble en tragisk slutt som møtte "Irma". Ekstra tragisk fordi den falt for norske torpedoen.

I kveldingen den 13. februar 1944 ble den senket av torpedoen fra en norsk MTB på Hustadvika i nordgående rute. Marinefartøyet antok at skipet var i tysk tjeneste, siden det var utstyrt med luftvernkanoner og ble ikke identifisert før angrepet. 36 av besetningen og 25 passasjerer ble drept. Bare 25 overlevde dette kanskje mest

tragiske av alle skipsforlis på norskekysten.

Tragedien med "Sanct Svithun"

Med navnet "Sanct Svithun" etter Stavangers skytshelgen, ble skipet levert til Det Stavangerske D/S selskap i 1927. Den engelske helgenen Sanct Svithun døde som biskop i Winchester i året 862. Relikvier av ham ble bragt til Stavanger hvor den kjente domkirken, sannsynligvis under den første biskop Reinald i 1120-årene, ble innviet til ære for Sanct Svithun.

Dette nye vakre skipet, oppkalt etter denne helgenen, var på 1375 bruttonn og lengden var 226 fot. Det Stavangerske har hatt to hurtigruteskip med dette stolte navnet. Denne første "Sanct Svithun" ble angrepet av 6 britiske fly den 30. september 1943. Denne skjebnesvangre dagen var skipet sørgående på vei rundt Stad i sterk sørvestlig kuling. Flyene angrep med bomber og maskingevær i 19.00-tiden om kvelden.

På grunn av den sterke kulingen var sjøen tung og skipet hadde satt ned på farten. Skipet var i ferd med å passere stedet Ervik som er den ytterste bygd vest mot havet. Den som passerer Stad i dag, må nøye seg med å skimte bygda. Et hvitt kirkebygg ligger foran. Der henger det en spesiell klokke. Den er mindre enn vanlige kirkeklokker, men den er vakrere. "Held og lykke følge dig, Sanct Svithun", står det på den klokken. Dramaet om "Sanct Svithuns" forlis er historie idag, og tallet på omkomne



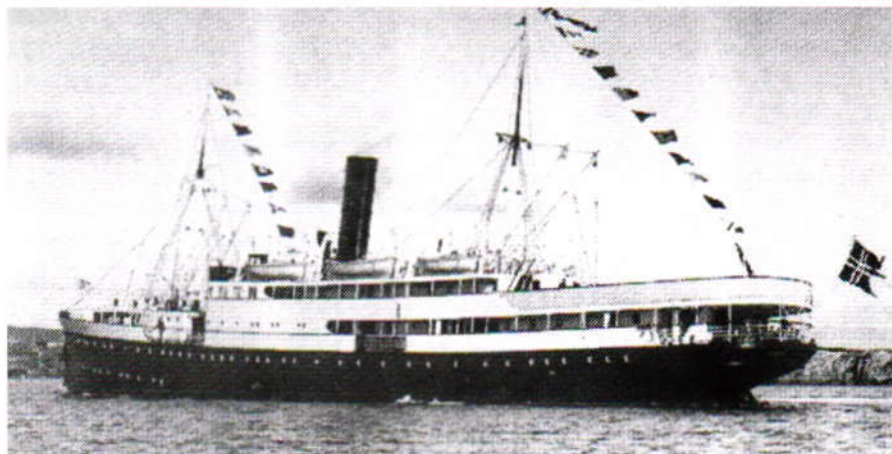
«Sanct Svithun»

er usikkert. Skipets fører var kaptein Samuel Alshager, og hans oppgave over omkomne og reddede er blitt stående. Det sies at 19 av skipets besetning mistet livet og 22 eller 26 norske passasjerer. Det antas at det var i alt 12-15 tyskere ombord inkludert FLAK-besetningen på 5 mann. 2 tyske marinesoldater ble reddet.

Flyene kastet seg over fartøyet med bomber. Flyene skjøt også med maskinkanoner og mitraljøser for hver passering.

Kaptein Alshager og vakthavende los, Edvar Kvalø, var på broen og losen overtok roret. Kaptein og los manøvrerte skipet mot land, inn mellom en bergnabbe og en holme og begge ankrene ble droppet samtidig. Den tyske FLAK-besetningen klarte å klemme ut en serie skudd fra babord kanontårn uten virkning. Det var alt. «Sanct Svithun» sto i brann fra båtdekket og akterover da skuta tok

land. Folk hoppet ut i det frådende havet og gikk den visse død i møte. Folk inne i Ervik fikk se da flyene dukket opp og skipet ble angrepet. Med sine robåter klarte de å ta seg frem mot havaristen i det opprørte havet og fikk plukket opp et tyvetalls mennesker før mørket kom. En hel del folk hadde imidlertid kommet seg på land på holmen hvor skipet hadde strandet og endel av disse ble også berget av Ervikfolket om kvelden. En av «Sanct Svithuns» matroser klarte å ta seg på land via et ståltau. Denne matrosen kom til å utføre en bragd som det lyste av. Olav Iversen het han. Han var fra Kvalvågnes og var en kjempe av en kar. Han var 31 år den gangen og Vårherre skal vite at han fikk bruk for kreftene sine den gangen. Ved hjelp av vairen klarte han å få dradd i land en 10 tomers manilatrosse over baugen fra skipet, som en slags redningstrosse. 21 mennesker ble tatt over fra skipet



«Sanct Svithun»

av matros Olav Iversen ved hjelp av denne trossa, samt folkene på forskippet. En del av disse var tyskere. De var nokså forvirret. Noen av dem gikk rett i døden. Et par-tre trengte seg fram mot trossa og skulle over. De stormet på i blinde, tok ikke imot råd og forsvant over skipssiden. Det syntes faktisk som de hoppet for å drukne seg.

Som seg hør og bør kom kapteinen som sistemann. Han hvilte et par ganger på trossa, sier Iversen. Tok liksom et slags farvel med skipet han hadde ført i så mange år. På grunn av brannen var det ikke mulig å komme seg forut for akterskipet.

Karin Heggland fra Tysnes, som var 25 år den gangen, gir de mer presise data om situasjonen. Hun tilhørte besteningen. Hun tror det var få passasjerer på dekk da angrepet satte inn. En hel rekke folk hoppet i sjøen, noen med barn i armene. Karin sier at varmeutviklingen ikke føltes så svært

ute på dekket på akterskipet. Men nedenunder var det ille. Det er vel ikke til å tvile på at flere av dem som omkom, brant ihjel eller druknet her. En flåte kom drivende akterover med 3 personer ombord. Karin Heggland og søsteren hoppet i havet og klarte å kave seg opp på flåten. Ytterligere 2 personer klarte de å få med seg på flåten. Folkene på flåten ble reddet av folkene fra Ervik. Det er ikke råd å si hva de tenkte da de ble reddet, sier Karin. Ut av ville havet stevnet en båt mot dem, rodd av menn som sjøen ikke kan gjøre med som den lyster. "Vi har to fra før", sier en av karene i båten. En etter en blir de trygt og sikkert tatt ombord. De to fra før var Chieffen og en kvinnelig passasjer. Ervikkarene arbeidet som en sammensveiset organisasjon den dagen og kvelden. Kvinnene gjorde husene rede til å ta i mot, og alt av varme klær og tepper ble funnet fram. Mange av de første som kom inn var

nakne eller halvnakne, og de fleste frøs meget. Folkene som var igjen på holmen ble berget av Ervik-karene neste morgen ved lavvann. Folk på holmen forteller at synet av båten som kom roende var en uvirkelig drøm. De grodde frem fra ingenting. "De kommer", sa kapteinen. "Gjør dere rede".

Bergingsaksjonen var rett og slett så utrolig at ord alene kan ikke gi mening og forstand god nok. Ingen kommando var nødvendig, ikke et unødig ord ble sagt. Hvert eneste nervesenter var innrettet mot sjøen, berget foran dem, mannen eller kvinnen som hoppet gjennom løse luften for å berge seg ombord i robåtene. Det lyder så enkelt, men det er det ikke. Vannmengder i kok mot land er det ingen som kan beregne.

En etter en ble folkene fra holmen berget. Båtene vendte tilbake utpå formiddagen, flåten av seksringer og færingar. Jobben var gjort.

50 år er gått siden den kvelden og morgenen Ervikfolket berget liv. 75 eller 76 mennesker ble berget fra den frådende sjøen og brennende vraket. Tyve av Ervikfolket satte livet på spill, den eldste var ca. 60 år, de yngste bare 16-17 år gamle.

Vraket av "Sanct Svithun" kunne ikke berges. Det lå en tid, så gled det ut på dypere vann og forsvant. Lite og ingen ting kom i land. Noen småting fløt opp. Men en ting reddet de og det var "Sanct Svithuns" klokke. Den ble gitt til kirken i Ervik.



HATZ SUPRA SILENT PACK

NYHET



Ta i bruk de nye
en-sylindrede, helkapslede
luftkjølte dieselmotorene
2-10 kW 1500-3000 o/min.

- svært støy- og vibrasjonssvake
- full overvåking/Auto-Stop
- leveres også i ukapslet utførelse til enda gunstigere pris
- INTRODUKSJONSTILBUD NÅ!

Med disse motorene «skreddersyr» vi miljøvennlige og lettbygde strømaggregater i størrelsene 3 - 10 kVA.
INTRODUKSJONSPRIS NÅ !!!



INDUSTRIMOTOR AS



Postb. 54 Kalbakken, 0901 Oslo - Tlf.: 22 16 52 30 - Fax: 22 16 49 30

I arbeid på østlandet

Våre gamle rutebåter var mange ganger i tjeneste over et stort område, men ikke alle kan man dokumentere med bilder.

La meg derfor fortelle historien til en liten passasjerbåt fra 1895. Dampskipet "OSCARSHAL" ble bygget ved Fredrikstad Mek Verksted i 1895. Den var ikke så stor, bare 50 fot lang og 12 fot bred, en typisk kombinert slepebåt og passasjerbåt. Det var L. Samson i Kristiania som bygget den og som navnet tilsier var den bygget for ruten mellom byen og Bygdøy. Båten var helt åpen, men med et solseil strukket over akterdekket til beskyttelse mot sotnedslag fra skorstenen.

I 1904 var det slutt med å frakte

Kristianiaborgere ut til den landlege halvøya Bygdøy, båten ble solgt.

Det var kolonial og skipshandler Th. H. Østvedt i Brevik som kjøpte båten og han satte den inn i ruten Brevik-Helgeroa med navnet "BREVIG". I 1909 lot han båten gjennomgå en stor oppussing både innvendig og utvendig, men tross dette hadde den bare 10 passasjerer i gjennomsnitt på sine turer.

Heller ikke i Grenland skulle båten ha noen lang karriere, for i året 1911 var det slutt, pånytt satte den kursen sydover.

Nå var det M. Blom Bakke i Arendal som kom inn som kjøper. Han hadde flere dampskip i lokalruter rundt



D/S «Oscarshal» ved Kongelig Norsk Yachtklub på Bygdøy.
Bildet er fra ca. 1903.

Foto: Harry Johansen's samling.



D/S «Brevig» ved Porsgrunds Porcelænsfabrik. Båten har fått et overbygg aktenfor styrehuset.

Foto: Thor Hansen's samling.

Arendal og drev ekspedisjon og kullforretning blandt mye annet.

Båten ble omdøpt til "TORUNGEN" og satt inn i lokarute ved Arendal. Enkelte sommere gikk den også i ruten Arendal-Grimstad, men det var når den ordinære båten var på verksted. Da måtte en lokalkjent kaptein ta over roret ombord.

I 1916 er det Tromøysund dampskip-saktieselskab som blir eier og nå går den i ruten Arendal-Eydehavn.

Hva skjer videre med dampskipet "TORUNGEN"? Ja, det håper jeg leserne av DAMPSKIPSPOSTEN kunne hjelpe meg med. Hvor lenge gikk den i rutefart i Arendal og hvordan endte den sine dager?

Skriv noen ord til DAMPSKIPSPOSTEN og fortell - vi venter i spenning.

Harald Lorentzen



D/S «Torungen» i rute over Tromø sundet.

Foto: Aust-Agder arkivet.

Kongesjaluppen som ble flatlandsbonde

Å bli født til konge er noe få blir forundt her i livet. Konger og dronninger står det aura rundt, og deres eiendeler må stå i forhold til deres posisjoner i samfundet.

Denne historien som jeg skal fortelle starter så langt tilbake som da landet vårt var i union med Sverige, året er 1899. På tronen satt Kong Oscar II og hans dronning Sophie og regjerte over Sverige og Norge.

Kongen var mange ganger i Norge og til bruk i offisielle sammenheng ble det ved Akers Mek Verksted i Kristiania bygget et kongesjalupp i året 1899.

Sjaluppen var 55 fot lang og 10 fot bred og ytterst smakfullt innredet. Aktersalongen var utført i mahogny og vinduene i slipt glass. Fremdriften var via en dampmaskin og skorsteinen var som seg hør og bør på en kongelig sjalupp, av messing.

Det kongelige fartøy ble døpt

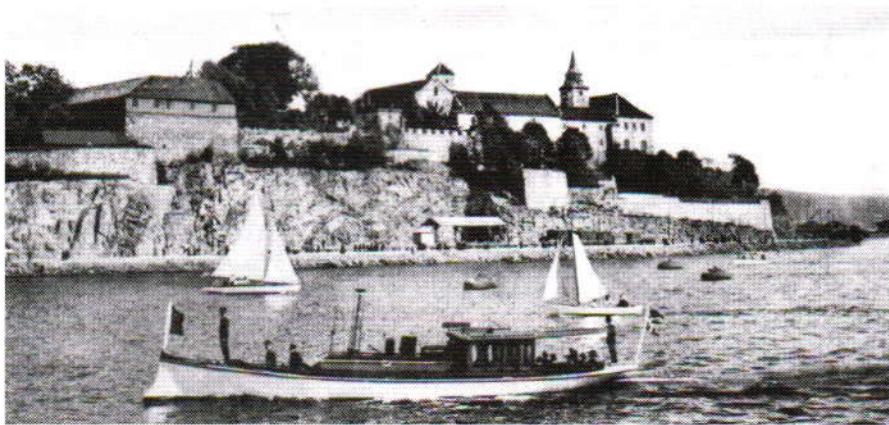
"Stjernen", et navn som skulle følge kongesjalupper også senere.

3 mann var fast ansatt ombord, og de hadde nok å gjøre med puss og stell av det flotte fartøyet.

Norge ble et fritt land i 1905 og vår egen konge fikk vi også, Kong Haakon VII. Han overtok "Stjernen" og hadde den helt frem til 2. verdenskrig.

"Stjernen" skulle ha vært alle offiserers mareritt, den var lang og skarp og vanskelig å manøvrere, men for et syn på fjorden.

Under 2. verdenskrig tok tyskerne sjaluppen og båten ble fratatt sitt opprinnelige særpreg. Skorsteinen av messing forsvandt, likeså "Vedderbaugen" og Aktersalongen. Da freden kom lå den ribbet tilbake på marinebasen nede i Horten, dens liv som kongens eget fartøy var over. Snart etter ble den kjøpt av en flatlandsbonde oppe ved Mjøsa's strand,



D/S «Stjernen»



På Mjøsa's strand påsken 1993.

Brede Gulliksen for bruk som sand-jakt.

Man må huske på at den tid hadde man få lastebiler og de som gikk kunne ikke få med seg så mye av gangen heller. Nå fikk mannen problemer med at "Stjernen" var så rank, så han skjøtet like godt på et par bordganger av planker oppe på stålskroget.

Det ble mannskapsinnredning i baugen og styrehus i akterenden. Helt til 1969 skulle lastebåten "Stjernen" gjøre tjeneste. Da havnet den av alle ting på et lastebilverksted i Breiskallen ved Gjøvik. Her ble treverk fjernet og båten omgjordt til lystbåt.

Har man et lastebilverksted så har man også mange tiloversblivende deler. Man satte like godt inn en lastebilmotor med forhjulstrekk, akslingen fikk påsatt en propell istedet for lastebilhjul. En strålende varm påskedag i år kjørte vi oppover, "Stjernen" skulle foreviges av våre kameraer.

Mellom Brumundalen og Moelv, like ved siden av E6, innerst i Furnesfjorden lå den, slik den har ligget i ca. 15 år. Dens fordums linjer har den, men inne i styrehuset står monumentet over en lastebileier, lastebilratt, dash-

bord og pedaler, tenk om Kong Oscar II eller Kong Haakon VII hadde sett sine marineoffiserer stå å manøvrere med slik en redskap.

Paradoksene er så mange i en slik historie. Det hele begynte med et prospektkort med en nydelig sjalupp på Kristiania havn, funnet i en antikvitetshandel i USA. Det neste var en gammel bok om Kristiania og omegn kjøpt for kr. 5,- på et loppemarked i Drøbak og det tredje var da man besøkte motormuseet i samme sommerby og fikk se en modell av båten og puslebrikkene falt på plass.

Det fjerde var da eksperten på Mjøsa dukket opp, Arve Nordsveen med sitt manus til en bok om våre innlandsbåter og fortalte historien om Sandbåten. Men en slik historie må avsluttes med enda en solskinnsdag. Påskeaften slukker sorgen heter det og sandelig fikk ikke mjøsbildet sin fremkalling hos Arkaden foto i Skien, til tross for at butikken var stengt, bare for at eieren var der akkurat da jeg ringte.

Jeg tror at det følger hell og lykke med den gamle Kongesjaluppen.

Harald Lorentzen

Marinemuseet i Horten - eldst i hele verden

Horten har mye å være stolt over. Lille Grethe i Dizzie Tunes, for eksempel. Og Rolv Wesenlund, naturligvis. Men framfor alt Marinemuséet. Verdens eldste!

Som seg hør og bør for et sted som skildrer krigerske tradisjoner, er til og med muséets bygninger preget av vold og ødeleggelser. Våren 1945, bare noen uker før annen verdenskrig var over, ble muséet liggende midt i skuddlinjen. En sverm av amerikanske bombefly gikk til angrep på det daværende Marinens Hovedverft, en solid bastion hos den tyske okkupasjonsmakten.

Etterpå var det ikke mye igjen av verftet. Men dessverre gikk det også hardt ut over muséet inne på det gamle verftsområdet. Flere av de store bygningene ble sprengt i stumper og stykker. Uerstattelige verdier gikk tapt, blant annet den imponerende våpensalen med en av verdens største samlinger av sabler, kårder og sverd. Ennå er det lett å finne merker og arr i de solide teglsteinveggene etter det ulykksalige bombeangrepet, evige minner fra redselsnatten i Vestfold-byen.

140 år gammelt

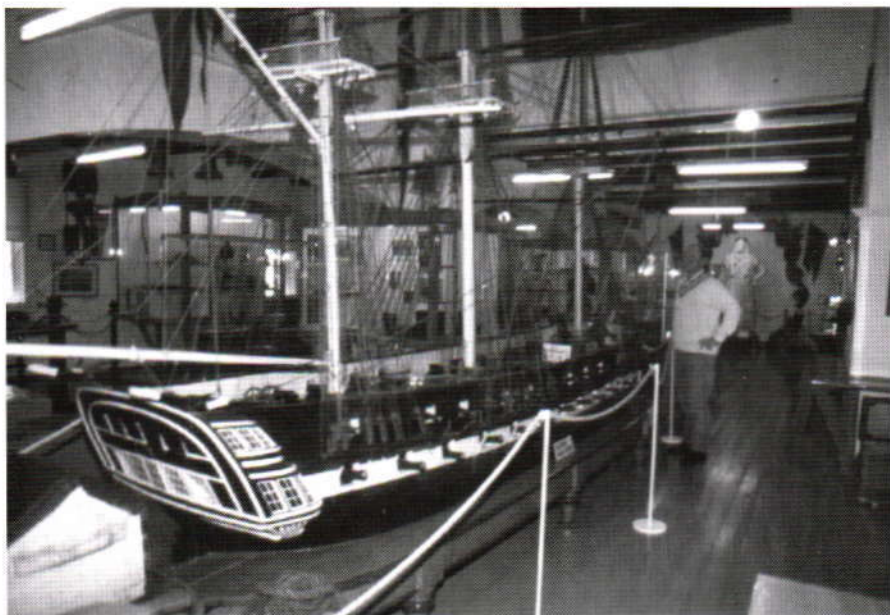
Marinemuséet er 140 år i år. Det var nemlig i 1853 at institusjonen ble opprettet, på kongelig befaling. Av militærmuséer i det hele tatt kan bare artillerimuséene i Madrid og Lisboa skryte av enda høyere alder. Selv Royal Navy Museum i Portsmouth

må finne seg i å krysse i kjølvannet av Marinemuséet, aldersmessig.

I størrelse er imidlertid etablissemnet i Horten nok så akterutseilt, med omlag 2000 kvadratmeter å breie seg på. Men går tingene som de skal, kan det bli en fordobling av arealet, hvis myndighetene tillater muséets folk å borde nabobygget, med omtrent samme «deplasement» som der man nå holder hus.

Drømmejobb

En gammel drøm gikk i oppfyllelse da kommandørkaptein Steinar Sandvold tok kommandoen på muséet for drøye fem år siden. – Jeg ønsket inderlig å havne på muséum, tilstår 53-åringen fra Tønsberg. – Har bestandig hatt sansen for tradisjoner, aldersstegne fartøyer og gamle historier. Her har jeg alt sammen i overflod. Og tro ikke at vi bare sitter bak skrivebord og blar i støvete dokumenter. Marinemuséet er en utadvent institusjon, som jobber på en rekke plan for å holde kunnskapen om Norges sjømilitære tradisjoner ung og levende. Muséet er åpent hele året, om sommeren sogar syv dager i uka. Populært ikke minst blant skoleklasser, og ellers vanker det rett som det er visitter av det mer offisielle slaget. Forøvrig kan gruppeomvisning bestilles når det måtte passe. Våre pensjonerte sjøoffiserer er guider som vet å berette ramsalte og spennende historier fra de syv hav. Helt gratis i åpningstida, utenom tar vi 350 kroner for en gruppe.



STOLTHET: En av Marinemuséets stoltheter er denne modellen, laget i 1812. Den forestiller fregatten «Freia», og er trokopi ned til minste bit. Modellen er museets største, med en lengde på åtte og mastehøyde på seks meter. Sandvold kan navnene på alle detaljene, sertifisert som han er på seilskip.

Lumske angrep

Muséet har overlevd ikke bare bomber og granater, men også treske overfall av den verbale sorten. I 1978 slo en pressgruppe til lyd for å nedlegge Marinemuséet, og flytte hele stasen til Forsvarsmuséet på Akershus. Men angrepet ble slått tilbake etter drabelige breidsider fra muséet, godt supplert av hele Hortens befolkning.

Det fikk være måte på til plyndringstokt! Skulle byen kun sitte igjen med Bastøferja, etter verftsnedleggelse og med det meste av Hortens marinetilknytning gått rett vest - til Bergen?

Modeller og full størrelse

Det meste av den sjømilitære historie er skildret gjennom skipsmodeller. 105 i alt, fra Gogstadskipet til den nye Ula-klassen av undervannsbåter, som nettopp er tatt i bruk.

Men enkelte mindre fartøyer i full skala finnes også. Gjevest i den kategorien er verdens første torpedobåt, «Rap», bygget i England i 1872 for den norske marine, etter norske tegninger.

Lurt av Royal Navy

– Torpedobåtene fikk stor betydning hos alle marinenasjoner. Under siste krig sto denne båttypen for en vesentlig del av den norske marines opera-



SAVN: – Et stort savn at vi ikke har dette fartøyet i full størrelse - en MTB som gjorde tjeneste i den norske marine under siste krig. Men Royal Navy Museum snappet den rett foran baugen vår for bare to måneder siden, sier en lett nedstemt museumssjef.

sjoner. Dessverre har vi ingen av våre fartøyer fra denne perioden. Vi hadde god peiling på den siste gjenværende, som ble brukt som husbåt i en havneby på den engelske kanalkysten. Men byttet ble snappet rett for baugen på oss i januar, da Royal Navy Museum sikret seg godbiten for 20 000 pund. Vi har skrevet et høflig brev til våre engelske venner, og en liten eskadre av våre pensjonerte admiraler ligger på været i håp om å kunne gjøre et dristig strandhogg. Men vi har små forhåpninger om at manøveren skal lykkes. Britene gir ikke fra seg en museal lekkerbiskken uten tøff kamp. Men du verden hvor gjerne vi skulle hatt den i samlingen vår. Sier Sandvold, med et vemodig blikk på den vesle og unnselige modellen

som er muséets eneste vitnesbyrd om de norske MTB'enes dristige og ærerike epoke for en femti års tid siden.

Skjult tjære

Et marinemuséum skal gi sanscinntrykk på flere nivåer, mener Sandvold.

– Du legger merke til tjærelukta? Jevnlig stryker vi det duftende stoffet på skjulte steder rundt modellene av svære treskuter. Det øker realismen i et maritimt miljø. Ingen besøkende går herfra uten følelsen av å ha opplevd noe ekte og autentisk i nordmennenes sjøhistorie.

Tekst: Trond Andersen

Foto: Børre Madsen

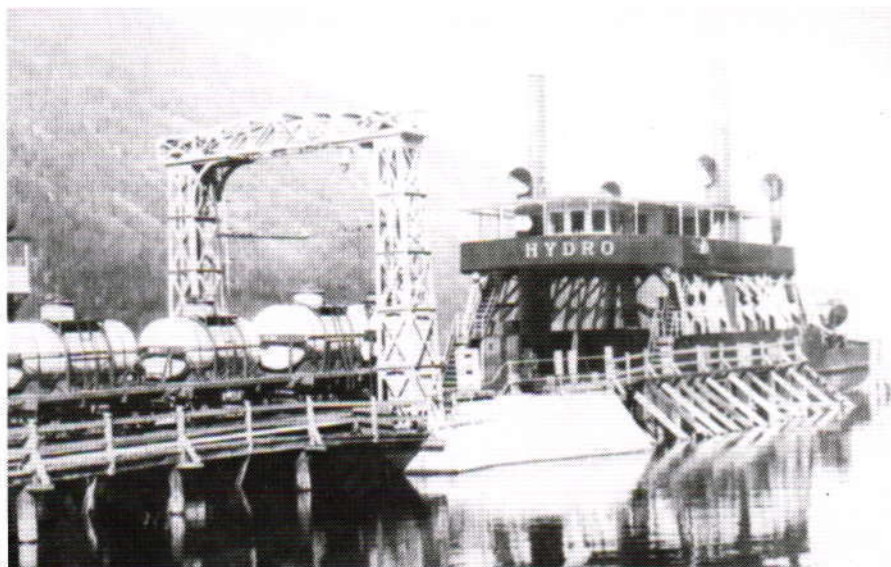
D/F «Hydro»

Dampfergen "Hydro" som ble senket i en av de verdensberømte sabotasjeaksjonene i kampen om tungtvannet, er funnet på 440 meters dybde på Tinnsjøens bunn. Videoopptak gjort fra en miniubåt blir kjernen i et TV-program på NRK som skal markere 50 år siden sabotasjen.

Siste kapittel i kampen om tungtvannet ble skrevet med senkingen av "Hydro" søndag den 20. februar 1944. Etter sabotasjen mot selve produksjonsanlegget på Vemork, og bombing senere, fant den tyske okkupasjonsmakten det best å redde unna den aller siste rest av kaliluten fra tungtvannsproduksjonen ved å føre den til Tyskland.

Motstandsbevegelsen mente at det svakeste leddet i denne planen var overfarten på Tinnsjøen. Å senke fergen ville ende tyskernes atom-planer for godt. En tidsinnstilt sprengladning ble plassert under dørken i baugen av fergen. Båten holdt seg flytende kun 3-4 minutter etter eksplosjonen ble utløst, og sank på Tinnsjøens dypeste sted. 14 nordmenn og fire tyske soldater mistet livet, mens 29 nordmenn og 4 tyskere reddet seg i land.

Fant Hydro etter åtte års leting
NOTODDEN/TINN:– Å finne Hydro på bunnen av Tinnsjøen var en utrolig opplevelse. Vi hadde tross alt lett etter fergen i nærmere 8 år. Da skroget



D/F «Hydro»

Foto: Thor Hansen's samling.

dukket opp på videoskjermen, var det som å gå inn i historieboka.

Slik beskriver Tor Olav Sperre fra Hjuksebø det sekundet da miniubåten som han har utviklet sammen med Johnny Skogstad fra Tokke fikk peilet inn fergen og sendte bilder via kabel opp til den båten de to befant seg i. I følge Sperre er Hydro i fin form. Den ligger på kjølen og er lite angrepet av rust. Den har heller ikke store skader. Funnet resulterte i flere timer med videofilm og en god del fotografier. Materialet er nå overtatt av NRK som vil benytte seg av dette når man skal markere 50 år siden sabotasjen. Også andre lands TV-selskaper har vist sin interesse for dokumentasjonen.

På flyjakt

– Det hele startet da vi skulle forske litt mer rundt turubåten Tinn som sank umiddelbart etter stabelavløpningen i 1910. Den fant vi i 1988. Vi ville undersøke hva som skulle til for å få hevet skuta. I den forbindelse fikk vi kontakt med flyforsikringspoolen. Poolen ville at vi skulle se etter det flyet som havarte og sank i Tinnsjøen for snart ni år siden. Man var vel av den mening at ikke alt var som det skulle med hensyn til dette havariet. Nå fant vi ikke flyet, men det vi fant var ingen dårlig erstatning, sier Tor Olav Sperre videre.

Drev forskning

– Var dere klar over hvor Hydro lå?
– Ikke i begynnelsen, men så gikk vi på en del historisk dokumentasjon. Det førte til at vi omtrent gikk rett på vraket som lå på 440 meters dybde. Helt utrolig
– Hvordan reagerte du og Johnny



Slik så avisene ut for snart 50 år siden da Hydro gikk ned. Nå har Tor Olav Sperre og Johnny Skogstad fra henholdsvis Hjuksebø og Tokke lokalisert fergen. En betydelig mengde videofilm og bilder er blitt overlatt til NRK.

Skogstad da dere så Hydro komme fram på skjermen?

– Helt utrolig! Vi ble vel preget av en andaktsfølelse. Ikke sant, vi kjørte jo rett inn i historieboka. Følelsene var helt spesielle og vanskelige å beskrive med ord.

– Hvor detaljerte bilder har dere?

– De er så detaljerte det er mulig å få dem. Bildene er krystallklare.

Til Vemork

– Vi kontaktet Bjørn Edvardsen på Industrierbeidermuseet. Han ville



D/F «Hydro»

Foto: Thor Hansen's samling.

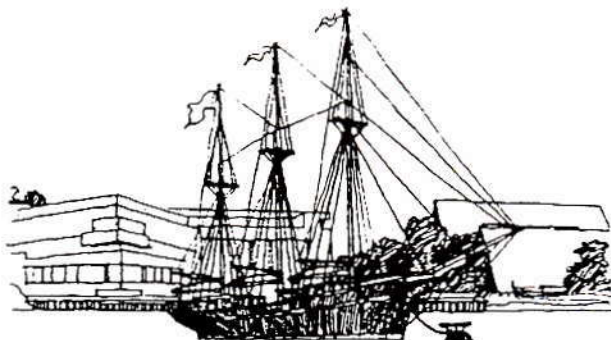
gjørne ha videoopptakene. Hvordan går det når dere har gitt NRK rettighetene?

– Det skulle gå bra. Vi satte en klausul som gikk ut på at Industriarbeidermuseet skulle få materialet etter at NRK hadde benyttet seg av det, så den saken er grei. Bjørn Edvardsen skal få noe mer håndgripelig i tillegg. Vi måtte jo fiske litt når

vi var der nede. Miniubåten er nemlig utstyrt slik at den kan hente opp ting. Det jeg tenker på er to fat vi fikk med oss opp. Det er kanskje ikke så spesielt å ha to gamle, rustne fat. Men når de stammer fra Hydro, er vel saken en helt annen, sier Tor Olav Sperre.

Tore Hvål

Bli med på sommertokt med skonnerten «Svanen»



Norsk Sjøfartsmuseum kjente tremastede slettoppskonnert "Svanen" vil også i år innby til tokt der enkeltpersoner kan melde seg på.

"Svanen" skal delta i Nordisk Seilas, en regatta for tradisjonelt bygde og riggede seilskuter, som starter i Sæby i Danmark den 1. juli og seiler til Strömstad i Sverige, med rundtur til Oslo/Bygdøyenes 4. juli. Dette toktet har mange påmeldte personer allerede.

Museets eget tokt i området Oslo-Jomfruland-Svenskekysten, (vær og vind bestemmer hvor), er satt opp fra mandag 19. juli til fredag 24. juli. Her er det ennå mange ledige plasser, men vær rask med din påmelding.

Skonnerten "Svanen"s seilaser er seilturer på gammeldags vis. Alle må trå til, og deltagerne får egne oppgaver som alle inngår i skipsrutene på dette fine bevaringsverdige fartøyet. På tradisjonelt vis sover alle i hengekøyer på banjer, og man lærer å samarbeide i et tett fellesskap som et seilskutemannskap er. Tre gode måltider daglig inngår i opplegget.

Det er ikke nødvendig å ha erfaring fra båt og sjø. Det har besetningen på "Svanen", som består av skipsfører, bestmann, matros og kokk. Alle er ressurssterke personer, også med god erfaring fra ungdomsarbeid."

For opplysninger og påmelding kontakt:

Norsk Sjøfartsmuseum, telefon: 22 43 82 40, fax: 22 56 20 37.

Tiden snart ute for damplokomotivene

Klokken ringer for jernhesten som trakk menneskene ut av middelalderen og inn i den industrielle revolusjon. De som ønsker å snuse inn luktene av brunt kull og varm sylindrolje bør raske seg - nå er det snart for sent. I India er det i år besluttet at alle gjenværende damplokomotiver skal utrangeres før århundreskiftet. India er et av de land i verden hvor damplokomotivene fortsatt er hovedtrekkkraften for togene.

I Norge ble det siste damplokomotiv satt ut av drift i 1971. Dette var omtrent samtidig som damplokomotivene forsvant fra de fleste vesteuropeiske jernbanespor. I Øst-Europa og i den såkalte tredje verden har damplokomotivene vært trofaste slitere helt til i dag. Nå går det raskt mot slutten. Det første damplokomotiv ble satt på skinnene av engelskmannen Richard Trevithick i 1804. Et kvart århundre

senere perfektionerte George Stephenson og sønnen Robert lokomotivet til det berømte "The Rocket", som dannet grunnlaget for alle fremtidige damplokomotiver.

Damplokomotivet var ingen behagelig arbeidsplass. Det måtte fyres opp mange timer før det skulle brukes. Fyrbøter og lokomotivfører måtte krabbe ned i trange smørganger for å rekke alle smørepunkter. Disse måtte smøres ustanselig. På linjen ristet, skalv og fremfor alt bråkte jernhesten noe forferdelig. For ikke å snakke om all skitten som måtte fjernes etter at turene var over.

Likevel står lokomotivførerne i kø for å kjøre utflukter med de mange veteranjernbanene verden over. Damplokomotivet er fremfor alt en levende maskin. Den som er bitt av basillen, finner bare en sammenligning, en dampbåt under full fart. Dampskipet,



som lokomotivet, symboliserer menneskenes mestring av naturkreftene. Entusiastene gransker gjerne damplokomotivene og dampmaskinene på nært hold, nærmest med lupe. Endeløse diskusjoner om tekniske finesser og estetiske detaljer svirrer gjennom luften. Men mest av alt fornemmer man kanskje denne maskinens egenart på lang avstand når røykfanen ligger igjen over landskapet eller fjorden mange minutter etterpå.

Og denne røykfanen er det mange som er villig til å dra svært langt for å oppleve. Til i dag har jaktmarkene ikke ligget så langt unna. Det tidligere DDR og Polen har vært paradiser for vesteuropeiske dampentusister. Det var en epoke som nå går mot slutten, ettersom vestlig markedsøkonomi og teknologi gjør sitt inntog i øst-Europa.

Lenger borte har vi land som India og Kina for de som har lommebøker til slikt. Et spesielt dilemma har Sør-Afrika utgjort for dem som ikke kan utstå tanken på apartheid, men som samtidig har vanskelig for å motstå tanken på store- virkelig store damplokomotiv i daglig drift. Og hvem vet hva som skjuler seg i avkrokene i det nå oppløste Sovjetunionen? Likevel er det klart at det begynner å haste for dem som ønsker å oppleve dampdrift. Mye tyder på at vi har mer kull enn olje på denne kloden, men damplokomotivteknologien er i ferd med å forsvinne. Den siste store damplokomotivfabrikken i Tangshai i Kina er allerede nedlagt.

Det finnes håp for damplokomotivets venner. Både i det tidligere DDR og Polen har vettuge jernbane folk forstått hvilket potensiale som ligger i



den på overflaten "tilbakestående" dampdrift. I dag er det mulig for enhver dampgalning fra Vesten å melde seg på et ukeløst kurs i Tyskland, der en kan lære å bli damplokomotivfører.

I Polen snakkes det om å beholde noen damplokomotivstasjoner for å trekke til seg turister. Meningen er at damplokomotivene til en viss grad skal gå i ordinær trafikk, snarere enn å være rene museer. Pussig nok har en i Storbritannia forsøkt seg med dette oppbygget på den naturskjønne strekningen mellom Scarborough og York i Nord-England.

Her hjemme må vi nøye oss med det museale. Men Norsk Jernbaneklubb, Aurskog-Hølandsbanen ("Tertitten") og Setesdalsbanen gjør en fremragende jobb med også å holde minnene om de norske damplokomotiver i live. Det er ikke ubetinget nødvendig å reise til India.

Arne Drage



Ferskvannsskipperne skal nå få sin egen forening. I Kviteseid nylig var interimstyret og andre som ønsker å få til en slik organisasjon samlet. På bildet ser vi Trond Nordnes, Johan Rye-Holmboe, Åge Olav Olsen, Randi Bræk, Gudmund Bræk og lederen Finn Torhus (foran).

Ferskvanns-skipperne får egen organisasjon

Det finnes en del ferskvanns-skipperne rundt om i landet. Skipperne som seiler med turistbåter, ferjer eller i annen trafikk på et eller annet ferskvann. Nå får disse sin egen interesseorganisasjon.

Det var i forbindelse med Kanaljubileet i fjor sommer at tanken om en egen forening for innlandsskipperne ble unnfanget. Et interimstyre med «Skiblander»s kaptein, Finn Torhus som leder ble nedsatt. Nylig møttes interimstyret på Bræk's Motell i Kviteseid for å legge opp den videre strategien.

Målet er i første omgang å få med 15-20 innlandsskipperne i foreningen, forteller Åge Olav Olsen, som har påtatt seg sekretærfunksjonen.

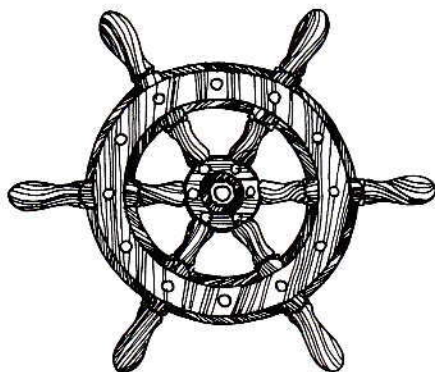
Men hvorfor en egen forening for innlandsskipperne?

Vi syntes det er fornuftig at disse skipperne får sin egen organisasjon og navnet på foreningen blir Foreningen for norske Ferskvanns-skipperne (NFK).

Selvsagt kommer foreningen til å ta seg av saker som er viktige for ferskvannsskipperne, men minst like mye kommer vi til å legge vekt på det sosiale samværet, forteller Olsen.

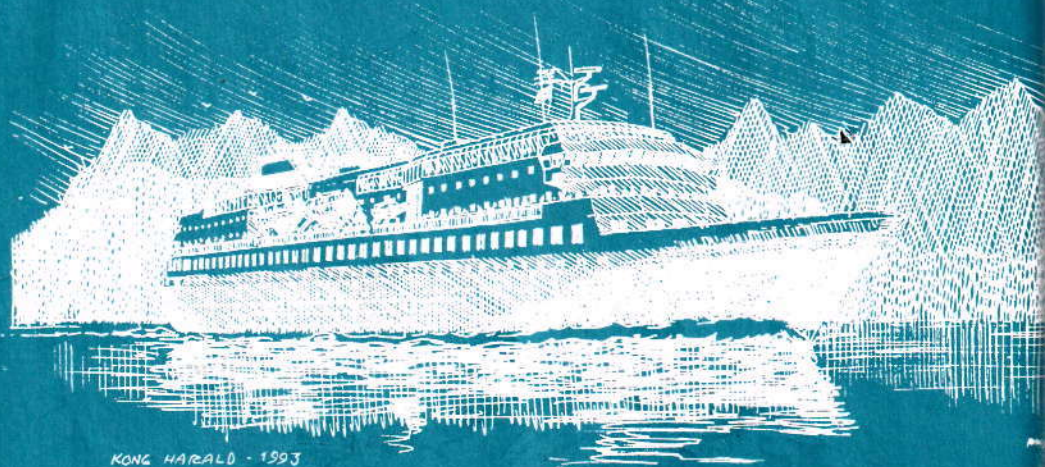
Til høsten planlegger foreningen en samling ombord på «Skiblander» på Mjøsa. Om et års tid håper de å få til et større arrangement i Kviteseid.

Finn Torhus er som nevnt valgt til leder av interimstyret, som ellers består av Johan Rye-Holmboe på «Victoria» og Åge Olav Olsen, som har sekretærfunksjonen.



Dampskibsposten ønsker sine lesere en riktig god sommer.

Returadresse:
Postboks 1287 Vik,
N-0111 OSLO
Tlf.: 22 41 70 41



KONG HARALD - 1993