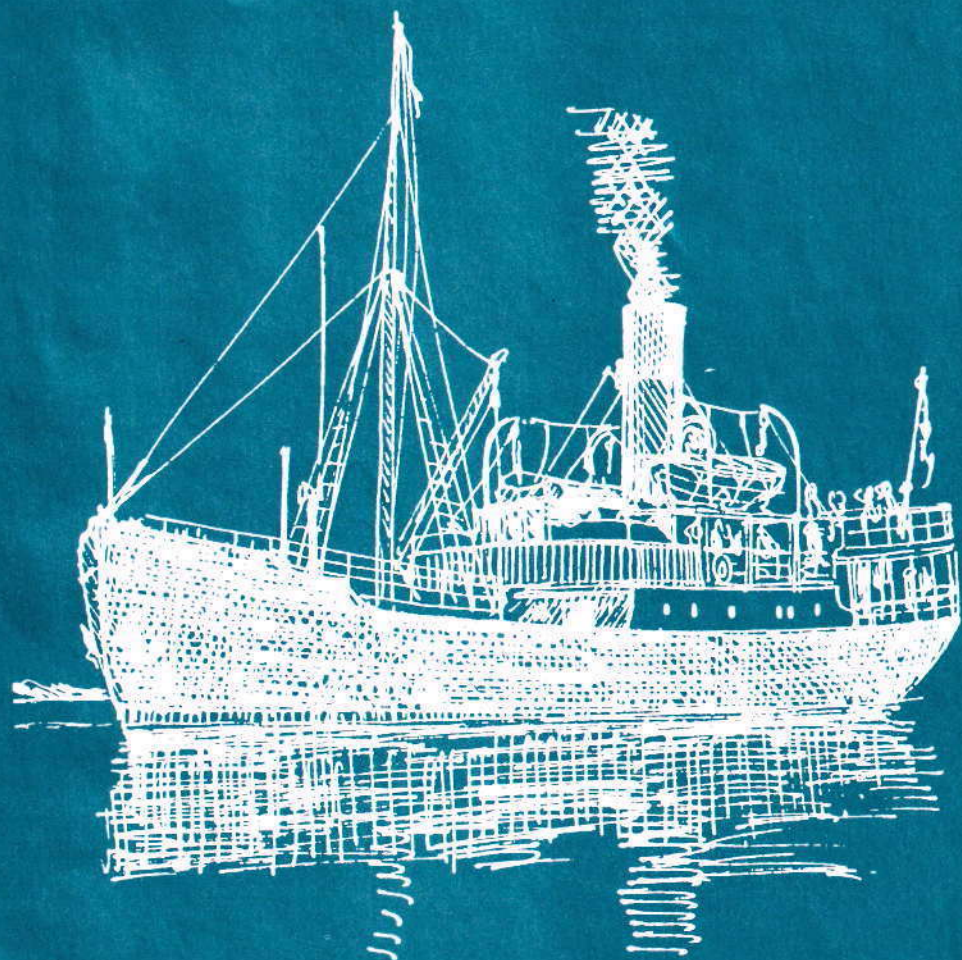


DAMPSKIBS

P O S T E N



NR. 45 1/1996

Dampskibsposten

Dampskibsposten er medlemsblad for Norsk Veteranskibsklub, Oslo og Veteransklipslaget 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 1.050

Styremedlemmer 1995

Norsk Veteranskibsklub

Postboks 1287 Vika, N-0111 OSLO

Tlf.: 22 41 70 41

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

Viseformann:	
Bjarne Rostad	66 84 80 72

Kasserer:	
Svein Bakke	22 37 77 05

Sekretær:
Anne Grete Hildisch

Veteransklipslaget Fjordabåten

Postboks 1740 Nordnes

N-5024 BERGEN

Formann:	Pr. telefon
Harald Sætre	55 24 33 57

Nestformann:	
Kåre Taule	55 12 10 11

Kasserer:	
Atle Vie	55 24 27 27

Sekretær:	
Jan Strand	53 41 09 72

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

Styremedlem	
Christen Knagenhjelm	57 67 82 97

Innholdsfortegnelse:

Side

- 3 Formannens spalte
- 5 Litt om norsk motorbygging
- 12 Med kystruten i storm og stille
- 16 Kvinnearbeid ombord i veteranbåt
- 17 Fullriggeren «Dunboyne»
- 22 Ubåter, 1775–1900
- 24 Barkassen fra «Blücher»
- 29 Dr. Jeffery A. Hoffman

Tegning forsiden: Bård Kolltveit

Stofffrist neste nr.: 1. mai 1996

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

Formannen har ordet

RESTAURERINGA AV "STAVENES" - EIT LANGSIKTIG PROSJEKT

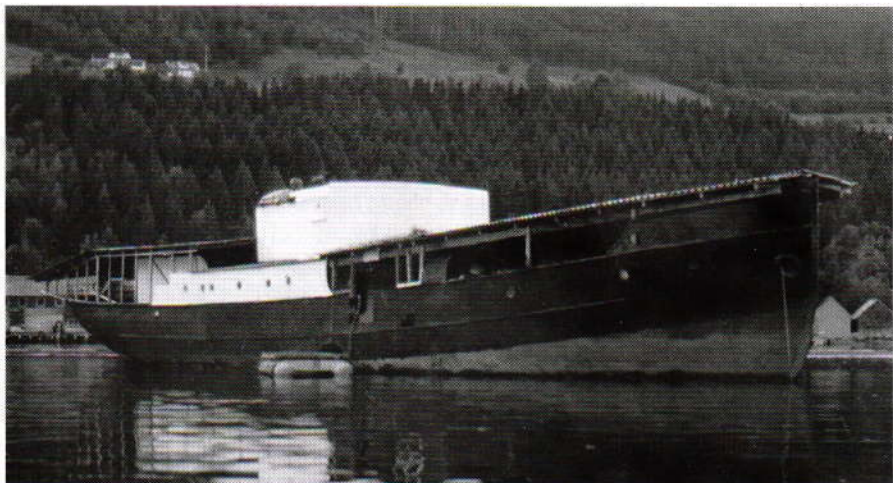
Då arbeidet med å redda "Stavenes" tok til våren 1991 visste vi ikkje mykje om fartøyvern. Vi tykte det var fantastisk at vi hadde funne båten som dei fleste trudde var gått tapt for all ettertid. "Stavenes" var ikkje av dei gjæveste dampane som pløyde farvatna våre. Dei fleste av oss hugsar han berre som motorskip, særleg i sommarrute på strekningen Flåm - Balestrand - Fjærland.

Likevel har han vore dampbåt i nesten femti år, og han er den einaste som er att av Fylkesbåtane i Sogn og Fjordane sin dampflåte. Etter dei opplysningane vi har, var Fylkesbåtane, eller dåverande Nordre Amts Dampskibe, det første lokalbåtreiarlag i Noreg som vart etablert som eit fylkeskommunalt selskap då det vart skipa i 1858. Denne organisasjonsmodellen synt seg å vera svært levedyktig, og danna mønster for andre lokalbåtreiarlag som etter kvart voks fram langs heile kysten. Ei lita stund trudde vi at Fylkesbåtane var like glade som oss for at vi hadde funne "Stavenes", men etter at dei hadde hatt folk over til Liverpool og sett korleis båten såg ut, var det inga von om at Fylkesbåtane ville ta noko stort ansvar for den gamle dampen sin. Dei såg berre eit rusta vrak som det ville kosta store summer å få i stand att. Gjennom ein spontan redningsaksjon vart det samla inn pengar nok til at "Stavenes" vart klargjort og slepa til Solund i Ytre Sogn. Ved hjelp av selsksetjingsmidlar vart det sett i gang arbeid på båten ved Eivindvik Slipp.

Dieselmotoren vart teken ut og det vart lagt nytt dekk på båten. Eigarane i England meinte det var tilgang til ei høveleg dampmaskin som sto i ein kondemnert taubåt i Irland. Ved nærare ettersyn kom vi til at denne maskinen var for liten og ikkje særleg høveleg som framdriftsmaskineri for "Stavenes". Vi fekk inn ein del midlar, og framdrifta i det nystifta veteransklaget var rimeleg bra, men dei store summene let venta på seg.

Våren 1992 kom vi i kontakt med Norsk Forening For Fartøyvern. Dei hadde lagt eit av styremøta sine til vårt distrikt og ville gjerne sjå "Stavenes". Etter kvart vart det klart for oss at arbeidet med båten ville ta mykje tid, kosta mykje meir pengar og hardt arbeid enn nokon hadde førestilt seg under "redningsaksjonen" året før. Eit stort og grunnleggjande spørsmål var og kva metodar og prinsipp som skulle leggjast til grunn i restaureringsarbeidet.

Svaret på dette kom langt på veg av seg sjølv då vi fekk eit krav frå Sjøfartsdirektoratet på innbetaling av kr. 39.000,- i gebyr på import av passasjerskip. Vi tykte dette var meiningslaust, men fekk til svar at dersom vi ikkje kunne dokumentera at "Stavenes" var erklært verneverdig av Riksantikvaren skulle vi betale! Hausten 1992 var vi observatørar på NFF sitt årsmøte på Hareid, og frå 01.01.93. har vi vore medlem. Kort tid etter fekk "Stavenes" status som vernever-



"Stavenes" slik han ligg oppankra i dag.

dig skip av Riksantikvaren. I dette ligg som kjent kravet om restaurering etter antikvariske prinsipp.

Våren 1993 vart "Stavenes" teken opp på slipp ved Solund Mek. Verkstad. Skroget vart prima under vasslina, påført koparstoff og nye sinkanoder. Deretter vart båten slepa til Kaupanger og lagt til kai der. Vi hadde teke ut dieselmotoren, men hadde ikkje lukkast med å få tak i dampmaskin. Prosjektet kom inn i ein fase der interessa var stekt dalande, og då båten ved eit uhell sokk vinteren 1994, trudde mange dette var slutten for "Stavenes". "Siste reis?" skreiv lokalavisene i store førstesideoppslag, og fleire av dei som hadde vore sentrale i redningsaksjonen i 1991 ynskte no å trekkje seg ut.

Men "Stavenes" vart heva av oss som framleis arbeider for å gjera draumen om dampen levande. Våren 1995 fekk "Stavenes" tak over seg og vart måla kvit og svart utvendig. Frå Sogndal kommune fekk vi avslag på søknaden vår om å bygge slipp til båten i Kaupangerbukta, men vi meiner framleis det er praktisk og høveleg å setja båten på land i Sogn. Etter fleire års leiting har vi og lukkast få kontakt med personar som meiner dei kan levere det utstyret vi treng for at "Stavenes" kan bli dampbåt.

Det viktigaste for oss på kort sikt har vore å ikkje gi opp i ein vanskeleg situasjon, men halde ut i håp om at tida vil arbeide for "Stavenes". Her har Norsk Forening For Fartøyvern vore ein god støttespelar for oss. Gjennom vår representasjon i NFF si styre har vi delteke aktivt for å betra rammevilkåra for fartøyvern i Noreg. Med auka sentrale løyvingar og lokal innsats kan vi nå målet. Men ingen ting kjem av seg sjøl, vi har mykje hardt arbeid framfor oss!

Halstein Ese

Litt om norsk motorbygging

En viktig hendelse i norsk motorbygging var undertegnelsen av en lisensavtale i 1912 mellom Akers Mek. Verksted i Kristiania og Búrmeister & Wain i København. Dette gjaldt bygging av dieselmotorer etter Búrmeister & Wains tegninger. Videre inngikk Marinens Hovedverft i Horten en del år senere lisensavtale med Sulzer maskinfabrikk i Sveits om bygging av skipsmotorer.

Fredrikstad Mek. Verksted hadde også senere lisensavtale med B & W, og man kan si at bygging av større langsomgående motorer, ca. 110 -115 o/min, tok sin slutt i 1970-80 årene under tankskipskrisen. Dette var motorer av utenlandsk konstruksjon.

Her på Stord ved Stord Verft installerte vi disse digre B & W motorer på en rekke skip opp til 100.000 Dwt. Disse motorene hadde en sylinder diameter på 840 mm og en slaglengde på 1800 mm; En 10 sylindret motor utviklet ca: 24.000 Hk, dvs 2400 Hk pr. sylinder. Totalvekten var ca. 800 tonn.

Vi skal imidlertid her ta for oss den utstrakte bygging av mindre motorer av norsk konstruksjon, helst da glødehode-motorene som i det vesentligste ble utviklet og bygget på Vestlandet før disse overnevnte motorer var aktuelle. Vi skal likevel ikke glemme "Grei motoren" som ble bygget ved Brødrene Gúllowsens motorfabrikk i Kristiania. Videre bør nevnes A/S Motoren Rap, etablert i Oslo i 1907.

Før vi begynte denne nostalgiske beretningen er det fristende å trekke frem ett par avsnitt av John Gjøe's bok "Hardbalne Polarkarer" hvor han skriver:

Det er ikke så helt enkelt å få metall til å bevege seg sjøl. Om min sjel er hos hver som fikk en gjenstridig motor i cie. Et sydlandsk esel som setter seg på halen er for leketøy å regne mot en dau og kald motor. Med den kjemper så vel guder som små mennesker forgjeves.

Likevel er saken meget enkel. En motor er ingen forundringspakke. Vel er den død; men blir den behandlet riktig, vil den være en villig og utrettelig tjener. Det er bare en måte å behandle en motor på. Nemlig rett! Motorene nå om dagen er gjennomgående snille, men det er grenser for hva de finner seg i.

I måneder og år eksploderer fortettet gass i sylindrerne, eller stumtrykk slår stemplene ned og hjul rundt. Nesten aldri bys der hikst eller host og sjeldnere enda oppgir maskinen pusten. For en usakkyndig er en chief forlenet med like mystiske kvalifikasjoner som sulucnes medisins mann, han som henter regn ned over ørkenen og legger orkaner i lenke. Men det er ikke noe mysterium at et lite menneske får noen tonn metall til å bevege seg og skyver skip over hav og gjennom is. Det beror bare på faglig dyktighet.

Meget skjelden går det galt. Det skyldes årelang trening på maskindørken fra pusser til smører til assistent og videre oppover. Maskinister i alminnelighet kjenner

takten og melodien i stålets regelmessige dur. De skal fornemme gigantenes sunne pulsslag og forstå deres larmende sang.

Nå skriver jeg ingeniørene dette for å smigre maskinistene. De er nemlig sjøl fullt på det rene med alt dette - og til dels mer til. Men godtfolk flest retter helst blikket mot kapteinene på brua. De kan sakens være verd å se på eller høre på. Men de kom nå ikke lange veien uten de ofte bleike og alltid fargeløse karene som jobber på dørken - hva enten de nå lempet køl eller passer telegraf eller trykk eller oljemål eller smurningskanne. Maskinistene arbeider på djupet. Man ser dem sjelden og vet lite om dem.

Men, noe som enhver kaptein på ett skip av enhver nasjonalitet vet, at når en maskinist uttaler seg om noe som har med maskineriet å gjøre må det tas hensyn til. Det er en nødvendig lov.

Men, tilbake til selve motorene. I slutten av 1600 tallet kom en tysker fra Sachsen. Hans navn var Heinrich Wichmann. Han var en skipper som sluttet på sjøen og bosatte seg på Bømlo, en øykommune i Sunnhordland i Hordaland eller søndre Bergenshus Amt som det engang het. Navnet Wichmann er senere brukt som fornavn, mellomnavn og etternavn. Det er også opphavet til motoren og senere motorfabrikken sitt navn.

Gårdbruker og senere smed på Rubbestadneset på Bømlo, Martines Haldorsen, født 1858 død i 1951, med tilnavnet "Gamlemeisteren" var et hedersnavn. Etterhvert fikk sønnen Haldor kjennskap til forbrenningsmotoren og han laget sin egen motor vinteren 1902/03. Det er derfor Haldor Andres Haldorsen på Rubbestadneset i Bømlo kommune og Nils N. Finnøy på Finnøya utenfor Molde i Romsdalen peker seg tydelig ut som aspiranter til æren av å ha bygd de første norske glødemotorer. Begge disse pionerene i norsk motorindustri startet opp sine første motorer i 1902-03. Tidspunktene er så nært sammenfallende at undertegnede hverken kan eller vil foreta noen mannjevning i denne kappestriden, men bare henvise til hva de selv forteller om sine første motorer:

Haldor Andreas Haldorsen skriver i et tilbakeblikk ved Wichmann-fabrikkens 50-års jubileum i 1953: "Ut på vinteren var motoren ferdig til prøve. Diverre har eg ikkje datoen for den første prøva som er noko med det mest spaningsmetta eg har opplevd".

I et gammelt memoar skriver Nils N. Finnøy følgende: "Den 11. mai 1903 startet vi den første motoren på prøvekjøring i verkstedet, og med godt resultat". Disponenten i dag for A/S Nils N. Finnøy Motorfabrikk, den tredje Nils N. Finnøy, mener imidlertid at den første Finnøymotoren ble bygd i 1902 og startet opp ombord på fiskekutteren "Erling" den 11 mai 1903. I følge de tilgjengelige opplysningene var det altså Haldor Andreas Haldorsen som bygde den første norske glødekulemotoren i 2-takt. Nils N. Finnøy var mester for den første 4-takteren av glødekuletypen her i landet. Det ble likevel motoren til Haldorsen som fikk størst betydning som forbilde. Dette fordi det var 2-takteren som senere overtok

hele markedet når det gjaldt båt/skipsmotorer av glødekule og semi-diesel typen. Glødekule/semidiesel motoren av 2-taktypen fikk en avgjørende betydning for motoriseringen av den skandinaviske fiskeflåten, og trolig også for fiskeflåten i verden forøvrig. Motoren ble også mye brukt på mindre lastebåter, ruteskip og spesialfartøyer.

Fra århundreskiftet og til omkring 1913 ble det bare bygd mindre motorer som hovedsaklig ble brukt på mindre fiskefartøyer. Etter hvert kom imidlertid større, flersylindrede motorer på marked som smått om senn konkurrerte ut dampmaskinen for de mindre fartøyenes vedkommende.

For sin store innsats som pioner i den norske motorindustrien og senere som motorfabrikant, ble Haldor Andreas Haldorsen i 1953 utnevnt som ridder i den kongelige St. Olavs orden. Så vidt vites er han den eneste av de mange norske motorbyggerne som er blitt hedret med denne høye utmerkelsen, og den var høyst fortjent.

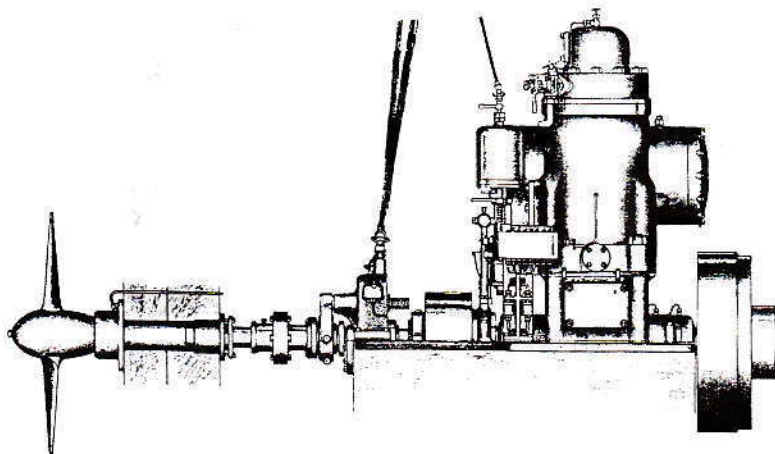
"Gud alene ved hvor den smed ender".

Ikke alle sakkyndige og forståelsegjære så med like stor velvilje på de, etter deres mening, uskolerte landsens motorbåtfabrikantene. Etter den store utstillingen av båt-motorer i Bergen i 1907 skiver således N. Müller bl.a følgende i "Norsk Fiskeritidende": - "En smed, en ganske ordinær landsens grovsmed, skaffet seg en motor og gjorde "forbedringer" på den. Denne norske oppfinnelsen oppskrikes i den lokale pressen, og smeden blir et geni, noe som han ikke tåler, men begynner uten begrep om styrkeberegning, uten ordentlig og moderne verktøy å "lage" motorer". Müller slutter sin artikkel med følgende kraftsats: "Sambygdingene ante ikke det sanne forhold, og spurte heller ikke om petroleumsforbruket, noe de skulle ha gjort. De simpelthen kjøpte motoren og skrøt av den utenfor bygdens grenser. Nå bestilles den i amtet, og Gud alene vet hvor den smed ender".

På tross av at Haldorsen ikke ble uttrykkelig nevnt i den artikkelen, var adressen allikevel så tydelig at man på Rubbestadneset så seg nødt til å skrive et vel vurdert tilsvaret i den samme tidsskrift.

Herr Müller, som gav Martines og Haldor Andreas Haldorsen denne skyllebøtten som er gjengitt ovenfor, hadde vel på mang en måte rett. I det Herrens år 1907 var det trolig bare Gud som visste hvor denne landsens grovsmed skulle ende. - Men smeden endte godt, han. Ja, så godt at den fabrikken som han grunnla i 1903, i dag er den eneste bedriften her i landet som produserer 2-takt skipsmotorer.

På de tidligere motorene foregikk oppvarmingen av glødekule ved hjelp av en vanlig blåselampe. Alt etter motoren og kulens størrelse kunne det ta fra 10 til 20 min. før man kunne sette i gang. Denne lange oppfyringstiden var selvsagt en stor ulempe. Det gikk derfor ikke lenge før man pønsket ut et hurtigfyringssystem som gjorde det mulig å starte etter noen få minutter.



Bilde viser Wichmann med "kaldtopp", pendelregulator og manuell reversering. Denne motoren var trolig den mest populære semidieselmotoren som er blitt bygd på Rubbestadneset. Ennå tøffer og går det noen av disse motorene på norskekysten.

Foruten disse motorprodusentene som er nevnt, ble det etterhvert etablert flere fabrikker på Vestlandet. Det var:

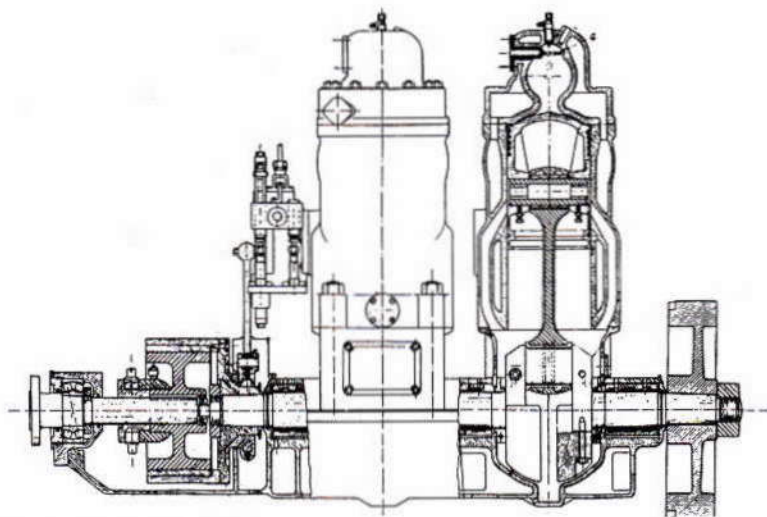
A/S De Forenede Motorfabrikker (Union
A/S Bergens Mekaniske Verksteder
Hjelset Motorfabrikk A/S
A/S Brodr. Bruvoll Motorfabrikk
Volda Mekaniske Verksted A/S

Bergen
Bergen (kun diesel)
Ålesund
Molde
Volda

Videre var der delprodusenter som laget mindre motorer opp til 12 Hk såsom SABB i Bergen - Stord-motoren på Stord, ca. 8 Hk. Jeg mener å huske at der også var en motortype som ble kalt "Gideon". Der var også mange smartinger og tekniske begavelser som laget motorer til egen bruk.

Før vi slutter denne beretningen om glødehodemotorene, bør vi nevne litt om overgang til diesel motoren. Her på Vestlandet ble det i første rekke Wichmannfabrikken samt Bergens Mekaniske Verksteder som satset stort og utviklet motoren som i dag går på alle hav. Videre bør også nevnes Sabb-dieselen som tøffer rundt i tusenvis av småbåter.

Ideen til diesel-motoren fikk en tysker med navn Rudolf Diesel allerede i 1878, da han som ung student satt på forelesningsbenken. Professoren ga en oversikt over dampmaskinens varmetekniske virkningsgrad og kom til det resultat at bare 6 - 10 % av varmen i brennstoffet ble utnyttet til effektivt arbeid. Resultatet glimret jo ikke akkurat ved økonomi, og da professoren nevnte at hvis en kunne utnytte var-



2-sylindret Wickmann 100 HK

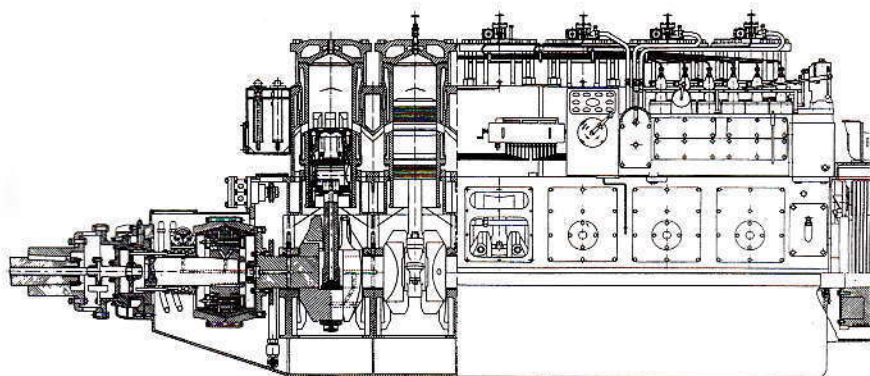
men i gassen ved den såkalte "isotermeiske tilstands-forandring" så ville all den tilførte varme bli omdannet til arbeid, da rablet Diesel ned i margin på sitt forelesningshefte: NB. Studer om det ikke lar seg gjøre å bruke isoterme i praksis.

Men Diesel fikk annet å studere først, blant annet hvorledes han skulle tjene sitt brød, og det var først i 1893 at han var kommet så langt at han kunne ta patent på sin "varmemotor".

Diesel motoren ligner i det store og hele både på glødekule- og dampmaskinen i sin konstruksjon. Den har sine sylindrer, stempler, veiver osv., men det som skiller den fra de andre to maskinene, er det høye kompressjonstrykk. Det trykkes inn ren luft, sammenpresser den slik at temperaturen stiger vel over antennelsestemperaturen for brennstoffet helt opp i en 800 grader. Når stempelet er kommet så høyt at en ikke risikerer at det flyr tilbake samme vei, så trykkes brenselet inn gjennom hårfine dyser. I den varme luften antennes oljen av seg selv, og dermed stiger temperaturen og trykket i sylinderen ytterligere og stempelet presses nedover av gassen. Den helt ideelle motor, den som skulle nyttiggjøre all energien i brenselet, er desverre aldri blitt bygd. Men den inspirasjon som den unge Diesel rablet ned i sitt forelesningshefte, har i sannhet satt spor etter seg.

Dieselmotorene fra Wichmann kom for alvor i produksjon etter siste verdenskrig. Blandt annet utviklet Wichmann den såkalte A.D. motoren som fremdeles er i full drift på Veteranskipet "Midthordland" bygget på Stord Verft i 1947 som bygge nr. 2. Motoren er 6 sylindret med diameter 280 mm og slaglengde på 320 mm og ytelsen er 400 Hk.

En nyutviklet type AC-motor var på markedet fra 1951. Denne dieselmotoren ble



Bilde viser en 6 sylindret ACA motor som yter 600 Hk. Det bør nevnes at motoren på Veteranskipet "Granvin" fra 1931, innstallert i 1968 er en 3 sylindret utgave av ACA typen.

en formidabel suksess, og aldri har vel fabrikken sett ut mer som en motorfabrikk enn under AC-perioden. Fra 80 Hk pr. sylinder til 165 Hk pr. sylinder for den turboladede ACAT-utgaven, var ytelsesspennet 160 Hk (2AC) til 1485 Hk (9ACAT). Turbolading ble til slutt standard på ACAT-motorene.

Senere utviklet Wichmann AX motoren som utviklet 250 Hk pr. sylinder og i 9-sylindret utgaven utviklet den hele 2250 Hk.

Utviklingen gikk videre og i senere tid er det utviklet den såkalte 28-motoren. Den produseres også som rekke og V-motor. En 6R28 motor yter hele 4800 Hk, og kan i dag regnes som kystens Rolls-Royce.

Konkurransen i skipsutstyrsbransjen ble stadig hardere, og i første halvår 1986 ble det innledet forhandlinger med nye interessenter om overtakelse av Wickmann fabrikken. Et nytt selskap ble stiftet 1. september 1986 med det finske konsernet Wärtsilä AB som hovedaksjonær. Den nye bedriften fikk navnet Wärtsilä Wichmann Diesel AS. Fabrikken bærer i dag navnet Wärtsilä Propulsion, men alle veteraner på kysten kaller fremdeles motoren for Wichmann og de aller eldste kaller den Rubb motor. I dag manøvreres båtene med disse moderne motorer direkte fra broen eller fra et lydisolert kontrollrom ved hjelp av trykknapper og elektriske signaler.

For å anskueliggjøre forskjellen mellom dagens teknikk vil vi gå tilbake i tida ca. 50 år og tidligere.

I stedet for å la meg friste til selv å forsøke å skildre det storslagne ved de store dampmaskinene den gang gir jeg ordet til vår ingeniør-forfatter Georg Brochmann som i sitt bokverk, "De store oppfinnelser" skiver følgende: "Å være tilstede i maskinrummet under et stort skibs manøvrering vil gi tilskuerne et uforglemmelig

inntrykk av det herredømme teknikken har gitt menneskene over naturens verdige krefter. Ved å dreie et håndtak stoppes de veldige veiver i sin runddans. Så står de stille et øyeblikk, mens hele maskinen dirrer - et øyeblikk etter sveiver tusener av hestekrefter rundt den andre veien. Ustanselig klemmer maskintelegrafene, dens visser hopper fra ordre til ordre i hurtig rekkefølge. Kaldblodig og hurtig svarer maskinisten og lar maskinen følge sin viljes bud".

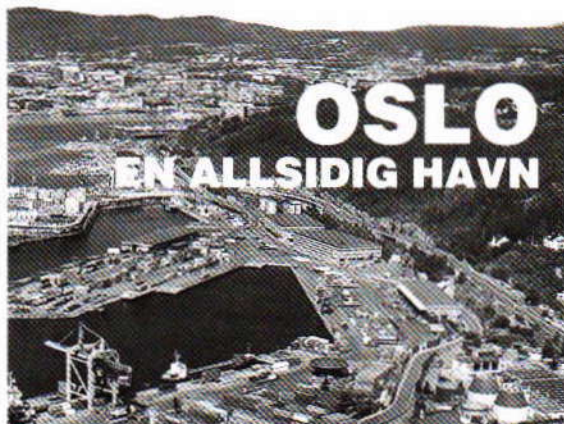
På de moderne skipsmaskinene er alle bevegelige komponenter innebygd. Man får derfor ikke dette umiddelbare sterke inntrykket av kreftenes spill, selv om ytelsen er det mangdobbelte. Når en gammel maskinmann får høve til å betrakte en av sine gamle kjæledegger, ser han på den på samme måte som en kunstskekker ser på kunstverk. I virkeligheten har kunst og teknikk ikke så helt lite med hverandre å gjøre. Dette fordi begge har sin årsak i skapende virksomhet, hvor andens og håndens arbeid går hånd i hånd.

Som en avslutning på denne beretning er det fristende å referere ortaket "For Gud og norske maskinister er ingenting umulig".

Jan Strand

Fritidsmaskinist M/S "Granvin" og forhåpentligvis D/S "Stord I"

Kilder: "Gammel motoren" og "Fra Fyr til jekt og hjulbåt" av Valdemar Steiro.



For ytterlige opplysninger kontakt

OSLO HAVNEVESEN

Postboks 230 Sentrum, 0103 Oslo

Vippetangen, Oslo

Tlf. 22 41 68 60 Fax. 22 41 67 51

- fleksible Ro/Ro-anlegg
- container-terminaler
- spesialkraner opp til 40 tonn
- topp maskinpark og trenet mannskap
- serviceverksted
- veg-, jernbane- og kystverts forbindelse

Med kystruten i storm og stille

NOEN MINUTTER FRA REISEN MED SØRLANDSBÅTENE

Denne artikkelen ble oppdaget i en original utgave av Agderposten datert 9. november 1935. Artikkelen gir et godt bilde av hvordan det var å seile med båter langs kysten i storm og stille.

I siste nummer av "Agderposten" leser jeg at Sørlandsbanen er ferdig til Arendal, og skal åpnes for trafikk 9. november. Vi behøver ikke gjette oss frem lenger. Om 3 år - om 2 år, nei 3 år - til høsten, hvor ofte har det ikke vært sagt. Årene kom og gikk. Men nu er dagen bestemt for åpningen. Det er sant. Drømmen er blitt til virkelighet. For de indre bygder av Sørlandet, blir nu en Oslo-tur ingen besværlig reise. Man kan sitte lunt og hyggelig i en kupe og på kort tid være i hovedstaden. Vi har grunn til å glede oss.

På siste side i "Agderposten", faller mitt blikk på annonsene som:

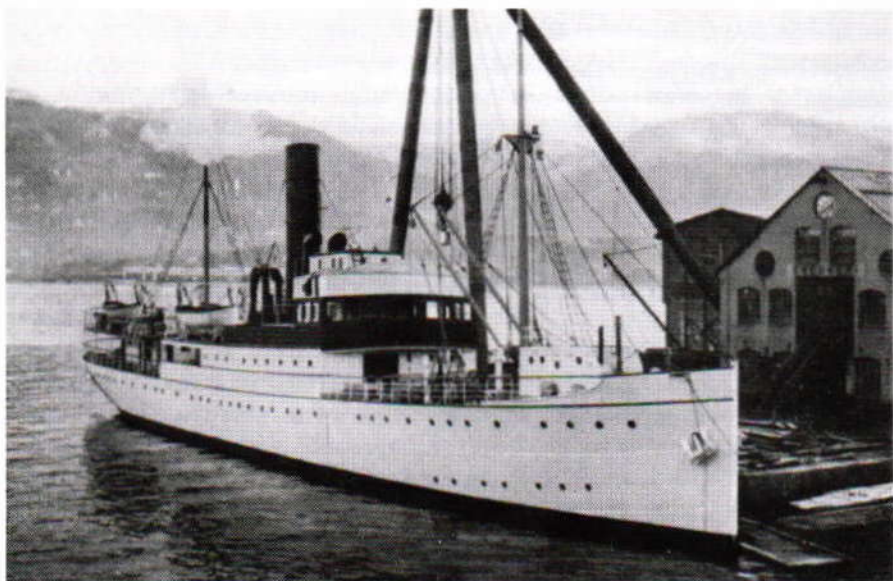
Hurtigrutens avgang og Brevikbåtenes tid. Noen av disse reisene langs Sørlandskysten glir frem i minnet. Sørlandskysten som bekjent er vakker - er nå ikke alltid like vakker.

Det var en kald og gruet januardag. Jeg skulle tilbake til Oslo efter å ha vært hjemme i julen. Innover Langbryggen i Arendal blåste en sur gjennomtrengende vind. Jeg stod og speidet utover sjøen. Den så lite hyggelig ut, gråsvart med tunge skyer over. En av arbeiderne nede på bryggen spurte jeg om det var sjø, eller om han trodde det blev. Det kunde jo hende - mente han, forresten var det nok litt dønning i sjøen efter uværet de siste dagene.

Det var annen gang det ringte. De reisende gikk ombord med kufferter og bagasje. Jeg ventet i lengste laget, og var visst en av de siste passasjerer som steg over landgangen. På bryggen stod mange og vinket og hilste til slekt og venner. Vi gled ut. Selv om det ikke er noen Amerikareise man skal ut på, er det allikevel noe trist når landgangsbroen blir tatt og man er skilt fra land.

Jeg tok min koffert og gikk forbi første plass og fulgte retningen av hånden på veggen, som så villig viser veien til annen plass. Den luften dernede er det noe eiendommelig ved.

Jeg tok mig en tur op igjen. Oppe på dekket var en hel del passasjerer og flere av dem spaserte frem og tilbake. I forbifarten hører jeg to eldre herrer snakke om kjøp og salg altså "grosserere" tenkte jeg, to fruer: Vi hadde Olsens og Pettersens annen dag jul - det var så hyggelig så, skjønt du vet, fru Olsen er nokså kritisk. To



unge herrer: Jeg traff frøken Henriksen i selskap hos Bernt, hun var på brygga i dag, svinaktig kjekk dame, get.

Båten begynner så smått å vugge - egge sig over på siden og op igjen. Jeg syns jeg får kvalmeformennelser og begynner å gå litt raskere, men det er ikke godt å holde balansen.

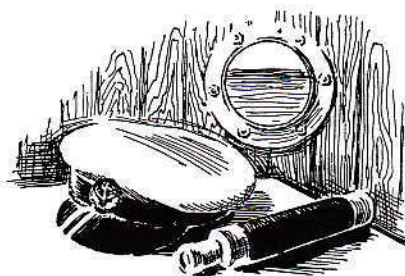
En ny kuling kommer, båten går over på siden, føttene glir og jeg faller like i armene på "grossereren". Men han tar det øiensynlig med godt humør. Jeg setter mig litt, men det er isende kalt og nye kulinger kommer. - Det er som man faller ned i en avgrunn, en mister nesten pusten - men kommer op igjen og så kommer kvalmen verre enn før. Imens hører jeg et fjernt slag av klokken - matklokken. Damen kommer på dekk og ringer skarpt noen slag bortover. I dette øieblikk - er dens lyd avskrekkende. Jeg svelger, men nei det går ikke og straks henger jeg ut over relingen. Heldigvis for mig, ser jeg at jeg ikke er alene. Bortover henger de utover, puster, pæser og stønner. Vaklende går jeg ned og holder på å falle i den steile jernbeslåtte trappen, til annen plass. Noen av medpassasjerene har lagt sig. Da det er blitt stille puster en dame tungt og lukker op kjøiet. - Nei, kjære Dem De kan da skjønne vi kan ikke ha oppe den gluggen! Hun slipper å svare for en sjø kommer og spruter vann innover. Hun som snakket har reist sig i forferdelse, men båten vipper på sig igjen, hun tumler og blir liggende opefter kjøien. - Noen er syke og kaster op, andre må stilltiende tåle og se på, så lenge de kan. Men sanne-

lig skal det meget til om man tåler å være tilskuer av sjøsyke. Damen som snakket har køi midt imot mig, er litt eldre og tilsynelatende sjøsterk.

Hun legger sig ikke, tar op noen aviser og hefter av kofferten, og begynner å se i. Sannelig det måtte være godt å feste øinene på noe annet. En annen av passasjerene er meget elskverdig. Hun henter vann og hjelper til. Men til slutt blir hun "angrepet" hun også. Sjøene blir verre og verre. En voldsom slingring kommer. Jeg må holde mig krampaktig i vaskeservanten for ikke å falle på gulvet. Da båten vugger tilbake blir det formeget for damen med avisen - hun vipper over og faller nesten nesegrus i all elendigheten. Jeg holder ikke ut å se på alt dette svineriet! roper hun. Jeg snudde mig og så på henne. Da satt hun på plass igjen og bladde i bladet. Båten rullet frem og tilbake - på siden og opp igjen. Det singlet i glassene og karaffelen over servanten, koffertene veltet - alt lå om hverandre. Jeg orket nesten ikke å lee en finger, jeg syns jeg vilde kveles og var vekselvis silvåt og isende kald. Men av og til måtte jeg glytte bort på damen med avisen. Hun lot avisen falle og tar op lommestørkleet og tørker sig over pannen. Hun er blek - svett og tar sig til hodet. Symptomene er der. Hun strekker hals, svelger og svelger. Jeg fryder mig et bitte lite grann, men skvetter til da hun utbryter: Hvor er spyttekoppene? Hun stirrer ubehjelpelig ut i luften. De har jo tatt alle sammen, sier hun og triver en av de andres. Hun legger sig på maven, vrir og ynker sig, som flesteparten av oss andre. - Har De nafta? Å, den som hadde hatt nafta! snufser hun nede i hodeputen.

Om morgenen kommer styrmannen og skal ha billetter. Å, får jeg litt vann av Dem? ber en. Han går ut igjen og kommer tilbake med vann. Ser sig rundt - på oss - på gulvet og smiler. Sannelig om det er noe vakkert syn. Noen røde, gule eller grønne ansikter, bortover på køiene. Jeg må uvilkårlig tenke på sangen "Den norske sjømann er et gjennombarket folkeferd" om enn jeg legger en litt annen betydning i den enn det er ment. Efter en slik kysttur er en landkrabbe glad når land skimtes og man har fast grunn under føttene.

En annen gang, også ved juletider, var det sterk storm. Jeg orket ikke være nede og på dekket var det bitende kalt. Så gikk jeg inn og satte mig i første plass' salong.



Det gikk bra en stund, men så kommer vi ned i en bølgedal og opgangen er for sterk. Noe varmt kommer op i munnen og vil ikke ned igjen. Jeg svelger, krampaktig og stirrer på den røde plysjen - som henger og kleber sig når man setter sig. Tar et tak på den stenharde "pøllen". Hvor jeg hatet plysj! Og hvor den lampen kan irritere, som vaier frem og tilbake under taket! Man blir adskillig pessimistisk når man er

sjøsyk. Med sammenbite tenner, farer jeg ut på dekket og holder på å tørne mot en frue, som redselslagen ser på mig, men forstår og forsvinner øieblikkelig. Da jeg vel er kommet inn igjen og satt mig tilrette i den røde plysjen, kommer styrmannen med billetter. Jeg farer sammen. - Billett, sier han. - Takk jeg har, svarer jeg. - Får jeg se den? Jeg tar den frem. Han ser på den. - Dette er til annen plass. - Det blir et tillegg, og han nevner prisen. - Jeg kunde ikke holde ut der nede, sa jeg. Han lot meg beholde billetten uten noe tillegg.

Da vi hadde Akershus i sikte våget jeg mig ut på dekket - for å se efter en bekjent som jeg hadde følge med. - Hvordan står det til? spurte han. - Så som så, svarte jeg. - Enn du? - Bare bra!

I parantes bemerket: Jeg tror ikke at alle mannfolk vil være ved at de blir sjøsyke. Kanskje det ikke er så svært mandig heller - å henge utover relingen og kaste op! Men sjøsyken sier som regel fra og jeg så på min bekjente og skuet hunden på hårene og sa med fin ironi: - Du ser godt ut!

Siden måtte han tilstå at han ikke hadde vært riktig bra.

Kystrutene om vinteren kan være stormfulle, men kan også i blandt være fine - med stille klar luft og solstråler - bleke og gule bortover havflaten. - Men allikevel: en tur om sommeren er noe helt annet. - En dag i juli med strålende varm sol. - Båten glir sagte bortover og skjærer vannflaten. Havet slår milt og kjelende op mot renvaskede holmer og nes. Luften er sval og de nakne berg er varme og hete av solen. Man ser innover en mengde idylliske småbukter og nes, og innenfor i disse bukter eller viker skimtes hvitmalte hus med et lite gjerde og med pen have og trær rundt. Her bor sjøfolk og fiskere, Små motorbåter tøffer både inn og utover.

Fiskerne er ute og sjøfuglene holder liv. Måkene henger som et hvitt bånd efter båten. Brødsmuler blir kastet ut, de slåss og skriker og skvadrer. Og sørlandsbyene ligger hvite og pene, og koser sig i solen.

Passasjerene sitter på dekk og nyter utsikten, sol og sommer. En dame som skal til Borøya og feriere slår sig ned ved siden av mig. Hun har en kurv full av jordbær og spanderer. En ung pike står og kaster ut noen brødsmuler til måkene. En herre som står og ser på henne begynner: - Det ser ut til at måkene har appetitt? Hun smiler og svarer: - Ja, det skal være sikkert.

Bekjentskapet er gjort og en liten flirt er visst tillatt en slik vakker dag. Imidlertid har vi alt Arendal i sikte med tollboden, Grand hotells brede fassade, kirken og alle de andre bygninger. Og med de tusen små hjem klatrende opefter fjellskråningene. Utenfor ligger den blå speilblanke sjøen - og med alle småbåtene som glir ut og inn til øyene utenfor.

Sigrid Aaland.

Kvinnearbeid ombord i veteranbåter

Den 11. september 1995 ankom undertegnede byen Gelsenkirchen i Ruhrdistriktet i Tyskland. Jeg skulle representere "Styrbjørn-gjengen" i bryllup den 16. september.

Hva har så et bryllup i Gelsenkirchen med taubåten S/S "Styrbjørn" å gjøre?

En tirsdagskveld i mars 1994 kom en ung dame på besøk ombord i "Styrbjørn". Ho henvendte seg til noen av de skumle, litt skitne karene som stod på dekk og pratet. Hun spurte på engelsk om dette var "Styrbjørn" og om hun eventuelt kunne få være med å arbeide ombord? Hun hadde vært så forutseende å ta med seg kjeledress. Etter endel prat fram og tilbake viste det seg at jenta var tysk legestudent på Ullevål Sykehus og hadde lest om "Styrbjørn" i det engelske tidsskriftet "Old Boats". Hva kunne vi så sette henne til å gjøre? Den kullfyrte byssa var ikke brukbar enda og de fleste hadde termos med seg. Vel, hun måtte gjøre det samme som oss andre, banke rust og male. Vi var som rimelig kan være spent på om hun kom tilbake neste tirsdag, det gjorde hun og møtte trofast opp nesten hver eneste tirsdag helt fram til desember. Hun måtte da tilbake til Bonn universitetet for å avslutte sine legestudier. Hun lærte seg et brukbart norsk sammen med oss, noe som

kom godt med på sykehuset. Hun ble snart en del av "Styrbjørngjengen". Hun fikk kjæresten fra Tyskland flere ganger på besøk og begge arbeidet med liv og lyst ombord. Paret giftet seg i det nye Oslo Tinghus. Samme dag hadde vi vår årlige høstfest, denne gangen i Oslo Sjømannsforenings fortreffelige lokaler. Brura var sammen med oss, mens hennes brudgom tilbrakte kvelden på restaurant sammen med sin bror. Ut på våren i år ble så hele "Styrbjørngjengen" invitert til stort kirkebryllup i Gelsenkirchen til høsten. Bryllupet i seg sjøl er en annen historie. 180 gjester fra Beijing i øst via Amerika til Eastbourne i vest og Jugoslavia i sør til Oslo i nord. Alle hadde hørt om Styrbjørn, ja selv i prestens tale til brudeparet ble denne Styrbjørn nevnt. Simon Westrheim

Slanger – Kuplinger – Kompensatorer



FC Service A/S, en av de fremste norske leverandører av slanger, kuplinger og kompensatorer til shipping og offshore.



Hovedkontor:

Bergen tlf.: 55 34 21 00 - Fax 55 34 23 30

Asker tlf.: 66 98 13 60 - Trondheim tlf.: 73 91 20 00

Ågotnes tlf.: 56 33 52 00 - Ålesund tlf.: 70 12 99 43

Stavanger tlf.: 51 55 63 00

Porsgrunnsskute ble svensk turistattraksjon

Nordens Venedig blir Stockholm ofte kalt fordi den har sin vakre beliggenhet med vann rundt på alle kanter. Søker man fornøyelse eller kultur er det mange tilbud i "från sjösidan". Kjent er Wasavarvet med regalskipet "Wasa" som forliste midt i Stocholm havn i 1628. Ikke langt unna ligger et annet stolt skip, fullriggeren "af Chapman", en av verdenshavenes ukronede dronning og nå en av Stockholms vakreste smykker. Siden 1949 har skipet vært byens ungdomsherberge - et tradisjonsrikt og tiltalende innslag i Stockholms havnebilde. Skipet er en av verdens siste fullriggere og har en merkelig og interessant historie. I sin ungdom hørte hun hjemme i Porsgrunn og var med på å skape grunnlaget for norsk skipsfart og velstand. Dengang var navnet "Dunboyne" og tilhørte Leif Gundersen.

De hvite seils tid vil alltid ha et eget tak på folk, men det er vel med det som med alt annet, - en husker vel best de lyse sider.

- Drømmen om en kjæreste i hver havn, lukten av tjære og nyslået tauverk er det ikke mye igjen av i dag, men fortsatt går det frasegn om de store Porsgrunnskutene ute i verdenshavnene. Skip som "Skomvær", "Salamis", "Pericles", "Euphrates" og "Dunboyne" for å nevne noen, er i seilsjøfartens lange historie noe av det ypperste som menneskene har skapt.

"Dunboyne", nå "af Chapman" er et svært interessant fartøy, fordi det er blitt bygget tusentalls fullriggere gjennom tidene, men nå er det kun få tilbake. Den epoken skipet representerer er et avsluttet kapittel i menneskenes historie, seilskipsepoken.

I siste del av 1800-tallet var sjøfartskonjunkturerne dårlige i England. Som en følge av de dårlige tider fikk skipsbyggeriene lite å gjøre. Ved verftet i Whitehaven nord for Liverpool ville man gjerne beholde sine dyktige fagfolk og de gikk til korttidsuke i stedet for permitteringer og oppsigelser i håp om at konjunkturerne snart ville gå oppover igjen.

Som et sysselsetingstiltak besluttet verftsledelsen i 1885 å bygge en tremastet jernfullrigger på ca. 1500 bruttotonn i håp om at en kjøper før eller siden ville melde seg. Arbeidet gikk langsomt, men ble grundig utført, og etter tre år sto nybygget ferdig.

Blandt de mange som kom for å inspisere skipet var også representanter for R. Martins rederi i Dublin. Det ble skrevet kontrakt og konkursspøkelset var foreløbig avverget. Navnet "Dunboyne" fikk hun etter elva Boyne som løper ut i sjøen nær Dublin og et lite fjell i nærheten av utløpet. Redaktøren i lokalavisa i Whitehaven skrev om skipet, at det var et smykke av maritim arkitektur, velprosjonert og med utsøkt design i rigg og takling. I Martins store flåte av seilskip fikk "Dunboyne" snart rykte av å seile godt og føre store laster.



Fullriggeren "Dunboyne" av Porsgrunn.

Skipets første kaptein ble en tjueseksåring irlender med navnet John O. Neill. Han førte "Dunboyne" i tyve år til skipet ble solgt til Leif Gundersen i Porsgrunn for 3 625 pund.

SJØFARTSBYEN PORSGRUNN

Porsgrunn har lange sjøfartstradisjoner og distriktet opplevde sin maritime gullalder i siste halvdel av 1800-tallet.

For hundre år siden var det riktig liv og røre på bryggene rundt om. En mengde skuter var bygget eller innkjøpt til byen, og dette satte sitt preg på distriktet og de som bodde der. Så snart guttungene hadde sluppet sin mors skjortekant, strømmet de til miljøet og her fikk de vite alt som var verdt å vite om sjølivet (og kanskje mer til).

For mange av disse ungene fantes det ikke større helter enn de fryktesløse matrosene som klatret til topps i mastene, og dengang var det flaut for en gutt ikke å vite forskjell på de ulike skipstypene, på en brigg eller et skonnertskip, på en bark eller fullrigger.

Toppen av alt var å få klatre i riggen. Målet var å kunne ferdes ute på en av de øverste rærene eller drive rundt på maven på kula i toppen av stormasta. Den som gjorde det var jevn god med de største idrettsprestasjonene i våre dager. For disse guttungene pekte alt mot sjøen og den store verden. Det var lite annet arbeid å få og dessuten var mulighetene til karriere langt bedre på sjøen enn på land. Mange

av dem begynte som menige sjøfolk, tjente seg fram til skipperer, gikk på land og etablerte seg som reder.

LEIF GUNDERSENS REDERI

Leif Gundersen (1839-1917) kom som bondegutt fra Telemarks bygder til Porsgrunn og gjorde sin lykke der. Han gikk tidlig til sjøs, ble etterhvert skipsfører og kjøpte i slutten av 70-årene sine første skuter.

I 1898 fikk han sin første jernskute, fullriggeren "Norge" og i 1908 kjøpte han sin siste; "Dunboyne", som fortsatt kan beundres på Stockholms havn.

Gundersen bygde opp sin store flåte av jern-og stålskuter i første rekke ved innkjøp fra britiske redere som fant disse store, vakre fartøyene ulønnsomme.

Mange av dem var solid bygde klippere, vel kjente i skipsfartskretser som glimrende seilere. Porsgrunnrederen kjøpte slike skip til en svært rimelig pris og forsto å gjøre farten med dem meget lønnsom.

Leif Gundersen bestyrte i 1904 i alt 16 skuter og var da Norges største seilskipsreder. Hele kontoret hans besto bare av ham selv og en ung dame. Skutene gikk uassurert - bare frakt og utstyr assurerte han.

Jern-og stålskutene til Gundersen var typiske langfarere i "world wide trade" med f.eks. tømmer fra Skandinavia, hvete fra Australia og guano fra Sør-Amerika. Alt dette skapte rikdom og dager fylt med gjøremål, og en senere allsidig industri som vokste fram ble for en stor del skapt av rederikapital fra han og andre. Porsgrunn ble Norges seilskipsby nr. 1 i 1908 med tilsammen 55 skuter.

"Dunboyne" var en av dem, ført av kaptein L.O.Hamre i sju år. Med dette skipet seilte han inn innkjøpsprisen mange ganger.

Verdenskrigen presset prisene på tonnasje opp og i 1915 solgte Leif Gundersen "Dunboyne" til Emil Knudsen i Lillesand. Her hørte skipet hjemme bare en kort stund, for senere på året gjorde Knudsen en god handel ved å selge skipet igjen til Rederiaktiebolaget Transatlantic i Gøteborg. Prisspiralen bare steg og steg til det store krakket kom i 1919-20.

Litt etter litt ble seilskipenes tusener år lange utvikling skubbet til side av en ny generasjon fartøyer og skutene kjempet en håpløs kamp mot de maskindrevne skipene.

UNDER SVENSK FLAGG

Etter innkjøp til Gøteborg fikk skipet nytt navn, "G.D.Kennedy" og ble Transatlantics skoleskip. I 1923 ble skipet solgt på nytt og da til den Kongelige Flottan og fikk navnet "af Chapman" etter en kjent skipsbyggemester. Flåten hadde det som skoleskip i 10 år, da ble det tatt ut av tjeneste.

Tiden var nå kommet til at de aller fleste av de store windjammere som ennå seilte ble lagt opp og kom aldri mer i fart. Noen ble innredet til museer, mens "af Chapman" ble losjiskip i Stockholm i 1937. Men det fantes ennå seilskipsidealis-



Fullriggeren "Dunboyne". Nå "af Chapman", – verdens vakraste vandrarhem.

ter, - Svenska Turistföreningen fant løsningen på det gamle utrangerte fartøyet. - Ved å pusse det opp kunne de gi turistene tak over hodet samtidig som de reddet et vakkert, kulturhistorisk og verdifullt minne.

En søndag i april 1949 ble vandrarhemmet "af Chapman" innviet og fullriggeren ble på sine gamle dager ungdommens skip. I dag er hun kanskje en av de mest internasjonale plassene i hele Stockholm og blir ofte kalt "världens vackraste vandrarhem".

Skuta ligger nå ved venstre stranden av Skeppsholmen ca. en kabellengde fra Nationalmuseumet. Kommer du dit en gang kan du innta din kaffe med tilbehør på skipets dekk og ha den beste utsikten over Strömmen, Gamla Stan og slottet. Du kan kanskje la tankene vandre litt og tenke tilbake, da Porsgrunnsgutter klatret i riggen, - de var unge, de kom ut, de lente nakken langt, langt tilbake og så opp i et berg av seil som veltrimmet fortalte om menneskers vilje og kunnskap til å erobre verden.

Thor Hansen

Kilde: Jan Davidsson "af Chapman".

Båtene i Halden-kanalen

Harald Lorentzen: «Båtene i Halden-kanalen» er en hyllest til de små gamle tømmerleperne, til passasjerbåtene og minnene om vannveiens betydning for lokalsamfunnet. Hefter er illustrert med en rekke bilder og regninger. Av innholdet ellers er det en fyldig skipssliste på 40 båter som forteller hver sin båts historie fra oppspantning til dens eventuelle opphør. For å få den riktige stemningen, har Harald Lorentzen fått en tidligere reisende til å skrive et eget kapittel om sin reise med toget «Tertittren» og dampbåten «Turisten».



Sendes: Genius Forlag, Lagmannslia Nord, 3715 SKIEN. Tlf.: 35 52 31 57 e. kl. 16.00.

Hefte - Pris kr. 98,- + porto kr. 12,- Antall eks.:

Navn

Adr.:

Postnr.:

Underskrift

U-båten, 1775–1900

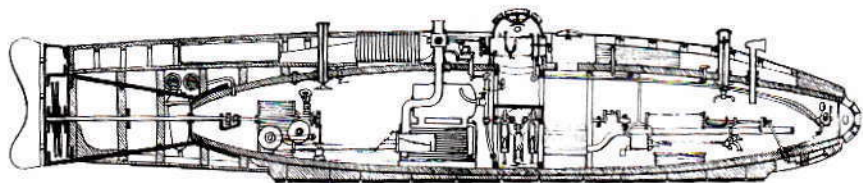
Den første brukbare undervannsbåten ble bygd i 1775 av amerikaneren Bushnell og den fikk navnet "American Turtle". Dette på grunn av at den så ut som om det var to skilpadderygger som lå mot hverandre. Den ble tatt i bruk et år seinere da underoffiser Lee forsøkte å sprengre det engelske blokadeskipet "Eagle". Undervannsbåten var så liten at det bare var plass til Lee ombord, og han måtte helt alene dreie på skruene og passe på ventilene, pumpene og ballastvektene. Slik ble "American Turtle" ført frem og under "Eagle". Med en lang skrue forsøkte han å feste den medbrakte minen som hang under roret på "Turtle" til bunnen på "Eagle", men bunnen var kobberforhudet, så han klarte ikke å få festet den medbrakte minen på "Eagle". Han måtte bare gi opp og klarte å ta seg tilbake til basen.

I 1801 bygde Robert Fulton en undervannsbåt av kobber, som i sin underste del hadde en ballasttank, slik at båten kunne dykke og stige etter behov. Han forsøkte å interessere Napoleon for sin båt og utførte flere dykkinger i Seinen, men Napoleon var ikke interessert.

Den tyske oppfinneren Bauer bygde i 1850 i Kiel en underlig farkost som var 8 meter lang og hadde en besetning på 3 personer, en som styrte og de to andre drev propellen. Båten gjorde en heldig undervannsfert, men på den andre turen ble sidene trykket inn og besetningen reddet seg heldigvis, men med stort besvær.

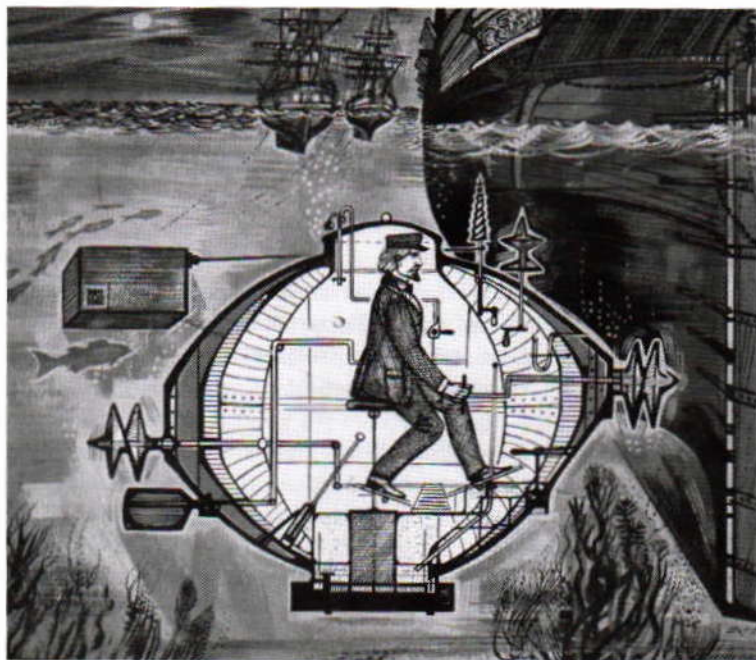
Undervannsbåten "El Ictineo", som spanjolen Monturiol konstruerte i 1862, var langt forut for sin tid. Den hadde dobbelt skrog av moderne form og ballasttanke mellom skrogene kunne lenses med lufttrykk. Også i undervannsstilling ble den drevet av en dampmaskin og forbrenningsluften ble erstattet med kjemikalier, som avga oksygen. Denne båten står i dag utstilt i havnen i Cartagene.

Undervannsbåten "Le Plongeur" som et år senere ble bygget i Frankrike av Bougois og Brun, hadde sine ballasttanker i den dobbelte bunnen og propellen ble drevet med trykkluft. Armeringen beto av en mine på en lang stang. Denne båten var noe vanskelig å holde på rett kjøll når den var i undervannsstilling.



Snitt av "Plunger" slik den ble utført i 1896. Båtene som ble bestilt fire år senere hadde montert torpedorør fremme.

Tegningen viser verdens første u-båt, "American Turtle", når den forsøker å senke "Eagle".



Under den nordamerikanske borgerkrigen benyttet Sydstats-marinen seg av små "Davids" som ikke kunne dykke, men som fra begynnelsen ble trimmet slik at bare skorsteinen og nedgangsluken var over vann. På 1880 tallet konstruerte svensken Nordenfelt et antall undervannsbåter med den nylig oppfunne Whitehead-torpedoen som våpen, og på den store båten han bygde i Russland satt torpedorørene for første gang inne i skroget. Dette førte til at de kunne lades opp når båten var i undervannsstilling. Undervannsbåtene fra denne perioden manøvrerte dårlig i undervannsstilling og dette ble først overvunnet på den franske undervannsbåten "Gymnote", konstruert av Dupuy de Lôme og Zédé, der de utstyrte båten med ytterligere to horisontalror i forskipet.

Alt på 1870 tallet hadde amerikaneren Holland begynt å eksperimentere med undervannsbåter, og etter å ha vunnet en amerikansk konstruksjonskonkurranse kom hans båt "Plunger" til utførelse i 1896. Fire år seinere bestilte U.S.A's marine seks av hans båter. En 50 H.K. bensinmotor ga båten en fart på 7 knop i overvannsstilling og en elektrisk motor ga den 6 knop i undervannsstilling. Den hadde en ballasttank midtskips og trimtanker for og akter. På disse båtene ble det montert utstyr slik at de kunne skyte ut torpedoer fremme i bauen.

Utviklingen av undervannsbåter har gått langt siden da. I dag kan atomdrevne undervannsbåter oppnå stor fart og holde seg i undervannsstilling i nesten ubegrenset tid.

Arne Drage.

KYSTKULTUR MED HURTIGRUTA «LOFOTEN» PÅSKEN 1996

I 1991 og 1992 ble det arrangert spesialrundturer med det verneverdige hurtigruteskipet "LOFOTEN" for Norsk Veteranskibsklubs medlemmer. Det er nå på tide å gjenta suksessen. Rundturen starter i Bergen 4. april og tar 11 døgn.

"LOFOTEN" er et vakkert skip, bygd i 1964 på Akers Mek. Verksted i Oslo. Skipet tilhørte opprinnelig Vesteraalens Dampskibsselskab (VDS), men fra 1988 har Finnmark Fylkesrederi og Ruteselskap (FFR) vært skipets eier. Rederiet gir medlemmer av Norsk Veteranskibsklub 25% grupperabatt på rundreiseprisen, noe som er helt unikt i hurtigrutesammenheng. Rabatten gjelder selvsagt også for medlemmer av våre søsterforeninger på Vestlandet - Veteranskipslaget Fjordabåten og Veteranskibslaget "Stavenes".

Hurtigruteflåten består av 11 skip. Tre av disse er bygd på 1990-tallet, tre på 1980-tallet og de siste fem ble bygd i perioden 1956 - 1964. Det er tre nye skip under bygging i Ulsteinvik, og når disse blir satt i fart vil det kun være to tradisjonelle hurtigruteskip igjen i ordinær fart. Hvor lenge disse vil fortsette langs kysten er uvisst, men det blir neppe særlig lenge. Rederiet ønsker nye skip med større kapasitet for å møte den stadig økende interessen for Hurtigruta.

Det som gjør en påskeferie med "Lofoten" til en uforglemmelig opplevelse er først og fremst den stadig skiftende naturen. Lyset er tilbake, og kontrastene er store - fra vår i Bergen til full vinter i Finnmark. I tillegg er maten og atmosfæren ombord med på å gjøre det hele fullkomment. På denne spesielle påsketuren vil det bli fokusert på maritim historie og kystkultur. Det vil bl.a. bli arrangert en rekke turer til fots eller med buss til interessante museer, verneverdige fartøyer eller andre kulturminner. Eks.: Mellomveftet i Kristiansund, Kystmuseet i Rørvik, Hurtigrutemuseet i Stokmarknes, Gratangen båtsamling, ishavsskuta Polstjerna og Polarmuseet i Tromsø, Isbjørnklubben i Hammerfest, Nordkappmuseet og Vardøhus festning. Nordgående og sydgående seilas oppleves som to vidt forskjellige reiser. Det som passerer på dagtid nordover, passerer på natta sørover. Det anbefales derfor å delta på hele rundturen, men det er selvfølgelig mulig å starte/avslutte reisen der en selv måtte ønske det.

For nærmere informasjon eller booking kontakt

Eivind Lande (reisleider)

Åsav. 5

0362 Oslo

Barkassen fra "Blücher"

Blücher er død - men barkassen lever! I beste velgående søgar - med Porsgrunn som ny hjemmehavn: "Jeg meldte meg med en gang da jeg hørte AUF på Utøya skulle selge båten. Farkosten hadde jeg stiftet bekjentskap med mens den gikk i passasjertrafikk i samband med AUF's sommerleir i Tyrifjorden. 60.000 kroner ga jeg for den, og det er ingen upris for en båt som måler 30 fot og er registrert for 15 passasjerer. Jeg har mye arbeid foran meg innen jeg har fått skuta slik jeg vil ha den. Men da skal den også være fin. Pentry skal monteres, og jeg skal innrede lugarer med skikkelig feriekomfort for lange skjærgårdstokter" sier Lars Løkkebø.

Men barkassen var myntet på alt annet enn fredelige sommerutflukter den gang den ble heist ombord i Tysklands flunkende nye tunge krysser, 15000 tonneren "Blücher". Det skjedde en dag i 1939.

BYGGET I NORGE

Selv om krysseren ble bygget i Tyskland, ble endel utrustningsdetaljer levert fra diverse land. Oppdraget med å bygge barkassen ble faktisk gitt til et båtbyggeri i Arendal. Arbeidet ble utført etter tyske spesifikasjoner, og at det dreide seg om svært solide saker skjønner man når skroget nesten 60 år etter er i ypperlig stand. Men så er det også snakk om to lag med eik, langsgående utenpå, og diagonalt innvendig, forsterket med solide ribbevanger.

EN ANNEN HISTORIE

Da "Blücher" seg innover Oslofjorden i grålysningen den 9.april 1940, befant det seg omtrent 2000 tyskere ombord. Foruten besetningen på 600 - 700 mann var det nærmere ett tusen soldater, hundrevis av administrasjonspersonell, etteretningsfolk og andre eksperter som skulle sørge for en effektiv overrumpling av hele Norges sivile og militære ledelse. De viktigste målene for nazi-passasjerene ombord på "Blücher" var å sikre seg Kongen og hans familie, dessuten Regjering og Storting. Straks etter at det svære skipet hadde klappet til kai, ville alle mål bli sikret ved rask og dristig overrumpling.

Overrumplet ble jo Norge, men ikke i samme omfang som tilfellet hadde vært dersom krysseren nådde inn til Oslo. Det gjorde den heldigvis ikke. Like før klokka fire om morgenen smalt det fra Søndre Kaholmen på Oscarsborg, der Drøbaksundet er som smalest. De to femti år gamle Krupp-kanonene rakk å slynge ut hver sin 300 kilo tunge sprenggranat, og begge ble fulltreffere på den korte avstanden, under to kilometer. Virkningen ombord ble katastrofal.

Skipets brodekk og kommandosentral ble forvandlet til et inferno av kordittøyk.



Pen båt: Det er ikke så mye som minner om den gamle barkassen med overbygget som ble montert en gang etter krigen. Men at det er en nydelig båt er det ingen tvil om.

Foto: Lars Løkkebø.

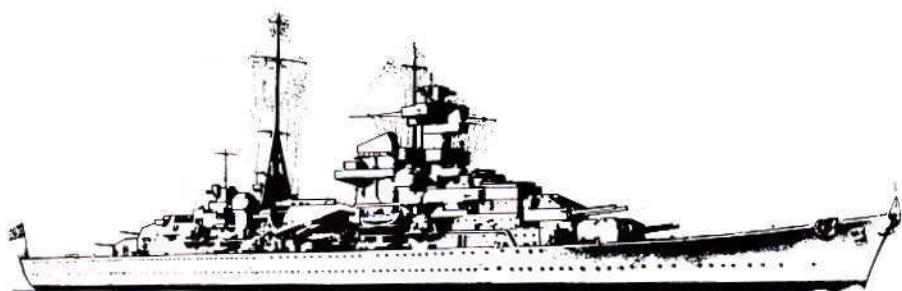
hvinende stålsplinter, brennende og smadrede skott. Dørken lå bestrødd med døde og lemleste mennesker. Den andre granaten hadde en omtrent like sønderrivende effekt. Den rammet et rom langt inne i skipet, fullpakket av soldater og hundrevis av hester som ventet på at landgangen snart skulle settes ut...

Speiderflyet bak skorsteinen og bensinlageret tett ved tok fyr. Lemlestet og med store deler av ovebygningen i brann, styrte krysseren langsomt forbi Oscarsborg. Men der ventet torpedobatteriet, som med to treffere dypt under vannlinjen beseglet skipets skjebne. Noen hundre meter innenfor Oscarsborg veltet "Blücher" rundt, svære eksplosjoner runget dypt inne i skipet, som gikk ned med baugen først. Rundt 1000 tyskere satte livet til. Mange av dem i sjøen etter at dieseloljen som fløt opp fra vraket tok fyr.

BARKASSEN

Barkassen ble funnet drivende blant vrakrestene, sotbrent og fæl, og med atskillige tegn på at den hadde vært gjennom litt av en batalje. Båten ble tauet til land, visstnok sammen med nok en annen lettboat fra det tyske krigsskipet. Den båten skal dog ha vært i en slik forfatning at den ganske snart endte som opptenningsved.

Fra Drøbaksundet ble barkassen kort tid senere tauet til Horten. Der ble den omlag 100 Hk store dieselmaskinen plukket ut, og båten ble liggende uvirksom helt til krigen var slutt.



«Blücher»

VRAK I FROGNERKILEN

Kort etter freden ble båten kjøpt av et par marinefolk som tauet barkassen til Frognerkilen i Oslo, forteller Oslo-mannen Knut Risterud. Han har hatt "Blücher"-levningen som kjærte eie i nesten 20 år, da han solgte farkosten til AUF for en nærmest symbolsk pris.

"Jeg forsøkte å finne ut mest mulig om barkassen, som tross alt er knyttet til en av de aller viktigste krigsbegivenheter Norge fikk oppleve i årene 1940 til 1945" sier Risterud.

Det jeg vet er at restaureringsprosjektet i Frognerkilen ble oppgitt. I fem-seks år ble barkassen liggende halvt på land, halvt i sjøen. I 1950 ble vraket solgt til en Oslo-mann som trøstig gikk i gang med å lage overbygg. Som barkasse var båten omtrent helt åpen, med to mindre dekk av aluminium for- og akterut. Disse dekkene var fjernet og solgt til skrappris mens båten lå i Frognerkilen. Oslo-mannen hadde gjort det aller meste på båten, da jeg kjøpte den i 1971. Men også jeg har lagt ned atskillige timer og kostnader på den. Blant annet skiftet jeg ut motoren med en nyoverhalt 36-hesters diesel. Da jeg leverte fartøyet fra meg, var den helt tipp-topp. Som gammel Arbeiderparti-veteran var jeg svært glad for at båten havnet på AUF's sommersted, og det gjorde meg litt vondt å høre at den allerede var solgt derfra. En slags trøst er det jo at Løkkebø hører til samme partifarge, men jeg kommer til å følge godt med i hva som blir skutas videre skjebne, lover Ristesund.

OPPUSSING

Interjuvet med Knut Ristesund ble gjort av journalist Trond Andersen i Telemarksavisa i Skien i 1988. Siden den gang har mye skjedd. Det første eieren gjorde etter å ha kjøpt båten var å pusse den opp. Mye av den gamle innredningen ble tatt ut og ny montert. I flere år, fram til sommeren 1993 var båten stadig å se, både i Grenlandsfjordene og nedover langs sørlandskysten.



OMBYGGING

Høsten 1993 startet eieren et langt større arbeid med båten. Over 100 meter bord er tatt ut av skroget og hele båten er rensket innvendig. En større ombygging og restaureringsjobb er i gang. Skroget skal få ny hud og den gamle seilduken som ligger mellom de to kledningene er erstattet av ny, på de stedene der bord er tatt ut. Innvendig skal det bygges opp ny innredning. Men den gamle motoren skal beholdes. Den gjør fortsatt jobben sin, kan eieren fortelle. Målet er å få båten på vannet våren/sommeren 1996, men innredningsarbeidet vil nok ta lengre tid.

"SLIT" BLE "STIL"

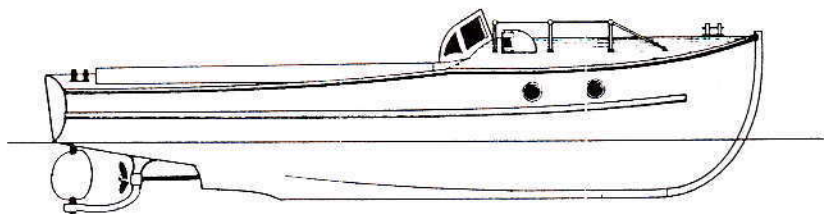
- Du skal beholde navnet også - "Stil"?

- Ser ingen grunn til å forandre det. Etter at båten var bygget opp i 1960-åra, var foresten navnet "Slit", som gjenspeiler eierens

syn på hva det hadde kostet han av forsakelser og anstrengelser med å omskape den gamle barkassen til en brukbar fritidsbåt. Dessuten er det svært mange som gjenkjenner både båten og navnet ute på fjorden sommerstid. Traff flere som kjente til både "Slit" og "Stil" fra atskillige år tilbake.

-Ovenikjøpet er det artig å tenke på at man er blitt eier av et stykke norsk krigshistorie. Klart jeg skal ta vel vare på gamle "Stil"...

Trond Andersen



Barkassen slik den en gang så ut.

Dr. Jeffrey A. Hoffman, vitenskapsmenn, astronaut og "Stavenes"-navigator.

I et hefte om gamle rutebåtar utgitt av avisa Bergens Tidende står det at Graham Kew i 1972 kjøpte "Stavenes" etter at han hadde sett filmen "Song of Norway". I denne filmen, som og vart kalla "Griegfilmen" vart det vist fram mykje vakker og storslått norsk natur. Toralf Maurstad spelte rollen som Edvard Grieg. I ein sekvens i filmen køyrer han med hest og kjerre i eit halsbrekkande tempo ned svingane i Stalheimskleiva for så å stiga ombord i "Stavenes", som tek han med seg ut Nærøyfjorden medan bunadskledde jenter dansar på båtdekket til fengande Griegmusikk.

Etter dei opplysningar vi har fått frå England var Graham Kew forretningsmann. I 1972 gjorde han ei bra forretning, noko som ga han sjanse til å realisere ynsket sitt om å bli båteigar. Gjennom ein meklar vart han informert om at "Stavenes" vart til salgs, og han slo til og sikra seg båten.

Graham Kew var heller ikkje kvalifisert skipsfører, men han hadde stor vennekrets og brei kontaktflate. Kvar gong han ville ut med "Stavenes" sette han saman eit mannskap av vener og kjenningar slik at båten vart operativ. Ein av dei som kom med på turane til Kew var amerikanaren Jeffrey A. Hoffman. Han var arbeidskollega av Roger D. Cooper som var gift med syster til Graham Kew. Slik kom Jeff Hoffman med i "The Stavenes Team".

Jeff Hoffman var ung vitenskapsmann, hadde doktorgrad i astrofysikk frå Harvarduniversitetet, og arbeidde på denne tida ved Leicester Univeritet i England. Han var svært båtinteressert, og hadde lært navigasjon på fritida. Før han vart kjent med Graham Kew, hadde han mellom anna ført ein seglbåt frå England til USA, og snart vart Jeff Hoffman fast navigator når Graham Kew var ute på tokt med "The Old Lady", som dei bruka kalla "Stavenes".

Etter ei tid fekk Kew lyst til å ta ein tur til Norge med "The Old Lady", og han ville ha Jeff Hoffman som skipsfører. Hoffman på si side meinte han ikkje kunne ta på seg denne oppgåva fordi han ikkje hadde godkjent skipsførarbevis å vise for seg. Men Graham Kew som også hadde skaffa seg ein del juridisk kunnskap, ga seg ikkje så lett. Han fann fram til ein gamal Admiralitetslovregel som han tolka omlag slik: "Dersom fartøy ikkje var over ein viss storleik, og dei ombordverande var eit slutta lag av britiske borgarar, kunne det dispenserast frå reglane".

Det vart til at dei reiste, og hadde ein fin tur over Nordsjøen til Bergen. Då dei kom dit, fekk dei seg ei skikkeleg "skrape" av den gamle eigaren til "Stavenes" fordi dei framleis segla rundt med det originale skorsteinsmerket. Dei gjekk då opp i byen og kjøpte seg eit spann svart maling som dei klinte over den raude ringen på skorsteinen. Deretter måla dei ein stor kvit "Q" på den svarte skorsteinen før dei gjekk vidare nedover kysten og kom til Stavanger. Herifrå gjekk turen



Jeffery A. Hoffman

over Nordsjøen att, og då dei kom til kysten av Skotland vart dei kontrollerte av kystvakta. Det gjekk ikkje betre til enn at Jeff Hoffman fekk ei mindre bot på omlag 10 pund fordi han ikkje hadde papira i orden. Kew meinte dette var feil og ville at dei skulle gå til rettsak, men Hoffman ville ha saka ut av verda og betalte bota.

Etter ei tid fekk Jeff Hoffman arbeid ved Center for Space Research ved Massachusetts Institut of Technology (MIT), og han reiste heim til USA. Vi kjenner ikkje eksakt tidspunkt, men ei tid etter dette døydde Graham Kew.

Då han hadde arbeidd omlag 3 år ved MIT, såg Jeff Hoffman at National Aeronautics and Space Administration (NASA) hadde ute annonse etter vitskapsmenn som ville utdanne seg til astronautar

og delta i NASA sine romfartsprogram. Hoffman fekk lyst til å søkje på desse stillingane, og fekk tilsendt ein stor bunke søknadspapir som skulle svarast på. Mellom anna skulle han svare på om han nokon gong hadde gjort noko ulovleg! Hans første tanke var då at det ikkje var særleg sannsynleg at NASA ville få greie på at han hadde navigert "The Old Lady" ulovleg over Nordsjøen dersom han ikkje sa noko om det, men det vart til at han likevel førde opp bota og korleis han hadde pådrege seg denne.

Av omlag 10.000 søkarar til 20 stillingar kalla NASA inn 200 til intervju, og ein av desse var Jeffrey A. Hoffman. Han hadde passert det første nålauga, og det var ikkje utan ei viss spanning han sat i venterommet den dagen han skulle i "elden" og overtyde NASA om kvifor akkurat han skulle få ein av dei 20 stillingane. Medan han sat der gjekk det opp for han at intervjuarane hadde vore i sving heile dagen utan stans. Dei hadde ikkje ein gong hatt matpause, og var ganske sikkert temmeleg slitne. Han var den siste søkaren dei skulle snakke med den dagen. Dette ville ikkje bli lett, kvifor skulle dei legge meir merke til han enn alle dei andre søkarane som hadde prøvd å gjera inntrykk på dei medan dei framleis var utkvilde?

Med ei gryande kjensle av katastrofe steig han inn då det endeleg vart hans tur. Han vart pressentert for eit stort panel av alvorlege menn som stirde på han og bladde i papira sine. Dei var spesialistar alle saman kvar på sitt felt. Ingen sa noko, før ein av dei plusleg utbraut: "Oh, here is the criminal, tell us everything about the boat!"

Og Jeff Hoffman fortalde. Lett og ledigt, om si interesse for skip og sjø, om opphaldet sitt i England og Graham Kew, om "The Staves Team" og om korleis turen til Norge med "The Old Lady" til slutt enda. Dei lytta oppmerksamt, kom med

spørsmål av og til, og då intervjuet etter ein time var over hadde dei vore innom dei viktigaste sjekkpunkta som skulle gje svar på om Jeffrey A. Hoffman hadde personlege føresetnader til å bli med som vitskapsmann og medlem av mannskapet på fremtidige romreiser.

To veker seinare fekk han brev frå NASA med tilbod om jobb som vitskapsmann og astronaut. Han takka ja til tilbodet, og sende samstundes ein varm tanke til "The Old Lady" som på ein forunderleg måte hadde vore med han og gitt sitt bidrag til at intervjuarteamet til NASA kom til å hugse på han som ein mann som peikte seg ut.

ETTERSKRIFT

Kort etter at vi i 1991 kom i kontakt med dei engelske eigarane av "Stavenes" fekk vi høyre at det var ein astronaut som var svært intressert i korleis det gjekk med båten. Vi forsto ikkje så mykje av det då. Men då vi noko seinare fekk helsing frå Dr. Jeffrey A. Hoffman i NASA til "All the people who have worked to keep the dream of the "Stavenes alive"-, forsto vi at dette tydelegvis var ein mann som brydde seg om båten, og etter kvart som vi fekk meir kontakt med han forsto vi kvifor.

Han let oss ganske snart forstå at han gjerne ville stille opp og gjere alt det han kunne for å hjelpe oss i arbeidet med "The Old Lady" som han sa. I 1993 skulle han ut på ei romferd med romferja "Atlantis" og han tilbød seg å ta med seg ting for oss på denne ferda. Vi sende med han krengningsindikatoren til "Stavens" og eit norsk postflagg. Opprinneleg hadde vi tenkt å bruke dette flagget på båten vår når han var ferdig, men i nøden "spiser en viss mann fluer", og det enda med at vi selde flagget til Postverket for 100.000 kroner. Dei av lesarane som har sjekka Osloavisene i romjula har gjerne sett at Postmuseet annonserte at dei hadde temautstillingar, mellom anna "Norsk Postflagg i Verdensrommet". Dette er flagget som Jeff Hoffman personleg overleverte på ein pressekonferanse i Bergen då han i juni var på besøk hjå oss. Denne sekvensen var og på nyhetene på TV 2 samme dag.

Jeff Hoffman var ombord i "Stavenes", og han er levande intressert i prosjektet. "Eg skal stå på brua på jomfruturen" sa han, og vi håpar alle at vi skal få oppleve det. Han er godt orientert om korleis det står til med fartøvernet i Norge, og han nytta også høvet til å sjå på "Granvin" då vi var i Bergen.

Jeff Hoffman er i dag 50 år gamal, og vert rekna som ein av veteranane i den nyare generasjon av romfarar i NASA. Når dette går i trykken har han kanskje returnert frå si femte romreise. I skrivande stund veit vi at oppskytinga skal skje den 22. februar i år. Dei er eit mannskap på 7 mann som reiser med romferja "Columbia". På reisa har dei med seg ein liten tremodell av "Stavenes" og ei flaske der det også er bygd inn ein liten modell av "The Old Lady".

Hallstein Esc

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

