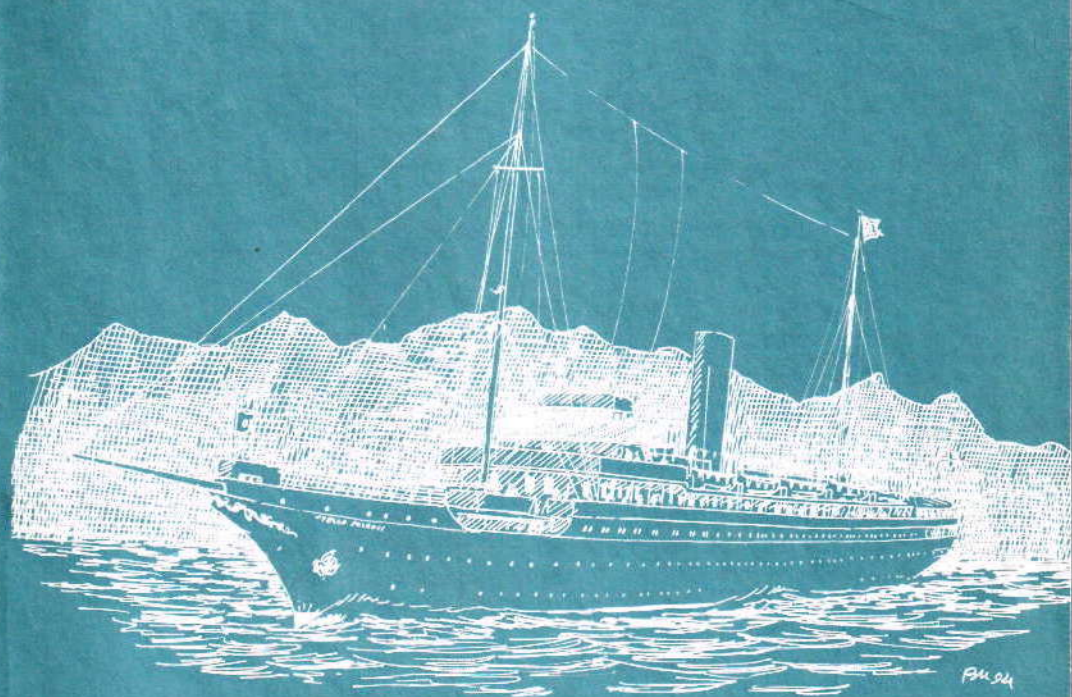


DAMPSKIBS

P O S T E N



NR. 41 3/1994

Dampskibsposten

Dampskibsposten er medlemsblad for Norsk Veteranskibsklub, Oslo og Veteranskipslaget Fjordabåten, Bergen og Veteranskibslaget «Stavnes», 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 1994

Norsk Veteranskibsklub

Postboks 1287 Vika, 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:	
Asle Tengs	22 71 19 94

Veteranskipslaget Fjordabåten

Postboks 1740 Nordnes
N-5024 BERGEN

Formann:	Pr. telefon
Anders Kåre Engevik	56 58 32 94

Nestformann:	
Kåre Taule	55 12 10 11

Kasserer:	
Magne Keilen	56 58 76 88

Sekretær:	
Erik Småland	55 23 21 04

Veteranskibslaget «Stavnes»

De Heibergske Samlinger/Sogn folkemuseum
N-5880 KAUPANGER
Tlf.: 57 67 82 06

Formann:	Pr. telefon
Halstein Ese	57 67 13 49

Viseformann:	
Atle Raubotn	55 14 04 31

Kasserer:	
Øystein Høyheim	57 68 64 84

Sekretær:	
Peder Figenbaum	57 67 88 25

Styremedlem	
Christen Knagenhjelm	57 67 82 97

Innholdsfortegnelse

Side

- 3 M/Y Stella Polaris.
- 8 M/S «Granvin» med eige brevhush.
- 9 Festdag for nostalgikere i Bergen.
- 11 Litt om skipsbygging på Aker Stord i 1950-60 årene.
- 16 D/S «Bjoren».
- 17 «Colin Archer».
- 18 Dokking D/S «Styrbjørn».
- 20 D/S «Styrbjørn's» skorstein.
- 23 «Villanger», eit dikt og ein båt!
- 26 «Ammonia» må reddes.
- 27 Dampskipsfarten på Randsfjorden.
- 30 og 31 Bokomtaler.

Omslagtegning side 1: Bård Kolltveit.

Stofffrist neste nr.: 15. januar 1995

ISSN 0333-0281

I redaksjonen: Arne Drage, Korsvikhaven 37, 4638 Kristiansand. Tlf.: 38 04 31 53
Thor Hansen, Teknikergt. 5 - 3912 Porsgrunn - Tlf.: 35 55 52 01

M/Y Stella Polaris verdens vakreste skip?

Et av verdens vakreste skip

Intet streiflys over cruisefartens historie kan unngå å bli reflektert fra Stella Polaris' blendende hvite skipssider. Med unntak av den annen verdenskrig gikk skipet sammenhengende i cruisefart i hele 42 år, fra 1927 til 1969. Det lever faktisk fortsatt i beste velgående, 67 år gammelt, som hotellskipet Scandinavia i Japan.

Flere slags rekorder knytter seg til Stella Polaris: Det var det eneste spesialbygde luksuscruiseskip som ble satt i fart i mellomkrigsårene, det var ved leveringen det største passasjerskip bygget i Skandinavia og det var det første skip i verden som gjenopptok cruisefart etter den annen verdenskrig. Hertil kommer forfatterens subjektive påstand: Stella Polaris er simpelthen et av de vakreste skip som noensinne er skapt. Ikke så mye på grunn av klipperstevn, perfekt springlinje og andre enkelt detaljer, som at samspillet mellom skrog, overbygning, master, skorstein og total linjeføring gikk opp i et unikt harmonisk hele. Stella Polaris er for skipsbygggekunsten hva Parthenon på Akropolis er for arkitekturen.

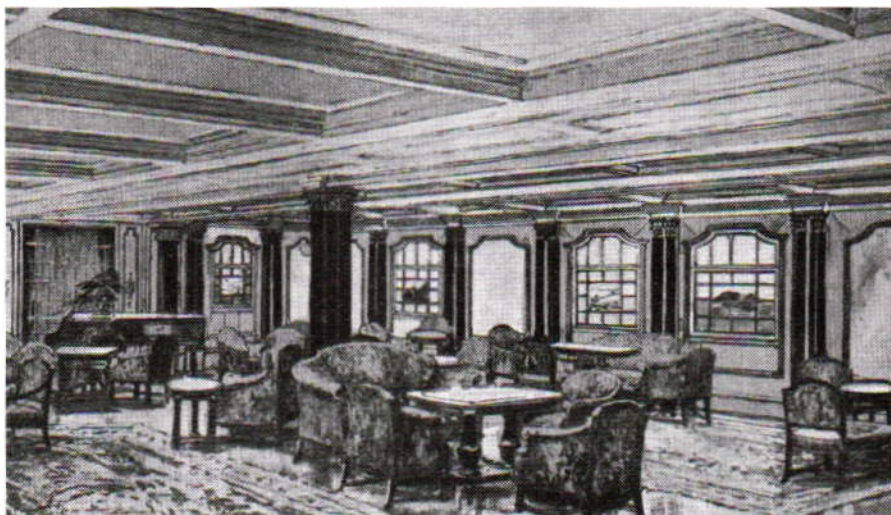
Cruise til Svalbard og Middelhavet

Det Bergenske Dampskibsselskab (BDS) sto bak kontraheringen av Stella Polaris. Selskapets turistfart hadde røtter tilbake i 1880-årene, og BDS var dessuten det første rederi som begynte med cruise etter den første verdenskrig, med turistskipet Meteor. Denne dampyachten var byg-

get i 1904 for Hamburg-Amerikalinjen, og målte 3000 brt. Britene tok det som krigsbytte og solgte det videre til BDS i 1921. Om sommeren gikk Meteor fra England til Vestlandsfjordene, og i vinterhalvåret ble skipet flyttet sørover til Middelhavet, med Monte Carlo som basishavn. Det var første gang et norsk rederi begynte med cruisefart helt uavhengig av norske farvann.

Bortsett fra Vestlandsfjordene og Nordkapp, hadde BDS siden 1906 arrangert et cruise hver sommer til Svalbard. Mens Meteor stadig holdt seg på Vestlandet, ble Nordkapp- og Svalbardturene fra 1922 til 1925 besørget av et mindre skip, Irma, som bare tok 60 passasjerer, mot Meteors 250. Turene med Irma fikk derfor et eksklusivt preg, hvor billettprisen var forholdsvis høy og hvor det ble lagt avgjørende vekt på personlig service. Irma var likevel for liten til å gi kravstore cruisepassasjerer den komfort og plass de forventet for såpass dyre billetter. Det fortelles om en amerikaner som ble meget forført da han forstod at Irma ikke bare var tenderen som skulle føre ham ut til det egentlige cruiseskipet.

I 1925 kunngjorde BDS at et spesialbygd, dieseldrevet turistskip var blitt kontrahert ved Gøtaverken for levering våren 1927. Det skulle overta Irmas turer til Nordkapp og Svalbard og Meteors vintercruise i Middelhavet. Tonnasjen ville bli halvannen gang større enn Meteors, men skipet ville bare ta 200 passasjerer



Musikksalongen, interiør fra «Stella Polaris».

mens besetningen ville betå av 160 personer. Prisen var vel 4 millioner kroner.

Stella Polaris gikk leveringstur den 24. februar 1927, omgitt av stor oppmerksomhet, som et vellykket eksempel på moderne skipsteknologi og klassiske skjønnhetsbegreper. Dieselmotorer i passasjerskip var ennå forholdsvis nytt, og BDS gjorde et stort nummer av at Stella Polaris var fritt for "sot eller kullstøv eller ubehageligheter ved inntagelse av kul for maskineriet". Interiøret tilsvarte skipets utseende. Det var store selskapsrom ombord - musikksalong og røkesalong på promenadedekk og spisesal på hoveddekk. Musikksalongen, skipets festsal, var vel det flotteste rommet, panelt i flammehjerk og med møbeltekstiler i spesiellbestilt silkebrokade fra Paris. Røkesalongen var i eik med grønne skinnmøbler, mens fargene i spisesalen var gulhvitt og rødt og med møbler i mahogny. Alle

passasjerer fikk plass i én bordsetning.

På hoveddekket, aktenfor spisesalen, lå skipets fornemste lugarer, bl.a fire luksussuiter med salong, soveværelse og toalettrom med stort badekar. Flere andre lugarer på samme dekk hadde også bad, men ikke salong. De andre passasjerene måtte klare seg med bad og WC i korridorene.

Cruise til fjerne farvann

Fra Gøteborg gikk Stella Polaris direkte til Monte Carlo via England, og etter en vellykket vårsesong i Middelhavet kom skipet til hjembyen Bergen første gang 8.juni 1927. Nå fikk Irma en fullverdig avløser i Nordkapp- og Svalbardturene.

Men BDS hadde langt mer verdensomspennende planer med Stella Polaris enn turer til Arktis og Middelhavet. Kombinasjonen av begrenset størrelse, høy komfort og stor bunkerskapasitet gjorde skipet egnet



Motor-yacht «Stella Polaris».

til lange reiser med et eksklusivt klientell. Høsten 1928 la Stella Polaris ut på et 106 dagers cruise fra Storbritania til Fjerne Østen, med anløp av bl.a. indiske havner, Singapore og Manila, og med Hong Kong som vendepunkt. I 1931 ble Stella Polaris første cruiseskip som både besøkte Arktis og Antarktis. Det skjedde på et cruise langs vestkysten av Amerika, hvor skipet fortsatte sørover fra Kapp Horn til nordspissen av Graham Land på Antarktis-halvøya.

Etter lange forhandlinger med det store amerikanske reisebyrået Raymond & Whitcomb avtalte byrået å chartre Stella Polaris for en 3 1/2 måneders jordomseiling vinteren 1932. Turen skulle starte i New York. Neppe noensinne hadde et så langt cruise vært gjennomført med et så lite skip.

Opptakten ble ganske dramatisk. På overfarten til New York kom Stella Polaris opp i en skikkelig høststorm i Nord-Atlanteren. Sjøen var så grov at bausprydet knakk. Men avreisedatoen fra New York ble overholdt, og turen var vellykket nok til at Raymond & Whitcomb leide skipet til liknende årlige jordomseilinger hver vinter til og med 1938.

Disse rundreisene var virkelig eksklusive, både i markedsføring og i pris. Potensielle, velstående, reisende ble "invitert" gjennom personlige brev. En dobbeltlugar med bad kom på 20.000 norske førkrigskroner, men så var det også litt av en reiserute. Etter avgang fra New Yourk i begynnelsen av januar gikk Stella Polaris først til Havana, deretter gjennom Panamakanalen til Cocosøyene, Galapagos, Marquesasøyene, Tahiti,

Samoa, New California, Ny Guinea, Molukkene, Bali, Surabaya, Djakarta, Saigon, Bangkok, Singapore, Penang, Belawan, Colombo, Aden, Suezkanalen, Alexandria, Rhodos, Kos, Patmos, Santorino, Kreta, Napoli og Monte Carlo. Herfra dro de amerikanske passasjerene hjem med Cunard eller andre transatlantiske linjer, mens Stella Polaris begynte sine vårcruise i Middelhavet.

Den spente situasjonen i deler av Europa og Middelhavsområdet i midten av 1930-årene førte til sviktende interesse i USA for Middelhavsturer. Høsten 1936 ble Stella Polaris sendt på cruise i Vest-India i stedet. Skipet gjorde to rundturer fra New York til Bermuda, Bahamas, Cuba, Haiti og Jamaica. Hver sommer var hun likevel alltid å finne i nordiske farvann.

Losjiskip for tyske ubåtmannskaper

Stella Polaris lå i opplag i Bergen, da Norge ble angrepet av Tyskland 9. april 1940. Tyskerne rekvirerte skipet flere ganger i løpet av okkupasjonsårene; bl.a. ble det brukt som losjifartøy for tyske ubåtmannskaper i Nord-Norge. Okkupantenes bruk av skipet satte sterke spor på interiøret. Etter frigjøringen ble Stella Polaris sendt tilbake til Gøtaverken for grundig reparasjon og modernisering. Bortsett fra at spisesalen fikk beholde sitt opprinnelige interiør, ble innredningen i både salonger og lugarer helt fornyet. En ny ballsal ble bygget til på promenadedekket aktenfor røkesalongen, og samtidig ble den åpne kommandobroen med leskur på vingene erstattet av innelukket styrehus, men ellers var skipets klassiske eksteriør helt uforandret. Arbeidet var fullført i juni 1946.

Det krigsherjede Europa var ikke stedet for cruise. Høsten 1946 avgikk derfor Stella Polaris til New Orleans som etterkrigstidens første cruiseskip i amerikanske farvann. Cruisene gikk til Vest-India og Mellom-Amerika. Sommeren 1948 var skipet tilbake i Middelhavet og nordiske farvann, og i 1951 ble den første jordomseiling etter krigen arrangert.

Alt var tilsynelatende ved det gamle, men ikke helt. I 1951 solgte BDS Stella Polaris til Rederi-AB Clipper i Malmø. Årsaken var dels nye norske bemanningsregler som gjorde at skipet trengte et gjennomsnittspassasjerbelegg på 80% for å gi økonomisk balanse, mot 60% før krigen, og dels at salget skjedde i bytte mot en transportkontrakt fra det svenske rederiet til BDS. Det var Koreakrig-boom og kontraheringsstopp, og et tankskip i vente ble regnet som ganske annerledes lovende enn uvisse fremtidsperspektiver i luksus-cruise.

Hotellskip i Japan

Men selv om Stella Polaris skiftet flagg og hjemsted, så ble skipet fortsatt et fast innslag i norske farvann hver sommer. Navnet, turprogrammet, renomméet og klientellet var som før. I løpet av de neste to tiårene gjennomgikk skipet flere innvendige moderniseringer. Oppholdsrommene ble stort sett uforandret, mens lugarene ble færre, men større og bedre. Mot slutten av 1960-årene nærmet skipets aktive karriere seg likevel ubønnhørlig slutten.

Sommeren 1969 var Stella Polaris for siste gang på besøk i norske farvann. Samme høst ble skipet solgt til Japan, hvor det fikk en verdig svane-



«Stella Polaris» i Trollfjorden.

sang som ennå ikke er avsluttet. Kjøper var en japansk hotellkjede. Under navnet Scandinavia ble det omgjort til stasjonært hotellskip i Kisyu, en liten kystby omtrent 100 kilometer sør for Tokyo. Her ligger det fortsatt, og ifølge nylig øyenvitnerapport, i meget god stand. Ved gangveien vaier de skandinaviske flagg. Det er innredet et nytt resepsjonsområde under hoveddekket, hvor også en del av lugarene er blitt ofret til fordel for større kjøkken og andre servicefunksjoner. Oppholdsrommene, inklusive billedkunst (både norsk og svensk) er imidlertid beholdt uforandret. Skipets forhistorie vises i en egen museums-montre som inneholder diverse memorabilia.

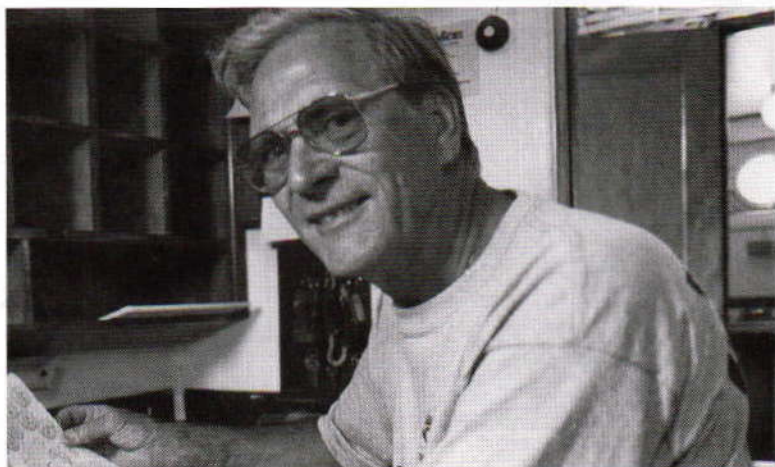
Det årlige vedlikeholdsbudsjett er imidlertid formidabelt og stigende; det brukes store beløp på maling for å unngå rustflekker, og store deler av

teakdekkene er skiftet ut med nye planker av samme tresort, som er meget kostbar i Japan. Bekjempelse av rust på vanskelig tilgjengelige steder ombord er en stadig sterkere utfordring.

Om et skip fra det 20. århundre skulle være verdt å bevare som et eksempel på skjønnhet i skipsbyggekunsten, måtte det være Stella Polaris. Det er selvsagt tillatt å drømme om den dag da skipet kommer "hjem" til Norge. Men skal en dømme etter erfaringene med norske "veteran-hotellskip", må vi vel akseptere at en av Japans store kapitalsterke hotellkjetter, som nå har tatt pietetfullt vare på Stella Polaris i 25 år, gir en vel så stor sikkerhet for videre bevaring.

Bård Kolltveit

M/S «Granvin» med eige brevhus



Harald
Kvarme

Då Veteranbåten "Granvin" var på hamnedagar i Haugesund i august, hadde gamledampen ikkje berre eit ambulerande brevhus med eige motivdatostempel ombord. Med på turen var også ein lys levande museal postmann til å stempla brev og kort: Pensjonert postsjef Harald Kvarme frå Stord.

-Eg reiste faktiske som postekspeditor ombord på "Granvin" eitt års tid fra 1955 til 1956, seier Kvarme som gledde seg til å ta i bruk postkontoret ombord i fjordabåten igjen.

- Ombord fins det også eit gammalt post-signet som me brukte når me forseгла verdiposten med lakk. Det var i bruk under hamnedagane.

Då Kvarme for snart 40 år sidan sat og sorterte og stempla post ombord, gjekk "Granvin" i lokalrutene i Sunnhordland sommarstid. Frå Larvik til Sunde og fleire stoppestader på

Halsnøy. Kvar helg var båten på langtur til Åkra i Åkrafjorden. Når den ikkje gjekk heilt til Fjæra, skuldast det at kaien der var teken av stormen.

På den tida vart posten ombord stempla med Hardanger Sunnhordlandske postekspedisjon og kvar postmann hadde sin bokstav. Kvarme var tildelt T. På det nye motivdatostempelet står det M/S "Granvin".

Harald Kvarme hadde tinga seg ei komplett, gamal postuniform til bruk i Haugesund. Filatelistar fekk tak i ein aldri så liten godbit ombord. Det er lenge sidan Postverket slutta å forseгла brev med lakk, og dei gamle messing-signetane er inndregne. At "Granvin" framleis har sin eigen, er ein kuriositet i seg sjøl.

Alf Terje Myklebust
Haugesund Avis

Festdag for nostalgikere i Bergen

Den siste søndagen i august ble det i regi av Norsk Jernbaneklubb i Bergen, PAN Veteran og Veteran-skiplaget Fjordabåten arrangert Samferdselshistorisk dag.

I løpet av fem timer fikk de reisende oppleve en historisk reise med veteranbusser gjennom trange bygater, damptog gjennom et vakkert og frodig dalføre og en gammel fjordabåt forbi gamle industristeder og under den nye flytebroen i Nordhordland.

Med utgangspunkt Starndkaien i Bergen la "Granvin" og tre busser fra 40- og 50 tallet ut på rundturen. Det var lagt ut 160 rundturbilletter, likelig fordelt på buss og båt. Alle billettene ble revet bort i løpet av en halv time.

"Granvin" satte kursen nordover Byfjorden mot Sørfjorden og Garnes, mens bussene satte kursen mot Fana og Midttun. Der ventet lokomotiv nr. 255 fra 1913 med sine gamle teakvogner. Underveis gikk det unna på kaffi, brus, vafler og lapskaus.



To timer senere klappet "Granvin" til kai på Garnes mens dampetoget tøffet inn på gamle stasjonen på Garnes som nå er fredet og restaurert. Selv om ikke alle som ønsket det fikk være med båt og busser, var det mange som benyttet anledningen til å ta togturen.

På Garnes fikk de reisende oppleve god, gammeldags stemning med postfolk på vei til og fra tog og båt med postsekker, reisende til og fra stasjon og kai og bygdefolk som hadde lagt søndagsturen til Garnes i det fine sommerværet. Det er over 30 år siden det har vært reiseaktivitet på den gamle stasjonen på Garnes.

Etter at tog- og båtbytte var foretatt, la toget i vei gjennom Arnadalen mot Midttun. "Granvin" satte kursen ut Sørfjorden mot Bergen. Noen minutter over kl. 1600 kunne busser og båt igjen møtes i sentrum i Bergen etter et arrangement som på alle måter var vellykket.

Det viser ikke minst alle de oppfordringene som er kommet om å prøve en slik rundtur også neste år.

Harald Sætre

Hurtigruteskipet «Polarlys» er solgt til USA

I Damskibsposten nr. 37 ga Harald Sætre en orientering om arbeidet med å bevare hurtigruteskipet "Polarlys" som ble bygget i 1952 i Ålborg og er det siste av de såkalte danskeskipa som ble bygget i forbindelse med gjenreisningen av Hurtig-ruten etter krigen.

Det er å beklage at arbeidet med å bevare det siste av de eldre hurtigruteskipene ikke har lyktes. "Polarlys" var en verdig representerer det beste innen skipsbygging og en av de verdige representanter for Hurtigruten og for sjøfartsnasjonen Norge.

M/S "Polarlys" er solgt til Mersey

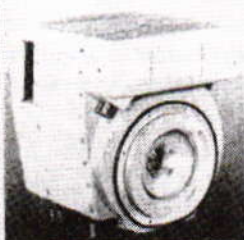
Ships i Texas. Bak denne organisasjonen står The View to the Mission, en søsterorganisasjon til den norske organisasjonen Ungdom i oppdrag. "Polarlys" går inn i tjenesten som misjonsskip for denne organisasjonen.

Det er å beklage at "Polarlys" ikke kunne bli tatt vare på i Norge som en verdig dokumentasjon av Hurtigruten, men vi ønsker henne lykke til i et meningsfylt arbeid for ungdom i USA og at hun på en måte viderefører det arbeid hun gjorde for kystbefolkningen i Norge i hele 40 år langs kysten fra Bergen til Kirkenes.



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

Litt om skipsbygging på Aker Stord i 1950-60 årene

Den 27. november 1994 er det 75 år siden industribedriften på Kjøtteinen ble igangsatt.

Bedriften var først en sildoljefabrikk, men fra 1930 og utover ble det bygget ut et mekanisk verksted, og produksjon av maskineri for sildolje og sildemelindustrien kom i gang. Etter at siste verdenskrig var slutt ble verkstedet utvidet til også å bygge skip.

Før verkstedet i siste halvdel av 1970 årene gikk over til å bygge offshore konstruksjoner og oljeplattformer, var Aker Stord eller Stord Verft A/S som det dengang het, et anerkjent skipsbyggingsverft. Ved verkstedet er det bygget ca. 100 skip, fra den enkleste kullekter til avanserte supertankere opp til en størrelse på 285.000 tonn dw.. Undertegnede har vært ansatt ved bedriften fra nov. 1953, og siden da er det bygget 75 - 80 skip.

Litt historikk om skipsbygging

De eldste folkeslag som ifølge historiens beretning drev skipsbygging i noen utstrekning, var fönikerne. Etter dem kom romerne, kartagerne og de nordiske vikinger, og det kan i den forbindelse nevnes at under utgraving av byggedokken på Stord Verft i årene 1956 - 58 ble det funnet rester av skipsbyggingsbedding eller såkalt lunner fra ca. år. 500.

Etter kompassets oppfinnelse kom portugiserne, spanjere og hollendere med. De store oppfinnelser som ble gjort i det forrige århundre vedrøren-

de skip, skyldes vesentlig engelskmenn, og disse samt tyskere, franskmenn, italienere og skandinaver representerte lenge de førende land når det gjelder skipsbygging.

Imidlertid har nå Japan og Korea etc. overtatt hegemoniet når det gjelder de mer enkle skip som tankere og bulkskip. Men vi må vel kunne si at når det gjelder mer avanserte skip, såsom skip for føring av flytende gass (LNG-skip),cruiseskip etc. er europeerne fremdeles de førende skipsbyggere.

Klinking med nagler

Sammenbygging av stålkonstruksjoner med klinkete nagler var tidligere den eneste metode under bygging av skip. Elektrisk sveising ble tatt i bruk allerede i slutten av første verdenskrig. Tyskland oppnådde ved å bruke hel elektrisk sveising i sine kjente 10 000 tonn lommelagskip etter første verdenskrig en så stor vektbesparelse at sælig store kanoner kunne føres på disse, til tross for skipenes forholdsvis små dimensjoner.

Imidlertid fortsatte klinkingen i lang tid mot den 2.verdenskrig, med en kombinert metode av klinking og sveising. Mange skipsredere var nemlig noe skeptiske til sveisingen. Helsveising av skip ble i utstrakt grad tatt i bruk etter siste krig, men det kan nevnes at da undertegnede begynte i lære ved et lite verksted i Bergen i 1946 var fremdeles klinking brukt i utstrakt grad.



Klinking.

Bruken av jern, og senere stål, medførte store fordeler fremfor bruken av tre i skipsbyggingen. Den større styrke gjorde at skipene kunne bygges lengre og lavere uten å risikere kjølbrekking, og man kunne bygge langt større skip enn før. Det innvendige rom ble betydelig økt, og likeså bæreevnen, for samme oppdrift. Mens vekten av et tredampskip var omtrent 50% av oppdriften, er vekten av et jern- eller ståldampskip bare 33% av oppdriften, og når sveiset kanskje ikke mer enn 30%.

Oppfinnelsen av dampmaskinen og dens bruk i skip, først nyttet i dampskipet "Charlotte Dundas" som gikk på vannet i Skottland i 1802, var en av de viktigste oppfinnelser; men minst like betydningsfull var bruken av jern i skipsbygging, først nyttet i 1838 til sjøgående fartøyer. Oppfinnelsen av skruerpropellen av

Jon Ericsson i 1836, og en stadig utvikling av dampmaskinen, samt oppfinnelsen av dieselmotoren har så etterhvert brakt skipsbyggingen til den grad av fullkommenhet som den er i dag.

Hudplatene ble gjerne sveist butt i butt, d.v.s. det vi kaller støter og natter, mens spant og stivere ble klinket. Den siste båt jeg kan huske som ble bygget på denne måte her på Stord var M/S "Hardangerfjord" for HSD levert i 1959 (Byggenr. 50). Dette skipet er fremdeles i drift nå 35 år senere for et misjonsselskap.

I gamle dager ble det brukt håndklinking, men etter innføring av pressluftanlegg på verkstedene gikk man over til klinking med luftdrevne klinkhammere. Et klinklag består av naglevarmeren, motholderen og klinkeren som var basen for jobben. Videre var gjerne et par "nagleutter" som langet de

nesten hvitglødende naglene ved hjelp av smitenger til motholderen som "drylte" naglen inn i naglehullet. Klinkingen kunne deretter ta til, noe som medførte et infernalsk spektakkel, og de fleste klinkere ble tung-hørte i tidlig alder. Arbeidsmiljøloven og forskrifter for helse og miljø var dårligt utviklet den gang.

Da man i 1940- og 1950-årene for alvor gikk over fra klinkete til sveiste skip, ble all oppmerksomhet rettet mot å utdanne og trene et tilstrekkelig antall sveisere, å legge om skipsbyggerienes organisasjoner til å passe med de krav som sveisingen satte, å konstruere skipene for den nye byggemåten, osv. Til tross for dette hendte det at tidligere klinkete skip måtte repareres ved hjelp av klinking. Rundt 1960 begynte dette å bli et stort problem for bedriftene fordi alle rutiner knyttet til klinkingen var gått i oppløsning og var "glemt", selv om enkelte omskolerte klinkerer enda arbeidet på bedriftene. Rundt 1970 var en i tvil om det overhode var mulig lenger å bygge et klinket, større skip. Grunnen var ikke at en ikke hadde gamle tegninger og beskrivelser av arbeidet, men at den andre halvdel av teknologien, rutinene knyttet til klinkelagets arbeid, til bedriftens organisasjon og rutiner osv fullstendig var gått i glemmeboken.

Det bør ikke legges skjul på at skipene med klinkete spant og stivere med sveiste hudplater hadde et meget penere utseende enn helsveiste skip. Spesielt hadde mindre skip med tynne plater lett for å bli bulkete mellom spantene. Jeg husker godt en fiske-skipper fra Tromsø som var hyrt på

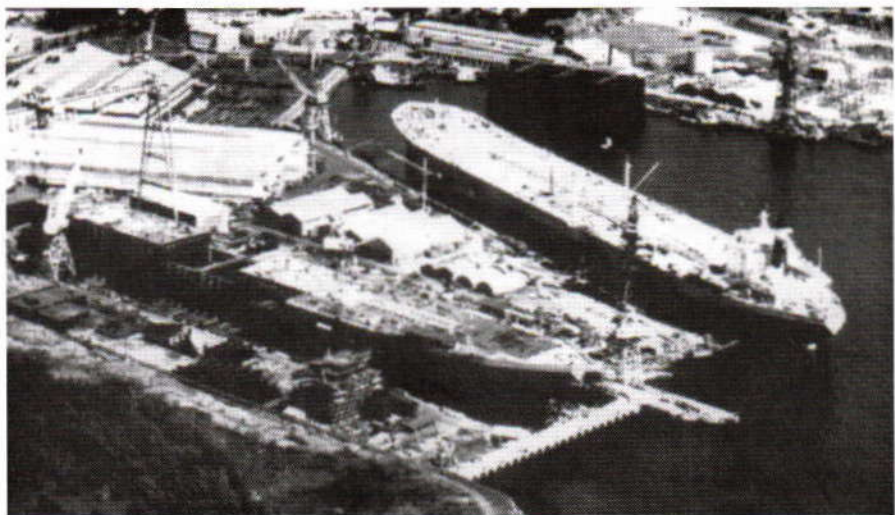
en hekktråler vi leverte i begynnelsen av 1960 årene uttalte under festmiddagen etter dåpen: "Vi kontraherte en hekktråler, men vi fikk en bulkbåt". Til forsvar for Stord Verft bør det nevnes at skroget var bygget av en underleverandør.

Det bør bemerkes at alle de skip som ble bygget i disse årene inntil 1964, var fullt og helt konstruert og designet av verkstedets egne folk, slik at det var en ganske stor ekspertise når det gjaldt skipskonstruksjon og skipsbygging her på Stord.

Det samme gjaldt folkene ute i verkstedet. En hel del av disse var rekruttert fra treskipsbyggerier og småskipsverft rundt om i distriktet og var flinke og arbeidssomme skipsbyggere. Det var også en hel del sjøfolk og fiskere som var gått i land etter krigen, og som var vant til å ta tunge tak.

I særutgaven av "Systemposten" som ble utgitt til 30-årsjubileet i 1949 skriver Onar Onarheim som var verkstedets direktør at **Stord og distriktet omkring har et førsteklasses folke-materiell**. Han understreker også kravene til kvalitet: **"Et førsteklasses, nitid og nøyaktig fagarbeid karakteriserer det velbyggede skip som gir verkstedet kundens tillit. Hverken kapital, organisasjon eller verktøy kan skape kvalitet hvis ikke den dyktige fagmann går inn for saken"**.

En tankevekker i en tid hvor enkelte tror at man kan skape kvalitet med bare skrevne oppskrifter, prosedyrer eller QA-manualer.



Tegnekontoret

I de første 8-10 årene var undertegnede ansatt ved tegnekontoret, og i denne "nostalgiske" beretning er det fristende å trekke frem endel muntre episoder.

Vi hadde en kar som hadde jobbet på et annet verft tidligere. Han var av den slagferdige type. Han fortalte at under sjøsettingen av et nybygg fra beddingen med hurra-rop og klingende spill, krenget båten pent over og sakk når den var kommet på sjøen. - Hva sa folk da? spurte vi. "Det la en aldri så liten demper på festmiddagen etterpå", svarte han.

Det var liksom 2 gjenger på tegnekontoret den gang, de som arbeidet med store båter og så var det småbåtgjengen. Jeg hørte lenge til den sistnevnte gruppen. Når vi skulle skifte underpapir på tegnebrettene måtte dette dynkes med vann for å bli

strammet opp. Vi måtte da inn til optisk avdeling hos Leif Nilsen for å hente vann med et vaskevannsfat. På vei ut måtte vi passere "storbåtgjengen" med vaskevannsfatet. Kommentaren var da: *Nå skal de ha modellprøving på småbåtavdelingen.*

Fiskeperspektivet

Jacob Helvik og Johan Malkenes som nå er pensjonister var kombinerte planleggere og driftsassistenten. Tegningene som ble laget den gang var på langt nær så detaljerte som nå til dags.

Mange detaljer ble avgjort av folkene ute i driften. Imidlertid ble det vanligvis laget en rørarrangementstegning for maskinrommet på et skip.

Det var en kar på tegnekontoret som hadde laget en slik tegning for byggenr. 28, M/S "Helgeland" i 1954. Det viste seg at ingen forsto tegning-

en ute i driften, så vi obeserverte Helvik i fullt trav opp mot gamle administrasjonsbygget hvor tegnekontoret holdt til. Karen som hadde laget tegningen forklarte da at han hadde tegnet dette i "fiskeperspektiv", dvs. at for rør under dørken og under dekk måtte du tenke deg at du var på undersiden av båten og at den var gjenomsiktig slik at du kunne se oppover i båten.

Dette var noe helt nytt på Stord, og her visstnok aldri blitt praktisert senere. Rørleggerne på verkstedet klarte imidlertid å få jobben gjort på fagmessig måte.

Wickmann-motoren

Mange av de mindre skip vi bygget ble utstyrt med Wickmann-motor, og vi hadde et godt samarbeid med Haldorsen-karene på Rubbestadneset. De hadde i 50-årene utviklet en ny motortype, den såkalte AC-motoren som ytte 60 HK pr. sylinder. Det ble påstått at målet for at denne var 60 HK, var at en kunne tre Benjamin Hardorsen gjennom sylindere.

Fagkunnskap

Stord Verft var kjent for å ha allsidige fagfolk. I dagens situasjon hvor man nesten ikke får lov til å utføre et stykke arbeid uten skrevne prosedyrer, bør følgende trekkes frem: I 1967 hadde vi full utrustning av den første 70.000 tonn tank for Niels Onstad som var gift med Sonia Henie. Hovedmotoren på 23.000 HK bygget på Aker Mek. i Oslo, ble montert av oss under ledelse av en serviceingeniør fra Aker. Han observerte da at en av våre maskinmontører også var en flink sveiser. Han sa til montøren: Jamen er dere mekanikere allsidige,

dere sveiser jo også, det gjør de ikke på Aker. "Eg e egentlig snikker eg" svarte mannen.

Turbinskip

Da vi bygget den første 220.000 tonneren som ble levert i 1969 fikk vi endel problemer med overgangen fra motor- til turbinskip. Det viste seg at vi hadde laget luftkanalen fra kjeleviftene til dampkjelen med for lite avstivning.

Vi fikk nemlig følgende telegram fra garantimaskinist Emanuel Olson, også kalt Emanuel Desperados, mens skipet dampet sørover Biscayabukten: "Under fullt pådrag med kjeleviften oppfører luftkanalen seg som en frosk i paringstiden". Saken ble ordnet i Cape Town, og paringen ble avsluttet.

Sluttord

Jeg har forsøkt å trekke frem endel alvor og skjemt fra skipsbyggingsperioden. En kjent amerikansk politiker, visstnok svigerfar til Charles Lindberg, skal ha sagt: "Der finnes 2 slags mennesker; de som gjør noe, og de som tar æren for det. Prøv å høre til den første gruppen for der er konkurransen minst".

Med det resultat Aker Stord har frembragt i 75 år, må man trygt kunne si at folkene som jobber/ har jobbet her hører til den første gruppen.

Stord 10.06.94

Jan Strand

D/S «Bjoren»



«Bjoren»

Kopi, nybygg eller restaurason

De lærde strides om det var riktig å bruke så vidt mange offentlige kroner på et så forfallent klenodium.

Uansett ståsted og meninger har "Bjoren" oppstått og fremstår som et *nytt gammelt skip*, dyktig utført av Drammen Skipsreparasjon.

Under en prøvetur på Drammensfjorden hadde jeg gleden av å være med som passasjer (og maskintelegraf, da denne manglet).

Dampskipsfører Salvesen styrte skipet med sikre hender og maskinmester Strand vred på sine hendler.



Maskinist Strand.

Bortsett fra maskinen er det lite av det originale igjen av båten, kun ca. 15% av skroget var brukbart da båten kom til Drammen i 1991. Restaureringen har kostet seks millioner kroner og det har gått med 30.000 timeverk for å ferdigstille skipet. Ved hjelp av gamle bilder og hva folk husker, samt verftets dyktige folk er skipet rekonstruert.

Bjorens kjele fyres med ved og det burde være bra med tilgang på dette langs Byglandsfjorden, den er heller ikke belagt med særavgifter.....

I løpet av sommeren har Bjoren kjørt flere turer på Byglandsfjorden, som etter hva en leser har vært populær og fungert meget bra. Med et passasjersertifikat på 26 personer mot i "gamle dager" på 50 personer er vel mulighetene for å slå seg opp som dampskipsreder på Byglandsfjorden heller små.

Erik Sten

Kommentar fra redaksjonen.

Passasjersertifikatet er utvidet i forhold til det som er oppgitt.

«Colin Archer» er ikke eldst!

Det er mange som tror at "Colin Archer I" er den eldste redningsskøyten i Norge. Den er ikke det, for den eldste redningsskøyten er R/S "Langesund" som ble sjøsatt den 31. januar i 1893. "Colin Archer" ble sjøsatt en halvt år senere, nemlig i juli måned samme året.

R/S "Langesund" ble stasjonert i Langesund og den første redningsskøyteskipperen var Ole Andreas Jensen. R/S "Langesund" var i Redningsselskapets tjeneste frem til 1913, da den ble solgt til Norsk Sjøkartverk. I den tiden hun var i Redningsselskapets tjeneste reddet hun 102 mennesker og 39 båter. Foruten de skip som ble reddet slepte hun inn 3.536 båter som er det høyeste tallet i Redningsselskapets statistikker. I sin tjeneste i Norsk Sjøkartverk ble den brukt som losjibåt for sjømalere helt frem til 1937, da privatfolk overtok den.

I 1945 ble den forlenget og bygget om til fiskefartøy og det ble satt inn en 40 hk Union med vribar propell, og samtidig fikk hun navnet M/K "Flinken". Den ble brukt som fiskefartøy helt frem til 1985. Hun var da meget nedslitt.

Djupevåg Båtbyggeri med verksted i Tørvikbygd og i Norheimsund i



«Langesund». Bygd av Thor Jensen ved Porsgrund Båtbyggeri etter en losbåttegning av Colin Archer.

Hardanger påtok seg restaureringsarbeidet av skroget for de nye eierne i 1985. Det var dette båtbyggeriet som i sin tid restaurerte "Gjøa" som nå står utenfor Norsk Sjøfartsmuseum i Oslo. Den nye eieren utførte selv alt arbeidet med innredningen. R/S "Langesund" er nå ferdig restaurert og er et prakteksemplar av en skute, og ikke minst vårt lands eldste redningsskøyte.

Arne Drage

Dokking D/S «Styrbjørn»



Før dokking 1994.

En lenge etterlengtet og planlagt dokking ble utført i løpet av en 14 dagers periode i juni.

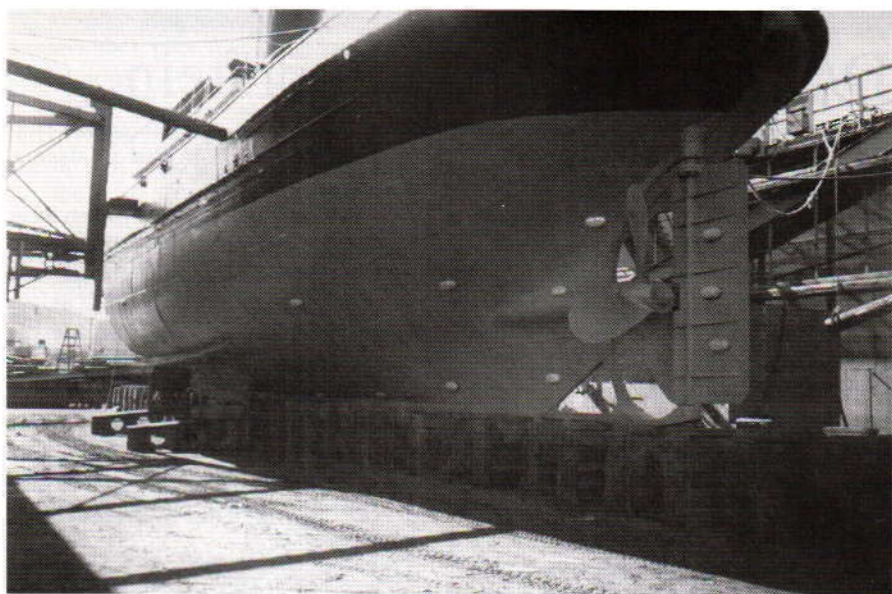
Med slepeassistanse av D/S "Forlandet" gikk turen til Drammen Skipsreparasjon. Dokkingen ble muliggjort med støtte fra Riksantikvaren. Primærmålet med dokkingen var å sikre skroget mot videre tæring/korrosjon og å danne et bilde av undervannsskrogets tilstand. Dette gir et grunnlag for å planlegge det videre arbeid med vedlikehold og fremtidige plateskift.

I forkant av dokkingen hadde vi foretatt ultralydmåling på forskjellige ut-

satte steder under vannlinjen og i beltet. Dette ga oss en idé på kritiske områder hvor vi kunne forvente plateskift eller midlertidig reparasjon/dobling.

Under sandblåsing ble det "blåst" hull på en rekke steder, men i langt mindre grad enn vi fryktet. Dobling med "stållapper" ble pålagt på de største hullene, de mindre ble fylt opp med sveis.

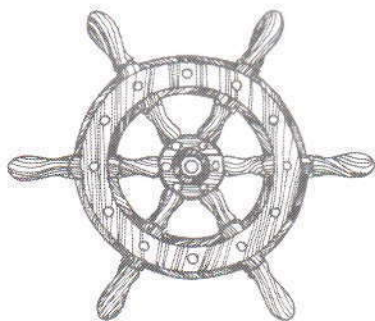
Ultralydmålingen av hele undervannsskroget viser gjennomgående verdier på 6-7 mm, noe som på ingen måte er kritisk. Sandblåsing til bart stål, tokomponents grunning og to



Etter dokking 1994.

toppstrøk bør sikre skroget mot videre forfall utvendig i flere år.

Vi valgte Star malingssytemer og får en god sammenligning med Forlandet som har utført samme operasjon med Jotuns produkter.



Både før og under dokkingen har vi hatt god bistand og samarbeid med Forlandets Arve Knutsen og Jon Schrøder. Miljøet vi representerer er lite og det er av stor viktighet at vi kan utnytte og benytte oss av hverandres kunnskaper. ALLE kan ikke alt!

Slepeturen til og fra Drammen med Forlandet representerte hyggelig sosialt samvær, noe som går i hånd med det faglige.

Dokkingen opplevdes som krevende av aktørene, men ga oss mye nyttig lærdom.

Erik Sten

D/S «Styrbjørn's» skorstein

D/S Styrbjørn's skorstein

Styrbjørn's skorstein har gjennomgått mange forandringer gjennom tidene. Det hele begynte i 1910 under byggingen, da var skorsteinen svart med bokstavene LK, som står for Lousinvara Kirunavara (LKAB). Dette merket ble snart byttet ut med LO for Luleå Ofoten og brukt fram til 1918 da bokstavene ble byttet ut med GO, for Grängesberg - Oxeläsund. Dette varte fram til 1923, da skiftet Grängesberg til jernmerket med lang pil og G i midten, dette var forgangeren til det merket vi kjenner i dag. Skorsteinen skiftet samtidig farge og ble gul med blått bånd og merket i gull.

Rundt 1927 ble skorsteinen svart og merket ble gult.

Dette beholdt den helt frem til 1957, da det var tid for skifte igjen. I mellomtiden var skorsteinen forkortet

med ca. 3 m og kom ned på dagens mål på ca. 6 m.

Det nye merket kom i forbindelse med skilsmissen mellom Grängesberg og LKAB. Forandringen i merket var at pilens spiss ble "klippet" av og G'en ble forenklet. Det nye merket ble tegnet av kunstneren Bertil Kumlin og er det merket vi kjenner i dag. Jernmerket som nå ble tegnet er også mer i overensstemmelse tegnet fra antikken, og ikke som det som vi ser på bl.a jernvareforretninger og merket til Volvo.

"Pilen" i jernmerket er opprinnelig ikke en pil, men et halvt kors. De gamle alkymistene kjente syv metaller og betegnet dem med figurer, de mente også at de hadde et visst forhold til planetene.

Ved første øyenkast ser tegnene ut som om de har fremkommet uten noen mening, men hvis vi ser nærmere på dem vil vi se at det kun er to figurer: sirkelen og korset eller halvparten av disse og dette er satt i system. For å betegne emnenes grunnegenskaper hadde alkymistene fire tegn: sirkelen, triangelen, korset og kvadraten.

Betydelsen av disse er tolket av professor Johan Gotschalk Wallerii i hans CHEMICA PHYSICA utgitt i Stockholm i 1759.

Med SIRKELEN betegnes den største fullkommenhet, eller det som er minst nedbrytbart. Om denne betegnelsen er tatt ut fra figurens fullkommenhet el-

☉	Gull.....Sol
☾	Sølv.....Månen
♀	Kobber.....Venus
♂	Jern.....Mars
♃	Tinn.....Jupiter
♄	Bly.....Saturn
☿	Kvikksølv.....Merkur

ler av den synlige runde verdens fullkommenhet, eller noe annet kan være det samme.

TRIANGELEN, er som alt tretall, nærmest sirkelen, nærmest det fullkomne.

Med KORSET, benevnes ufullkommenheten, det som er mindre fullkomment og har i seg innblanding av destruerende materiale.

KVADRATEN, symboliserer det som er mindre ufullkomment, det som har noe innesluttet i seg.

Om vi nå ser på metall-planet tegnene er de blitt litt lettere å forstå.

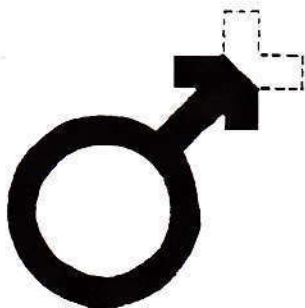
GULL, som det bestandigste, som luft, vann og ild må være bildet på holdbarheten og fullkommenheten, og fikk derav sirkelen.

SØLVET, som også kalles halvgull fikk dermed en halv sirkel, og kan forvandles til gull ved en halv vridning av den indre halvsirkelbuen i 180^o få gulletts tegn.

KOBBER, har gulletts farge og derfor fått en sirkel i sitt tegn, men det har ikke gulletts fullkommenhet, og er utstyrt med ufullkommenhetens kors.

JÆRNET, har som gull, sirkel, da man mente at dette også kunne forvandles til gull, men jærnet inneholder i seg noe ufullkomment, på metallet tærende, derfor er sirkelen utstyrt med et halv kors.

TINNET, har sølvets farge, men sammensetningen er veldig ufullkommen, derfor er sølvets merke forsynt med et



Jernmerket med avklippet kors.

kors nedover, retningen får sin forklaring under bly. Sølvtegnet har som de følgende metallenes tegn blitt forenklet til en halvsirkelbue.

BLY, har også sølvets farge, men er likeledes ufullkomment og lettere ved smelting, derfor er korset vendt oppover.

KVIKKSØLV, kan ta i seg sølv og gull, derfor har det fått i seg begge tegn, men det er også ufullkomment. Gulletts tegn er tegnets sentrum og over dette er det lagt sølvets tegn og det hele avsluttes med ufullkommenhetens kors nedover.

Så tilbake til jærnets merke, som er et metallmerke, det fremstilles med en mer eller mindre elegant formet pilspiss oppover, derav navnet jempil, men som vi nå har sett så er det ingen pil, men et halvert kors.

På spissen kan vi se hvordan korset er halvert ved at stiplede linjene er fjernet.

Terje Bjerøn

Totalleverandør
av elektriske
anlegg til norsk og
utenlandsk
energiforsyning

Erfaring for fremtiden!

ABB Energi

Hovedkontor:
ABB Energi AS
Lørenfare 1
Postboks 214 Økern
0510 OSLO

ABB

Husk
stoffrist
neste nr.:
15. januar



Vårt tradisjonsrike båtbyggeri kan
mer enn båt. Vi har egen
serviceavdeling med:

PROFESJONELLE HÅNDVERKERE

**For oppdrag innen:
Industri - Kontor - Hjem**

Snekkerarbeid - restaurering -
reparasjoner - innredninger og
interiørdesign med
særpreg.

Alt i glassfiberarbeider spes.:
plugg og former.

Sveising av stål, rustfritt og
aluminium.

Hansen & Arntzen Co. A/S
Båtbyggeri

Tlf.: kontor 35 96 38 66
Telefax: 35 96 38 10
Tlf.: butikk 35 96 35 04

«Villanger», eit dikt og ein båt!

Både diktet og båten "Villanger" er begge representanter for den vestlandske oversjøiske linjefart og ikkje minst, dei kvardagslige hendinger sagt med dei rette ord.

Skipfarten har betydd mykje for heile Vestlandet, både med hensyn til arbeid og ikkje minst oppbygging av industri knytta til samferdsle både innan- og utanriks.

Det er mange hendingar i det kvardagslige arbeidet for sjøfolka som ikkje alltid kjem på prent. Det gjeld dei slitsame arbeidsforhold ombord som mange sjøfolk sette strek over med opplevingar og hendingar mens båten låg i havn.

Jacob Sande har på mange måtar sett dette på prent i mange av sine dikt som omhandlar livet ombord, i havn og ikkje minst tankar og hendingar i kystsamfunna.

Jacob Sande vart fødd i Fjaler i 1906. Han debuterte med diktsamlinga "Svarte næter" i 1929. Denne og "Storm frå vest" som kom ut i 1931 vakte oppsikt ved sin djerve, tildels makabre humor, sine sterkt opplevde naturbilder og sin sikre form. Etter en tur med "Villanger" over Atlanterhavet og langs den nord- og sydamerikanske kyst, gav Sande ut diktsamlingen "Frå Sunnfjord til Rio" i 1933. Her var det friske viser om sjømannslivet og dei fleste kjenner dikta som: *Hymne til havet*,

Donkymannen, Køya mi og 'Villanger'.

Diktet "Villanger" gjev eit bilde for oss alle kva kvardagen var og han har sett på prent kva norske reiarar har betydd for vår samfunnsutvikling både her heime og internasjonalt.

Rederiet Westfal-Larsen & Co. A/S, sammen med skipsmegler Thor Frønsdal og det amerikanske meglerfirmaet Simpson, Spence and Young's Londonkontor kom i kontakt med General Steamship Corporation Ltd. i San Francisco og Westfal-Larsen Company Line ble opprettet i desember 1925. Denne linja skulle drives med fem skip og ha månedlege seglinger U.S./Pacific, Sør-Amerikas vestkyst, gjennom Magellanstredet og opp langs Sør-Amerikas østkyst for så å gå gjennom Panama-kanalen. Hovedtransporten var basert på trelast sørover og kaffe, nøtter og biprodukter frå slakteindustrien opp til Nord-Amerika.

Det fyrste skipet i denne linjefarten var D/S "Leikanger" som segla sydover den 16. mars og var ferdig utlosa etter rundturen den 21. september 1926. Etter ei tid kom rundturane ned på 150 til 155 dager. Etter ei tid stod transport av kaffi for opp til 60-70 % av lasta på veg nordover. Ei ny vare kom også med i eksporten fra USA til Sør-Amerika, nemlig frukt. Dette førte til at rederiet vedtok å setja inn skip med kjølerom. Det vart beslutta å



«Villanger»

kontrahere tre nye skip for linja. Disse vart bestilt hos Sir G. Armstrong-Whitworth & Co. i Newcastle for levering i 1929. Prisen for hvart skip var 125.375 pund + 11.500 pund for fryserom. Disse skipa fekk navna VILLANGER, HINDANGER og BRIMANGER.

Linjebåten "Villanger" var byggenummer 1049 ved Whitworth & Co Ltd. i Newcastle.

"Villanger" var på 4884 BRT, 3004 NRT og 8200 DWT. Skipet var 395 fot lang, og utstyrt med 2 x 6-syl. 4 enkv 4200 IHK og farten var på 12,5 knop. Ho vart levert i august 1929 til ein pris på 136.875,- pund.

"Villanger" vart i 1954 seld til Blyth Dry Docks & Shipbuilding for 105.000 pund og overteken av Mollers Ltd., Hong Kong. Ho vart i 1955 seld til Harbour Line Ltd., Hamilton, Bermuda og fekk navnet

"Castle Harbour" der ho gjorde tjeneste frem til 1959 då ho vart hoggen opp.

"Villanger", eit godt eksempel på norsk linjefart og diktet, eit godt bilete av sjømannens kvardag.

VILLANGER

Slå portane op i Santos,
sjå op for ein song frå nord,
for her kjem "Villanger" av Bergen
med tyrste menn ombord.

Dra tappen or eldste tunna,
set djupaste glasa fram,
for no har vi sigla i solsteik
frå dokken i Rotterdam.

Høyr med, du Rio dotter:
gakk ut frå ditt jomfrubur,
og salv deg med angande nardus,
for no skal du snart stå brur.



STANDARD DIESELSERVICE A/S

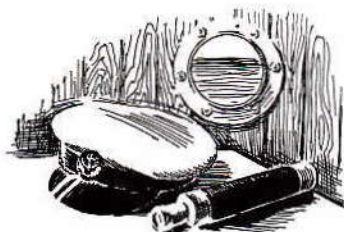
SCHENINGSGATE 2,
P.O. BOX 5537 MAJORSTUA
N-0306 OSLO, NORWAY.
PHONE: +47 22 46 40 12
FAX: +47 22 09 85 04
TELEX: 19482 STADI N



**We keep you
going
with diesel engine parts!**

Sjå brudgomen kjem med velde,
i storm over store hav,
ver glad for kvar stund du har han,
for snart stikk han atter av.

Lar ankeret gå i Aires,
der lufta er tung av vår,
og svalande havbris susar
i soldag evig klår.



For der er det fred å finne
for sjøtrøytte, slitne menn,
og der er det godt å kvile
til dagen for avreis renn.

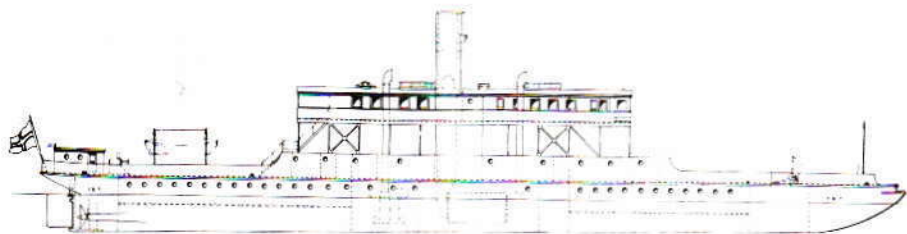
Då går vi i kyrkja saman
og skrifter vår synd i lag,
so ber vi til Gud om nåde
for synder av alle slag.

Og so set vi atter kursen
med song ifrå Aires by,
mot ukjende, framande hamner,
der dagen er stor og ny.

Grunnlag for dette er basert på informasjon frå Bergen Sjøfartsmuseum, Norsk Sjøfartsmuseum og kontakt med rederiet.

Arne Drage

Ammonia må reddes



Kulturministeren bør ta ansvaret

Ammonia er kanskje den eneste båten av denne typen i verden. Mange gjør en kjempeinnsats for å hindre at den forfaller. En så viktig skute bør vel egentlig bli kulturministerens ansvar, sier Tore Napen.

Napen har varme følelser for ærverdige Ammonia. Han var Rjukanbanens siste oppsynsmann, og fulgte den til nedleggelsen i 1991. Ammonias sjefsmaskinist var han i flere år, og er en av de få som har sertifikat som kreves for å kjøre en dampbåt.

Fullt kjø

-Ammonia er fullt kjørbart slik den nå ligger, men vi måtte nok ha gått over maskinen. Jeg har sjøl smurt den minst en gang i måneden, men en dampmaskin er ikke som en dieselmotor som bare kan settes i gang. For meg og flere til hadde det vært en opplevelse å se den på vannet etter en fullstendig oppussing. Det er Ammonia som er båten av de to som gikk på Tinnfjorden, sier Napen.

Hvor mye

-Hvor mye tror du det vil koste å sette den i full stand?

-Jeg våger ikke å gå ut med noen totalsum. Men det er en kjensgjerning at det vil koste ganske mye å få den sertifisert på nytt. Den saken er klar. Båten er jo betydelig. Veier hele 926 tonn. Ombord finnes det to tanker som hver inneholder 20 tonn vann. Å varme opp disse slik at det blir damp ut av det, tar et døgn.

Fyrte med ved

-Om det er en sannhet eller legende, vet jeg ikke noe om, men er det riktig at skuta benyttet bjørkeved til oppvarming under krigen?

-Det er korrekt. Skuta brant opp 16 favner pr. dag. Det var fem hestepann som var heltidsbeskjeftiget med å hente ved. Tenk for et slit det var å få de 16 favnene ned i fyrrommet hver dag.

For høy list

Da vi besøkte Ammonia, var også Kåre Noreng tilstede. Han er pensjonist, men jobber nå for Riksantikvaren. Lista er lagt for høyt. På meg lyder det utenkelig å få både Storegut og Ammonia i drift på Tinnsjø. I min innstilling til Riksantikvaren vil jeg gå inn for Ammonia, sier Noreng.

Tore Hval

Dampskipsfarten på Randsfjorden

Dampskipsfarten i Norge var ikke gammel da Tyrifjorden og Randsfjorden i 1838 fikk hvert sitt dampskip. «Kong Ring» på Tyrifjorden og «Halvdan Svarte» på Randsfjorden. Vi holder oss til Randsfjorden. Behovet var nok tilstede på denne nesten 70 km lange innsjøen, som var nærmest veiløs på begge sider. Årsaken til at Randsfjorden fikk sin dampbåt så tidlig var alt tømmeret som år om annet ble fløtet sydover til Jevnaker. Det var da også de store skogeierne som tok initiativ til å prøve noe nytt.

Skipet som var av tre, ble bygget på Jevnaker av en skipsbyggmester fra Svelvik. Stabelavløsningen var ikke uten dramatisk, og båten holdt på å dele skjebne med den kongen som den var oppkalt etter. Da det skulle sjøsettes på den godt smurte sklia gikk det altfor fort og etter en vaklevoren ferd over elva satte den seg fast i leira på motsatt side. Maskinen og kjelen kom fra Sverige og utpå sommeren i 1838 ble fartøyet prøvekjørt uten særlig hell. Under prøveturen skremte den nærmest vettet av passasjerene. Var det for mange mennesker på den ene siden, så gikk det andre skovlehjulet i bare luft. Ikke var det særlig krefter i den til å trekke tømmer heller. Randsfjordens første kaptein het Martin Thams. «Halvdan Svarte» fikk ingen lang levetid på Randsfjorden. Den ble flyttet til Tyrifjorden, og gjorde nok noe bedre nytte for seg der. Den gikk i lang tid i trafikk med både folk og varer, gjerne

med en pram på slep. Vistnok er det herfra uttrykket «å henge etter for halv pris» kommer.

På Mjøsa ble «Jernbarden» satt i drift i 1840. Et lignende skip ville man også ha på Randsfjorden. Dette kom da også i 1848, levert fra T.D. Marshall & Son i Newcastle. Delene kom med båt til Kristiania og ble derfra kjørt med hester til Røyken. I mai ble «Løven» sjøsatt, og spenningen var stor hos de ca. 2000 fremmøtte. Siden skipet var av jern måtte det jo gå rett til bunnns mente de fleste. Men alt gikk planmessig for seg, og «Løven» var i alle deler et prektig skip. Ca. 35 m langt og 6 m bredt. Det var utstyrt med en 80 HK maskin, og selv om tømmer trekkingen var den viktigste oppgaven, så hadde den også passasjersertifikat på 266 personer.

En annen fin innretning var at skovelhjulene kunne gå helt uavhengig av hverandre. Men en ting manglet den, nemlig ratt. En diger rorkult gjorde nytten i stedet. Den første kapteinen var også her Martin Thams. «Løven» fungerte fint, men hadde et enormt vedforbruk under tømmer trekkingen. Skipet var opptatt med dette fra isen gikk, og til ut i juni. Deretter var det vare og passasjerrute på hele fjordens strekning fra Odens til Jevnaker. De første årene 2 tur/retur turer i uka som på høsten ble redusert til det halve. Interessentselskapet Løven eide skipet og tømmer trek-

kingen var det primære. Dette vekselbruk med en rute som begynte i juli var jo ikke det ideelle. Man mente det måtte være liv laga for en båt som kunne gå i rute så lenge fjorden var isfri. Et nytt selskap ble dannet med det enkle navn «Det Drammen-Randsfjordske Dampskipsselskap». Resultatet ble «Olaf Trygvason» levert fra Aker mek. Verksted i 1863 og satt sammen på Jevnaker. Dette skipet var utstyrt med propell, hadde en bemanning på 5, og tok inntil 160 passasjerer.

Enda var det dårlig med brygger, så passasjerer og gods måtte ros til og fra ved mellomstedene. Rutene ble nå betydelig utvidet, først 4 tur/retur turer i uka og året etter tur/retur hver dag.

Randsfjordbanen, jernbanestrekningen Drammen - Hokksund - Vikersund - Randsfjorden (Jevnaker) åpnet sin smalsporede tilværelse i 1868. Denne begivenheten førte til en enorm trafikkøkning både på gods og passasjerer, og enda et skip var ønskelig.

D/S«Anna Colbjørnsen» var i årene 1862 - 68 beskjeftiget på Tyrifjorden. Randsfjordbanen gjorde vel sitt til at



behovet for det forholdsvis store skipet ble mindre. Det ble landsatt og tatt fra hverandre i så store deler at det kunne fraktes med jernbanen til Randsfjord. Skipet ble overtatt i 1871 og i sin nye fart fikk

det navnet «Harald Haarfagre». Nå var det daglig sommerrute i begge retninger. Enda et fartøy ble kjøpt i denne tiden, nemlig «Slæberen». Denne tok unna mye av godset som hadde tendens til å hope seg opp og forsinke ruteskipene. Det var nå gode tider for skipsfarten her, og i 1883 bestemte generalforsamlingen at det nå trengtes ny tonnasje til avløsning av «Olaf Trygvason». I 1885 kommer så skipet som skulle oppleve den beste tiden og slutten på trafikken, nemlig «Oscar II».

«Oscar II» gikk i sommerruten tur retur hver dag, og «Harald Haarfagre» opp en dag og ned neste. På søndager lå den i Jevnaker og var ofte i bruk til ekstraturer.

«Olaf Trygvason» ble solgt og gikk først i Kristianiafjorden og siden fører den en skiftende tilværelse nordpå. Bl.a. som reserveskip i ruten Tromsø - Harstad - Narvik.

I 1880 - 90 årene lå passasjertallet med Randsfjordskipene på ca. 20.000 pr. sesong, og sesongen varte helt til isen gjorde all trafikk umulig, gjerne ved nyttårstider.

At trafikken var av slike dimensjoner skyltes nok ikke at hadelendinger og landinger var mer reiselystne enn folk flest. Nei, dampskipsruten over Randsfjorden var i mange år et viktig legg i trafikken mellom Kristiania og Bergen. Fra Odnes gikk nemlig diligenserute til Lærdalsøra, hvor det igjen gikk dampskip til Bergen. Odnes hadde også slik forbindelse med Gjøvik.

Staten og reisebyråene Bennet og Cook var engasjert i denne trafikken. Dette var såpass lønnsomt at mange private vognmenn utenom staten og de nevnte reisebyråer satte igang og kjøre billigere enn de fastsatte takster som var kr. 35 for voksen person på strekningen Odnas - Lærdalsøra. I Bennets tyske reisehåndbok het det: «Warnung ! Reisenden sollten sich nicht mit privaten Fahrleuten in Odnäs einlassen, da diese keine Garanti für gute Wagen und frische Pferde bieten».

Folk skjønte seg på pris for 100 år siden også, og resultatet var at både staten og reisebyråene avvirket.

Randsfjorden stasjon var i 1890 åra nr.3 av landets jernbanestasjoner med hensyn til godsmengde. Nå er kun lokstallen tilbake og den disponeres som garasje av Vestoppland bilselskap.

Ved århundreskiftet ble Nordbanen åpnet mellom Grefsen og Røykenvik. Nå måtte båtene korrespondere med jernbanen på to steder, og trafikken øket enda mer. Begge skipene gikk opp og ned hver dag og i 1901 var passasjertallet 33.000, men da Valdresbanen et par år etter nådde fram til Dokka var den store tiden forbi. Jernbanen hadde tatt så mye av trafikken både på personer og godssiden og det meste av posten, så nå var det ikke mye mer enn lokaltrafikk igjen.

«Løven» trakk fortsatt tømmer, men trakk også på årene. Drammen - Randsfjordske D/S overlot sine to skip og ellers det som var av aktiva til interessentselskapet Løven i 1907. I

årene som fulgte var det stort sett «Harald Haarfagre» som tok seg av rutetrafikken, med tur/reur hver dag i sommersesongen og ellers 3 turer hver vei i uka. «Oscar II» ble ved det meste av tømmertrekking da «Løven» begynte å skranke. Den ble hugget opp i 1915 og «Oscar II» arvet kjelen. Samme året ble rutefarten avvirket da den var blitt ulønnsom. Men helt slutt var det ikke enda. Et selskap som fikk navnet «Randsfjord D/S» tok mål av seg til å drive rutetrafikk på fjorden. Det var jo særlig vestsiden som var ille ute, for her var det fremdeles dårlig med veier. Onsaker Teglverk disponerte 2 båter «Odin II» og «Trygve». Disse ble ervervet av det nye selskapet og «Odin II» ble forlenget og ombygget til passasjerbåt. «Trygve» skulle gå i tømmertrekking. «Odin II» fikk navnet Randsfjord. Med rutetrafikken gikk det fortsatt bare nedover, men lystturer og tømmertrekkingen til «Trygve» holdt liv i selskapet til 1932. Da var det konkurs.

«Randsfjord» og «Harald Haarfagre» ble hugget opp i slutten av 30 årene. Oscar II ble overtatt av Fellesfløtingen og desverre ble den også hugget så sent som i 1956.

Reiser du forbi Røykenvik og ser en gråmalt velholdt jernbåt så er det «Trygve», byggenr. 50 ved Aker mek. Verksted. Leveret til jernbanen for fart i Tyrifjorden i 1868. Navnet var da «Tyrvi». I 1899 kom den til Randsfjorden. Tilhørte Felles-fløtingen fra 1933 til 1970. Motor fikk den i 1962. Den er nå i privat eie og er 122 år gammel.

Helge Andseth

En saga om stolte skip

Gøthe Gøthesen er igjen ute på markedet med en bok om maritime emner. Denne gangen skriver han om våre tre nasjonalklenodier, seilskutene «Statsraad Lemkuhl», «Sørlandet» og «Christian Radic».

Disse skipene har opplevd gode og dårlige tider, alt ettersom konjunkturerne for skipsfarten har skiftet og behov for opplæring av sjøfolk har vekslet. De tre seilende skoleskipene var lenge i fare og holdt på å gli ut av hendene på oss. Da opplevde man noe merkelig. Det reiste seg en mektig folkeopinion mot at skutene skulle selges til utlandet eller kondemneres. Boken er en fin hyldest til disse vakre fartøylene, men også til entusiastene som stadig har slitt for å skaffe penger til å holde dem under seil og norsk flagg.

Hyggelig og interessant er det å lese og se flotte bilder, at skutene i den senere tid har fått en ny oppsving, hovedsakelig som «ferieskip» for seilskuteinteresserte. «Christian Radic» er fortsatt skoleskip, mens ryggraden i virksomheten til de to andre er tokter med betalende elever, gutter og jenter i alle aldre som søker en annerledes form for ferie.

En slik reise gir også historiske perspektiver. For mange vil det være en tankevekker at vi i dag betaler penger for å få lov til å skure dekk, hale i braser og klatre i riggen, et arbeid som ga levebrød til tusenvis av norske familier for hundre år siden.

Det er flott at det arrangeres slike tokter for på den måten holdes det liv i



Fullriggere «Sørlandet»

våre skipsfartstradisjoner. Det er også fint at Gøthesen igjen har laget en praktbok hvor en kan lære disse vakre skutene bedre å kjenne og ta del i skoleskipsungdommens opplevelser i storm og stille, i hverdag og fest.

Kanskje en bemerkning ved fallrepet. Boken forteller den lange historien til de tre skipene, men det er bare benyttet nyere illustrasjoner. Jeg savner de riktig gamle fotografiene i sagaen om skoleskipene, fra byggingen, sjøsettingen, den elendige tilstanden etter krigen o.l. Dette hadde utvilsomt gjort boken rikere. Boken vil nok bli godt mottatt, ikke minst av de mange som har seilt på disse skutene gjennom årene.

Gøthe Gøthesen: Windjammer.
Grøndahl og Dreyers Forlag.

Thor Hansen

Bok av intresse - Tolv på hel og tolv på halv

Historia om Rutelaget Askøy-Bergen Norges travleste fergesamband mellom Kleppstø på Askøy og Nøstet i Bergen, ble innstilt da den nye Askøybrua ble åpnet 12. desember i 1992. En lang og tradisjonsrik fergeforbindelse var en saga blott. Båter og ferger har i generasjoner vært en meget viktig del av hverdagen for transport av varer og passasjerer mellom Bergen og øyene omkring. Helt fra dampbåtens barndom har en rekke selskaper hatt stoppesteder på Askøy. Dette førte til knivskarp konkurranse mellom selskapene. Det ble likeledes stiftet en rekke selskaper av lokalbefolkningen på øyene som ville ha rutesamband som tilfredsstilte deres krav. Denne konkurransen mellom de små selskapene førte til konflikter som i noen tilfeller endte i retten.

Utviklingen førte imidlertid til at flere selskaper gikk sammen og i 1952 ble det selskapet som de fleste av oss kjenner, Rutelaget Askøy-Bergen stiftet.

Erling Virkesdal har skrevet boken "Tolv på hel og tolv på halv" som var avgangstidene for bilfergene. Denne boken gir en meget god og interessant beskrivelse av utviklingen innen ruteforbindelsene i Askøy-området helt fra da dampskipet "Oscar" gikk sin prøvetur rundt Askøy i 1828 til i dag hvor selskapet driver bl.a Fjord Line A/S som opererer bl.a passasjerruten Bergen-Hanstholm-Egersund og Bergen. I oktober 1995 får selskapet et nytt skip fra Fosen Mek.



Fullriggere «Sørlandet»

Verksted AS som skal settes inn i denne ruten som M/S "Bergen" seiler i dag.

Boken gir en meget god beskrivelse og dokumentasjon av utviklingen innen båttrafikken, utbygging av veier og varetransport mellom Bergen og nærområdene.

Jeg vil sterkt anbefale klubbens medlemmer å anskaffe seg denne boken.

Arne Drage

Boken kan bestilles hos:
Rutelaget Askøy-Bergen A/S,
P.O. Box 4088, N-5023 BERGEN
ISBN 82-7128-201-8

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

