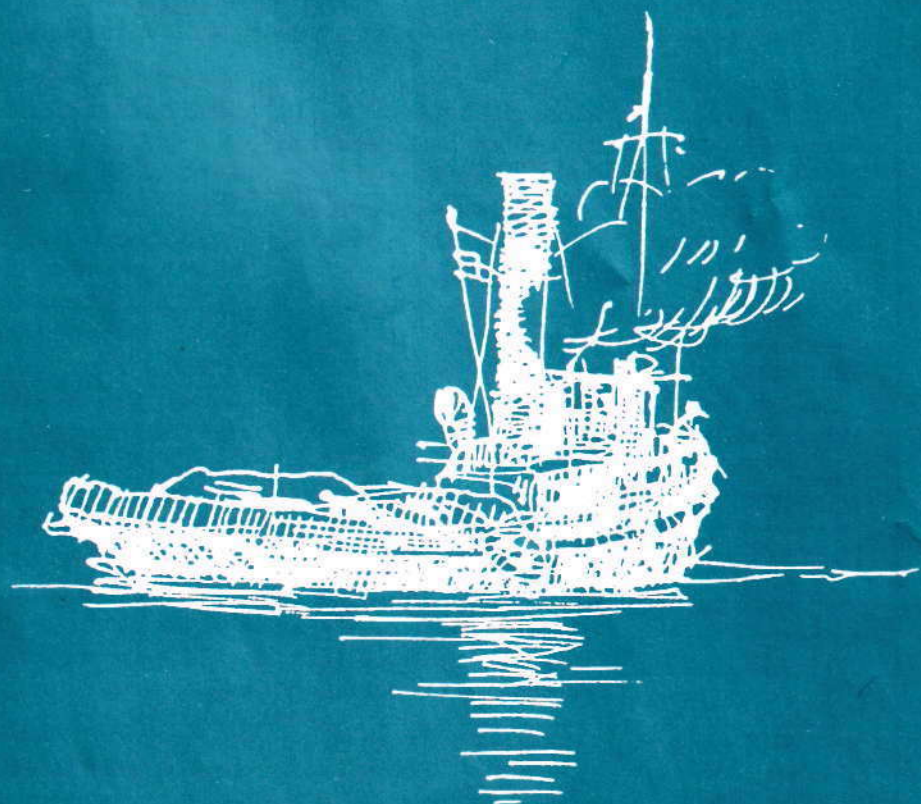


DAMPSKIBS

P O S T E N



NR. 47 3/1996

Dampskibsposten

Dampskibsposten er medlemsblad for Norsk Veteranskibsklub, Veteranskipslaget Fjordabåten, Bergen, Veteranskibslaget «Stavenes», Nordhordland Veteranskipslag.

Dampskibsposten er et bindeledd mellom foreningenes medlemmer og miljøer som arbeider med kyst- og fartøybevaring.

Opplag 1.150

Styremedlemmer 1996

Norsk Veteranskibsklub

Postboks 1287 Vik, N-0111 OSLO

Tlf.: 22 41 70 41

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

Kasserer:	
Svein Bakke	22 37 77 05

Sekretær:
Anne Grete Hildisch

Veteranskipslaget Fjordabåten

Postboks 1740 Nordnes

N-5024 BERGEN

Formann:	Pr. telefon
Harald Sætre	55 24 33 57

Kasserer:	
Atle Vic	55 24 27 27

Sekretær:	
Jan Strand	53 41 09 72

Veteranskipslaget «Stavenes»

De Heibergske Samlinger/Sogn folkemuseum

N-5880 KAUPANGER

Tlf.: 57 67 82 06

Formann:	Pr. telefon
Halstein Ese	57 67 13 49

Kasserer:	
Øystein Høyheim	57 68 64 84

Styremedlem	
Christen Knagenhjelm	57 67 82 97

Nordhordland Veteranbåtlag

N-5167 OSTEREIDET

Formann:	Pr. telefon
Tor Bjørngaas	56 35 41 82

Kasserer:	
Jostein Daltveit	56 55 94 12

Sekretær	
Vidar Lehmann	55 12 05 67

Innholdsfortegnelse:

Side

- 3 Formannens spalte
- 5 Ad «Styrbjørn» – liv og levnet
- 6 Med «Granvin» til København
- 8 Skipspropellen snart 200 år
- 14 Dar kjem dampen . . .
- 15 D/S «Oster» – en levende legende
- 21 Thor Jensen, båtbyggeren fra Porsgrunn

Side

- 25 Hvorfor bevarer vi skip?
- 26 Poetisk innlegg
- 27 Slepebåten «Mørkfoss»
- 28 Litt om «Granvin»
- 29 Nordisk mesterskap, modellbåt
- 30 Maskinromantikk
- 31 Smånytt

Stoffrist neste nr.: 15. januar 1997

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

Vedk. heimkjøpet og restureringa av tidlegare D/S "OSTER"

For eitt år sidan var det svært få som drøymde om at tidlegare D/S "Oster" skulle koma attende til det gamle ruteområde sitt. Mange visste nok at båten var heimehøyrande på Flekkerøya ved Kristiansand. Songen "Dar kjem dampen", som ofte var å høyra på radioen, minna oss om denne trauste fjordabåten. Nyinnspelinga av denne songen, der Ivar Medaas hadde fått den originale lyden av fløyta, skipsklokka og tanken til dampmaskina var for mange det næraste ein kunne koma båten.

Den 7. november hadde Bergens Tidende ein glødande reportasje om skipet, som hadde navnet M/S "Vaka" og som var til salgs. Reportasjen sin bodskap var klar: Skulle gamle Oster la seg berga for ettertida, ja så måtte det skje no. Denne reportasjen vart startskotet for ei gruppe som vart omtala som Oster-venene.

Den 7. desember kom Vaka til Ulvik for å lasta hun. Oster-venene sendte ein delegasjon på 3 mann dit for å sjå nærare på fraktebåten. Båten vart saumfart, så langt dette var mogeleg og det vart tatt ei mengd fotografier. Det ein såg, gav god grunn til optimisme mht. til restaurering. Ombygginga til fraktebåt hadde skjedd etter dei gamle prinsippar om at alt som ein hadde og som kunne brukast, skulle brukast istadenfor å kjøpa nye materialar! Dette viste seg ved at partier av dei gamle stålskotta for postlugaren og damesalongen fantes der dei hadde stått i alle dagar. Det vert difor ein jobb med å skøyta i hop, istadenfor å måtte byggja det heile oppatt frå begynnelsen.

Delegasjonen reiste oppglødde heimat og med ein god følelse av at denne båten skulle la seg restaurera.

Det vart oppretta kontakt med Nordhordland Veteranbåtlag, som i noke år hadde arbeidd med D/S "Alversund" frå 1926. Dette skipet vart nyleg selt til opphogging, då skroget var for dårleg til at det let seg restaurera. Den 11. februar vart det halde årsmøte i Nordhordland Veteranbåtlag. Det gamle styret hadde sagt ifrå seg attval og Oster-venene tok over tillitsverva i veteranbåtlaget.

Etter det nye styret kom i sving fekk ein ordna med finansieringa og skipet kunne overtakast. Den 8. mars vart det halde dåpsseremoni i Bergen, ved Shetlands-Larsens Brygge. Kari Medaas var gudmor og båten fekk navnet GAMLE OSTER. På sikt er det håpet at båten skal få igjen det gamle navnet sitt, OSTER.

Dette vart reine jubeldagen for alle Oster-intresserte, og dei var det tydelegvis mange av, for på kaien var det tett med folk. Dei høgare makter stod oss bi, med eit nydeleg vær. Etter seremonien var det servering av betasuppe m.m. ombord på luka.

Ved 19-tida same dagen seig "Gamle Oster" inn til Bjørsvik og la til ved den gamle dampskipskaien, som Lindås Kommune har velvilligst lete oss disponera inntil vidare. Her ligg båten i opplag ved ein kai den trafikerte fra 1908 til 1964 og med gamle Krambua og Fabrikken som næraste naboane. Fabrikken vart bygd som mølle på slutten av det førre århundret og var i drift fram til like før krigen. Etter krigen vart det sett igang hermetikkfabrikk og denne var i drift til 1989. Krambua var i drift i same tidsrommet som det var aktivitet på Fabrikken. Krambua hadde også eit eige bakeri, som var kjent for ekstra gode langebrød og skillingsbollar. Idag er det roleg i kaiområdet i Bjørsvik, ein nedlagt fabrikk, med imponerende trebygningar, ei nedlagt Krambu og veteranbåten "Gamle Oster" ved kaien. Miljøet er tidsriktig for desse tre gamle kjenningane frå gamle dagar.

Tida i Bjørsvik er blitt nytta til rydding ombord og til vedlikehald. Rusten i lasterommet vart fjerna med hydroblasting med 2700 bar. trykk. Rusten fauk "vegg i mellom". Etterpå vart det 2 strøk primer og eit toppstrøk.

Mange tykte at det var noko framand med det blåmalte skroget. Det vart difor bestemt at skroget skulle bli svart igjen så raskt dette lot seg gjera. I slutten av juli var dette utført. Det var lite rust på skutesidene og jobben gjekk greitt. Den siste jobben hittil har vore å fjerna all maling på rekkverket på promenadedekket og å prime/male dette.

I månadsskiftet mai/juni drog 5 mann til Holland for å oververa ein dampbåtfestival og å knyta kontaktar innan dette miljøet. Dei kom heimatt med tilbod på eit komplett maskineri, med triplemaskin og skotskekjele m/tilbehør. I midten av august drog 2 mann attende til Holland for å ta målingar av maskina og å sjå nærare på kjelen. Kjelkontrollen er no igang med å berekna høgste tillatte damptrykk for kjelen og me er lova svar i nær framtid. Såframt damptrykket blir tilfredsstillande, så vil maskineriet bli kjøpt.

Den 13. august gav Riksantikvaren "Gamle Oster" status som verneverdig skip. Dette var ei stor oppmuntring for alle oss som er involvert i restaureringa av sjølvaste Gamle Dampen.

Det arbeidast også med å få klar ein prosjektplan, med estimerte kostander for restaureringa. Fram til no har problema lete seg løysa etterkvart. Styret i Nordhordland Veteranbåtlag er klar over at det vil bli mange tunge kneikar å passera vidare framover. Heile tida er det spørsmål om kor ein skal skaffa pengar ifrå. Hittil har dette lete seg løysa takka vere ein villig bank, fleire velvillige bedrifter og mange gode Oster-vener.

Prosjektet vil vera heilt avhengig av slik støtte vidare framover, dersom restaureringa skal lukkast.

Målet er at me kan blåsa i dampfløyta og at skipet kan gå for eiga maskin ved Tusenårsskiftet.

Tor Bjørgaas

Ad «Styrbjørn» – liv og levnet

I forrige nummer av Dampskibsposten annonserte vi at "Styrbjørn" skulle under trykk. Etter en ukes *pen* oppfyring, hadde vi 5 kp (bar) trykk på kjelen den 20. juni. Fullt trykk er 9,2 kp/cm², men med en uisolert kjele lot vi det holde med 5 kp. Noen små lekkasjer ble oppdaget og rettet på, ellers var alt i orden.

Vi slapp damp på "systemet" og kjørte ankervinsjen og en duplex pumpe i maskinen. *En behagelig følelse.*

Neste post etter oppfyringen av kjelen har vært å få kjelen isolert - fagmessig. Ut fra kostnadene på ca.: NOK 50.000,- har vi vurdert å gjøre arbeidet selv, for å spare klubben for utgiftene. Gjennom gode bekjentskaper og velvillige sponsorer, samt litt flaks og tilfeldigheter, har vi i løpet av juli fått isolert kjelen. Arbeidet er utført av fagfolk og klubbens utgifter er: NOK. 0,-.

Dette har vært en stor inspirasjon i det videre arbeidet med å få skipet i drift for egen maskin.

Nå som kjelen på sett og vis er ferdig, noe kosmetisk gjenstår, blir det skroget, med planlegging av plateskift som blir neste "hodepine". En dialog med styret og Riksantikvaren er i gang for å vurdere omfang, kostnader og muligheter.

Etter sylinder og lagerkontroll vil vi prøve å move maskinen senere i høst. Vi har hele tiden noe å se frem til i form av delmålssettinger.

Erik Steen



Testing av sikkerhetsventilen 20. juni 1996.

Med M/S «Granvin» til København

Den 12.juli la Granvin ut på sin lengste reise i sitt 65-årige liv, men aldri har det vel vært mere kav og styr for å kaste loss.

Etter innbydelse fra Gamle Skibes forening i København, ble det vedtatt på et styremøte i vinter at Granvin skulle delta i North Steam. Den 14. juni ble det sendt søknad til Skipskontrollen i Bergen om å få fartstillatelse Bergen - København - Bergen.

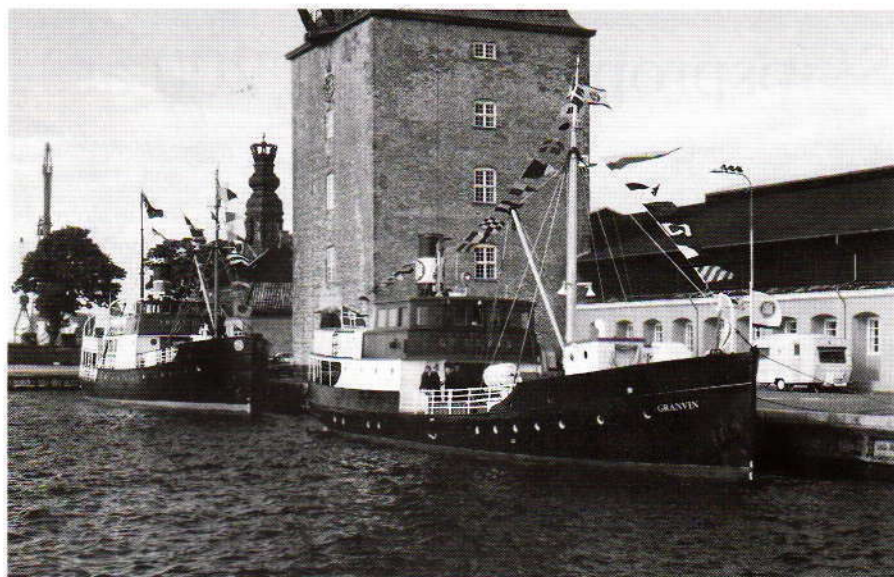
Tiden gikk og vi måtte purre på søknaden. Den var blitt borte, forsvunnet i systemet. Nå begynte det å haste. Skipskontrollens besiktigelsesmann kom ombord og var i utgangspunktet negativ til å gi fartstillatelse. Båten var for liten, den var for lang osv. Etter mange samtaler og argumentasjon til ulike personer innen skipskontrollen, både lokalt og sentralt, var det ikke mulig å få fartstillatelse. Stemningen var dyster og mannskapet begynte å forberede en annen ferie. Noen satte seg i bilen og ville kjøre til København. Datoen var tirsdag 9. juli kl.12.00. Så ringte jeg til Jon Schrøder og fortalte hvordan situasjonen var. Klart dere skal til København var svaret, ikke forlat telefonen. Kl. 15.00 ringte Jon og fortalte at fartstillatelse var blitt gitt og at faks var sendt. Hvem han hadde snakket med, det er en annen historie. Få minutter etter kom Skipskontrollens besiktigelsesmann ombord med fartssertifikatet og nok en gang kontrollerte han båt, utstyr og sertifikater. "Alt i orden, god tur". Ny telefonrunde til mannskapet om å komme ombord. På mobiltelefonen ble to kontaktet på høyfjellet, de gjorde en u-sving og var ombord om kvelden.

Avgang ble satt til onsdag 10. juli kl. 10.00. Proviant ble handlet for 2 døgn. Turen var beregnet til å ta ca. 55 timer så vi måtte gå "non stop". Onsdag kl. 10.30, litt forsinket, kastet vi loss. Nå var stemningen høy. Værgudene var oss bi, frisk bris fra nord. Vi gikk innom Leivik på Stord for å ta med to av mannskapet og på neste stopp Tananger kom siste mann ombord.

Full fart mot København.

Normalt går vi "lett" med Granvin, men nå ga vi "et par hakk". Rubben dunket trofast, skulle bare mangle den skulle jo til København. Seilasen over Kattegat gikk hurtig og greit, vi logget opp i 12 knob takket være god "frisker" i hekken. Normal fart er 10 knob. Vi nærmet oss Helsingborg og anropte Børøysund. Der fikk vi til vår forskrekkelse høre at de var blitt pårendt av en hollender (den flytende?) Assistanse var unødvendig.

Fredag den 12. om formiddagen ankom vi Marinelholmen i København sammen med Børøysund og Bohuslän. Vertsbåten Skelsgør tok imot med salutt. Vi hadde brukt 44 timer fra Marinelholmen i Bergen til Marinelholmen i København.



D/S «Børøysund» og «Granvin» ved Holmen i København.

Foto: Harald Sætre.

Det er alltid "deilig å være norsk i Danmark" sies det. Alt var vel ordnet av Skelsgørs medlemmer. Hyggelig vertskap og god stemning som det alltid er på stevnene. Lørdag var det åpent skip og turer på havnen og festlig lag sammen om kvelden. Tiden går så altfor fort når vi er i godt lag.

Hjemturen seilte vi sammen med Børøysund. Første etappe var Helsingborg. Neste dag, Skagen. I Skagen stoppet vi en dag for å slappe av og på sightseeing. Vi provianterte, og kastet loss tirsdag den 16 kl. 23.00. Det blåste friskt fra nord, så det ble litt stamping. Planen var å være oppunder Listalandet om morgenen neste dag før vinden økte på. Litt overvann ble det jo, men alt var under full kontroll. Vår kaptein sa det slik: "Vi har da vært på sjøen før, og det har nå vært litt forskjellig".

Kaptein Jon Rebnord har "bare" 44 års fartstid.. Onsdag kveld var vi i Tananger og satte iland stymannen vår, Torstein Landa. Vi fortsatte til Leirvik der Odd Angeltveit og Inge Øpstad gikk fra borde. Nå var det siste etappe igjen - Bergen. Vi var fortøyd ved Marineholmen nok en gang kl 14.00. WELL DONE.

Det var en relativt lang tur, tilsammen ca. 120 gangtimer, men vi opplever så mye på turen. Bare dette å møte likesinnede, snakke om veteranbåter og utveksle erfaringer, gir inspirasjon til å fortsette driften av Veteranbåtlaget.

Vi håper at "Granvin" kan være med på veteranbåstevner også sener, og kanskje "Granvin" om ikke så mange år kan være "vertskapet"?

Kåre Taule

Skipspropellen snart 200 år

Det er mange som slåss om æren som skipspropellens oppfinner. De fleste land har en eller flere med i kappløpet. Amerika, England, Frankrike, Sverige, Østerrike, ja selv et så forsiktig sjøfartsland som Sveits, har navn som aspirerer til oppfinnertitelen. Det henger antagelig sammen med den ting at det som de fleste trodde var den fullt ferdige propell, allerede var oppfunnet i god tid før dampskipet holdt sin inntreden i verden. Arkimedes, antikkens store matematiker og hydromekanikkens far, laget sin spiral eller endeløse skru. Inne i et rør kunne den brukes til å heise opp vann fra brønner.

Når denne spiralen således kunne "skru" vannet oppover, måtte den også kunne "skru" vann horisontalt akterover, og derved skip fremover. D.v.s i prinsippet som dagens vannjet.

Den første gang i historien en hører om ideen om å anvende en skru til fremdrift av skip, er i et skrift fra 1680 av engelskmannen Hooke. Etter det fulgte mange forslag. Et av disse er vist på fig.1. Det stammer fra 1785 og er gjort av J. Bramah. Ingen av forslagene fra denne tiden ble imidlertid utført i praksis så vidt vi vet.

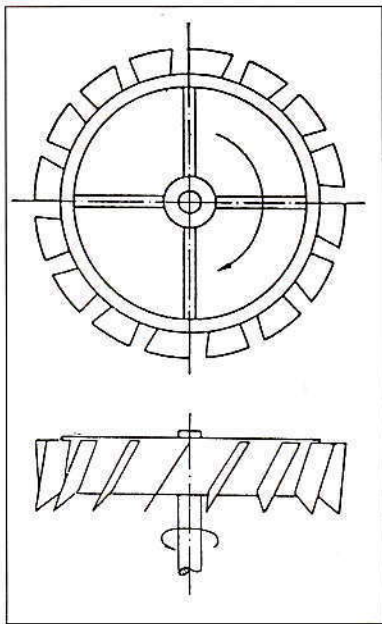


Fig. 1.

Det var også mange andre som tidligere kom på denne tanken, blant annet 2 franskmenn, Du Quet og Paucton, to amerikanere, Bushnell og Fulton, og sveitseren Bernoulli, som er kjent for sin lov om veskens bevegelsesenergi-"Bernoullis Lov". Men da Østerikeren Josef Ressel i 1727 fikk et slags monopol i havnebyen Trieste på å drive båter med en spiralformet skru i baugen på båten, kunne han ikke få patent. Men senere da han fant på å anbringe skruen akter i båten og foran roret, fikk han denne ordningen patentbeskyttet. Østerikerne anser derfor Ressel som propellens oppfinner.

Det var først etter år 1800, da en brukbar dampmaskin sto til disposisjon som kraftmaskin, at ideen om propellen ble virkelig gjort. Skipspropellens snart 200 års jubileum refererer seg til at oberst John Stevens

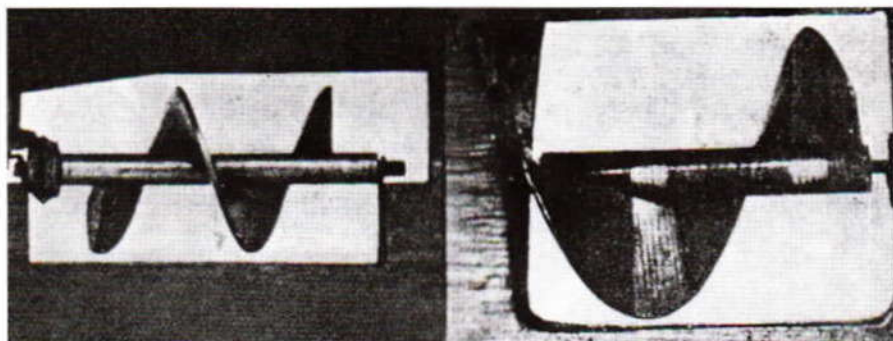


Fig. 2. Til venstre Smith's første propell av 1836 med to vindinger på spiralen, slik den så ut før "uhellet" forbedret den ved å slå av den ene vindingen.

Fig. 3. På den måten ble formen til høyre oppfunnet, noe som for øvrig var helt overflødig da østerikeren Ressel hadde patentert den 100 år før.

i 1804 bygget og kjørte en propell-drevet dampbåt på North River ved New York. Videre lønnsom drift var det imidlertid ikke, så båtens to propeller ble senere skiftet ut med skovlhjul som var det vanlige for den tidens dampskip. Med sine store skovler gjorde disse første damperne ikke noen særlig flott figur, når en skarp og smekker klipper passerte dem for spente seil i all sin hvite prakt.

For at dampen skulle seire på sjøen måtte det en særlig tilpasning til. Det måtte skapes noe fra nytt av, noe særlig for sjø og skip som ikke kunne lånes fra landjordsteknikken. Og det var propellen.

Nå skjedde det merkelige at engelskmannen Francis Pettit Smith i 1836 også fikk patent på en slik spiral, til tross for at det var et avgjort tilbakeskritt. Ressel hadde bare brukt en vinding på spiralen, Smith brukte to. Smith's første propell fig. 2 var en enkeltgjenget skruelaget av tre med $1\frac{1}{2}$ omdreining. Selve utformingen bygget på en gammel ide, og i praktisk forsøk viste propellen seg å ha en dårlig virkningsgrad. Ved et underlig sammentreff brakk en del av skruen under en av prøvene, og båten fikk plutselig større fart. Smith tok konsekvensen av dette, og forkortet etter hvert skruen til det framkom en tobladpropell av mere vanlig type, idet skruen ble gjort dobbeltgjenget. Fig 3.

Det var vanskelig å komme bort fra spiralen. Den synes så innlysende riktig. Vi ser liksom så tydelig hvordan den så å si skrur seg gjennom vannet.

Vi kommer så til han som franskmennene anser som propellens oppfinner, nemlig Frédéric Sauvage og hvis monument står i hans fødeby Boulogne-sur-Mer. Også Sauvage holdt hårdnakket på en fullstendig spiral à la Arkimedes, og han hadde lite hell med seg i begynnelsen, særlig da han fikk en uttalelse fra en kommisjon som den franske marine nedsatte: "Skruen kan ikke anvendes i større båter, for eksperimenter som nettopp er utført i Amerika, viser at dette prinsipp svikter i større skala". Dette var jo en skuffelse, men det hindret ikke at en ingeniør fra

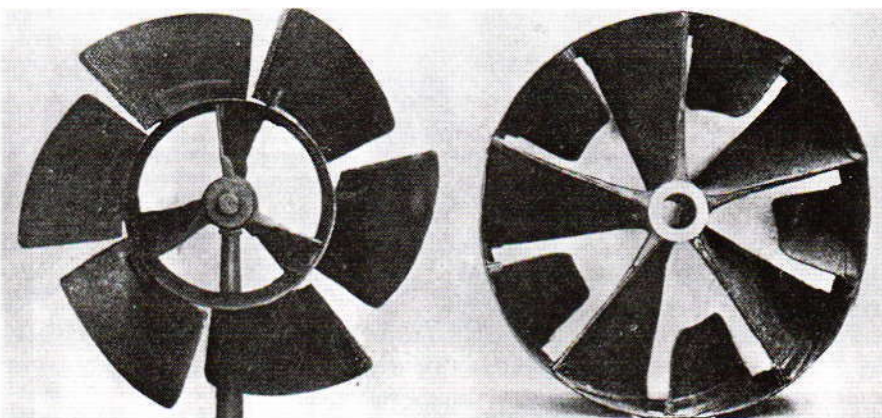


Fig. 4. Med svensken John Ericssons propell av 1843 til venstre nærmer vi oss moderne idéer. Men hvorfor denne ringen, når man likevel har en propell inne i den?

Fig. 5. Carlsund er kommet lenger i 1846. Med et beleilig "uhell" á la Smith kunne han stått igjen med en flott 5-bladet propell.

Havre, Augustin Normand, sammen med en engelsk mekaniker, Barnes, gikk sammen med Sauvage og bygde en båt, "Napoleon", for egne midler for å prøve systemet. Normand prøvde flere skruer av former som var mot Sauvage's ønsker og vilje, og kom på den måten bort fra spiralen. De forsøkte i alt 8 forskjellige typer, hvorav særlig den siste har et helt moderne ansikt. Det ble en stor suksess, istedenfor de åtte knop som man hadde påtatt seg å oppnå, ble båten drevet opp i elleve knops fart. Et avgjørende bevis for at man nå var på rett vei.

På tross av alle disse smarte oppfinnere er det imidlertid bare to menn som er blitt utpekt til å være propellens oppfinnere, svensken og Värmlendingen John Ericsson og engelskmannen Francis Smith. Begge framsto med sine propell-ideer i 1836, og deres konstruksjonen er såpass ulike at man må gå ut fra at de har fått sine inspirasjoner helt uavhengig av hverandre.

Enkelte moderne håndbøker forklarer propellens virkemåte på følgende enkle måte: "Under rotasjonen virker propellen i vannet som en mutter som beveger seg på en gjengestigning. Propellen gjør gjengestigninger i vannet, og på den måten skyver den skipet framover". Men måten å se det på, hviler ikke desto mindre på feilsyn, det nemlig at vannet stort sett er det samme som en kork som kan skru seg gjennom med en korketrekker.

Et propellblad virker derimot som vingen på et fly. Når flyet av luftpropellen trekkes gjennom lufthavet, gir vingene det en oppdrift. På samme måte går det når propellbladene av akselen drives rundt i sine krumme baner. De lager også en "oppdrift". Men da vingene her står vertikalt blir det for skipet en fremdrift.

Svensken John Ericsson hadde derfor en idé som lå sannheten nærmere. Propellen hans hadde mange blad, hvert enkelt av dem bare et ganske lite stykke av en spiral

med svak stigning. Det vitner om en god hydrodynamisk teft hos denne mannen. Men noe helt vellykket ble det ikke av det. Bladene sto på en ring langt ute på propellakselen, en ordning som har mange svakheter. Blandt annet vil en slik propell få meget store dimensjoner i en noenlunde velvoksen båt.

John Ericsson propell av 1843 er vist på fig 4 og som vi ser nærmer vi oss moderne ideer.

En annen svenske, Carlsund- er kommet lenger i 1846. Uten den ytre ring ville vi hatt en fembladet propell som vist på fig. 5.

John Ericsson vokste opp i det lille gruvesamfunnet Långban i Värmland, hvor hans far var gruvefogd. Det som framfor alt kjennetegner Ericssons oppfinnergeni, var hans allsidighet. Foruten skipspropellen har han oppfunnet varmluftmaskinen, dampbrannsprøyten og panserskipet. Fra 1826 til 1839 var Ericsson bosatt i England, her deltok han i en konkurranse for damplokomotiver med sitt selvkonstruerte lokomotiv "Novelty", men ble slått av engelskmannen Georg Stephensons maskin, "The Rocket". Tross vellykkede prøver med propellen vant Ericsson lite gehør for sin oppfinnelse i England, og dro derfor til Amerika, der han hadde mer hell med seg. Den amerikanske marine ble sterkt interessert, og snart ble den amerikanske fregatten "Princeton" utstyrt med 400 hk. dampmaskin som drev en Ericsson propell, denne gang plassert "riktig" i akterstevnen. "Princeton" som hadde dimensjonene 164' x 30' og 17'6" dypgående, gjorde hele 14 knop. Propellen gikk nå sin seiersgang, og i 1845 lot den engelske marine seg overbevise av et race mellom hjulbåten "Alecto" og Smith's propelldrevne "Rattler". Propellen ble innført i nesten alle nybygde orlogsfartøyer. I handelsflåten gikk overgangen langsommere, og til å begynne med ble propellen bare brukt ved siden av skovlhjulene. Den berømte "Great Eastern", sjøsatt i 1858, hadde således to skovlehjul på 57' diameter drevet av en 3000 hk. maskin, og en propell med 24' diameter drevet av en maskin på 4500 hk. "Great Eastern" var et enormt fartøy for sin tid med et deplasement på 27 000 tons.

Jon Ericsson vant også stor ære og berømmelse med sitt panserskip "Monitor". Denne fartøytypen gjorde seg særlig bemerket under den nordamerikanske borgerkrigen i 1860 årene.

Et tverrsnitt midt på et propellblad ligner tverrsnittet på en flyvinge, og det er de samme prinsipper som ligger til grunn for utformingen, idet disse profiler gir en stor trykkraft (thrust) i skipets kurs, eller løft (lift) rett opp for flyets vedkommende. Imidlertid ville en vanlig propell kavitere sterkt nær spissene dersom disse hadde snitt flyvingeprofil. Det har vist seg at ved å utforme disse snitt som sirkelsegment, unngår man kavitasjonen og taper lite i thrust.

Begrepet "kaviasjon" er beskrevet mer i detalj nedenfor.

Utformingen av propellbladene gjennomgikk en stadig utvikling i årene fra 1860 og utover. I 1880 konstruerte Thornycroft en propell som så ut som den vi er vant

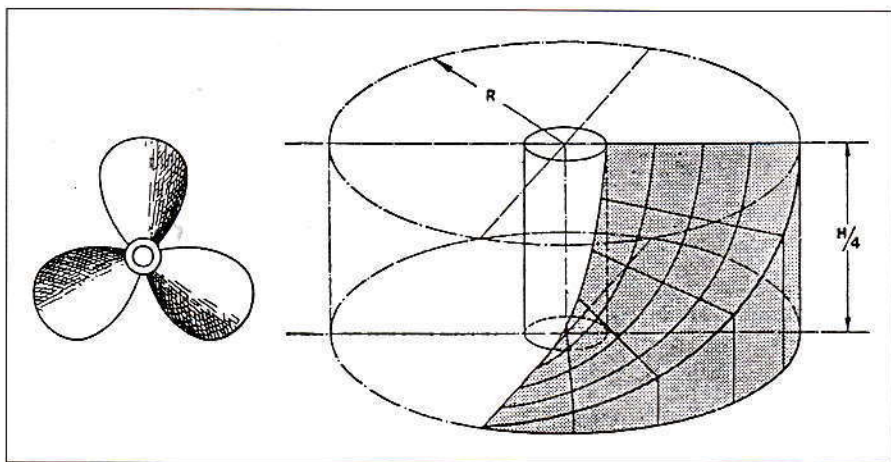


Fig. 6.

Fig. 7.

til å se i dag, se fig.6. De første propellene ble laget av tre, senere er det brukt bløtt stål, støpejern, støpestål, bronse og rustfritt stål. Moderne propeller består av et boss med 2 til 6 blad, det vanligste er 3 og 4. Bladantallet velges bl.a. ut fra hensynet til svingninger i skrog og aksel. Det vanligste er at boss og blad er støpt i ett stykke. Propellen kalles ofte skrue idet dens bevegelse, når den roterer, ligner den som f.eks. en vanlig treskrue gjør når denne tettes til. Den siden av propellbladet som ligger nærmest skroget, kalles sugesiden, den andre siden kalles trykksiden. I sin enkleste form er trykksiden en del av en skrueflate, fig.7. En slik flate framkommer når en rett linje, generatrisen, skjærer en akse, på samme tid roterer om aksens og beveger seg langs denne, begge bevegelsene med jevn hastighet.

Den avstanden målt langs aksens, som linjen beveger seg for hver omdreining, kalles vi stigningen H . Propelldiameteren ($2R$) er diameteren i den sirkel pladspissene beskriver når propellen tørnes. Den propelldiameteren en velger er begrenset av dypgående akter. Stort sett velger en størst mulig propelldiameter, idet en tar hensyn til at det er tilstrekkelig vannhøyde over propellen i ballast, slik at propellen hverken "slår tørt" eller "trekker luft" i moderat sjø.

Alt så tidlig som i 1894 ble en i England klar over at den belastning en kunne legge på propellen var begrenset, ellers inntraff kavitasjon, et uønsket fenomen ved skipspropellene. Slår en opp i et leksikon på propell, kavitasjon, vil en finne en slik forklaring: Ved stor belastning på propellen synker trykket på sugesiden til det danner seg vakuum i form av blærer, og vannet rundt bladet koker. En vet, at drar en høyt til fjells der lufttrykket er *lavt*, koker vann ved en lavere temperatur. På en kaviterende propell er trykket så lavt at vannet koker ved den temperatur som van-

net har rundt propellbladet. Kavitasjonen bryter ned den jevne strømlinjeformede vannstrøm rundt bladet, og reduserer derved virkningsgraden av propellen sterkt. Dessuten utsettes bladet for et heftig bombardement idet vakumblærene bryter sammen, og resultatet er en erosjon, utgraving av bladetsoverflate. Kavitasjon forekommer også på forkant av trykksiden, men denne form kan oftest rettes på med enkle midler.

For å redusere kavitasjonen må en ved en gitt diameter øke bladbredden eller gjøre bladet tynnere. Det fins imidlertid en grense for tykkelsen, idet bladets styrke må tas i betraktning. Bladtykkelsen er derfor bestemt av klassifikasjonsselskapene.

Propellens virkningsgrad er av overordtlig stor viktighet. Jo høyere virkningsgrad, desto høyere blir fremdriftmaskineriet utnyttet til å gi skipet fart forover. Det er av vesentlig betydning at akterskipet blir utformet på en slik måte at samspillet mellom propell og akterskipet blir best mulig. D.v.s. at linjene i skipet er utformet slik at vannstrømmen blir slynget akterover med minst mulig motstand fra skipet. I dag fremstilles det propeller som sammen med akterskipets utforming har en virkningsgrad på 75-80 %. Dette er meget høyt.

Ett hundrede prosent virkningsgrad på en propell er så rart det enn kan høres, hverken praktisk eller teoretisk mulig. Dette paradokset hører også til de ting som bærevingeteorien for flyet vil avsløre for oss. Det er nemlig umulig å lage ett vingeprofil hvor det ikke dannes hvirvler, turbulens og friksjonsmotstander som må overvinnes og frembringer tap.

Det beror sikkert ikke på noen tilfeldighet av Det norske maskinistforbund har valgt propellen som sitt emblem. Propellen er en av de aller viktigste oppfinnelser som er gjort på det skipsmaskintekniske område.

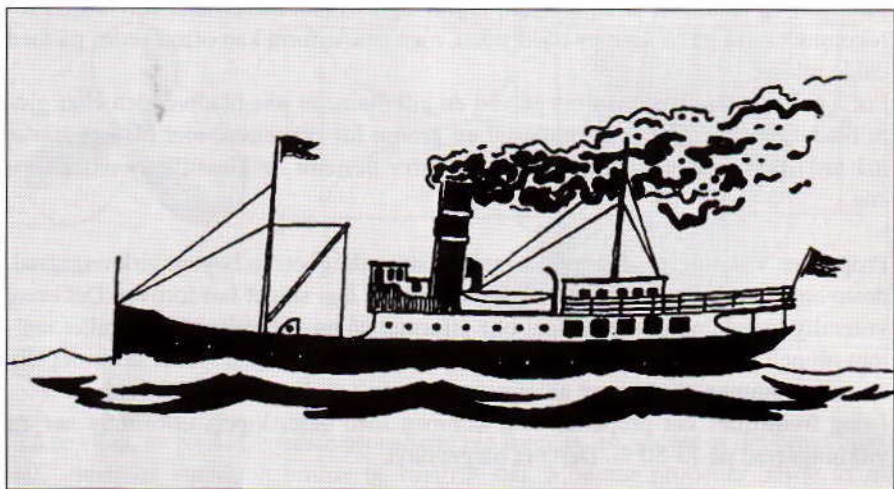
Jan Strand

Fritidsmaskinist M/S "Granvin" og forhåpentlig D/S "Stord I".

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



Dar kjem dampen . . .



D/S "Oster".

GJER VEL OG STØTT DETTE KULTURTILTAKET

Kvart lutbrev kostar NOK. 200,-, det same gjer eit års medlemskap i Nordhordland Veteranbåtlag. Ved kjøp av 10 lutbrev eller meir får du tilsendt eit inramma fargebilete i storleik A4 av D/S "Oster", slik han var, og vil verta om nokre år. Bilete i storleik A3 kan og tingast, og vert og gitt ut til større gjevarar og andre som har gjort gode tenester.

Styret vil nytta høve til å takka dei som alt har synt velvilje og interesse.

Innbetaling kan gjerast til:

Bankkontonr: 3640.07.25211 i Sparebanken Vest og

Bankkontonr: 0824.02.19604 i Postsparebanken.

Du kan og venda deg med stønad til kven som helst i styret, som vil gje deg kvittering for innbetalt sum. I alle høve vil du etter kort tid få tilsendt tinga lutbrev.

Adressa til laget er:

Nordhordland Veteranbåtlag,
5167 Ostereidet.

D/S «Oster» - en levende legende

D/S "Oster" - den sagnomsuste "gamle dampen" er kommet tilbake til byen og distriktet den trafikkerte i 55 år. Kjøpt tilbake av idealister og entusiaster, bymann og stril, organisert i Nordhordland Veteranbåtlag.

Etter 32 år i utlendighet, kamuflert som fraktebåten "Vaka", skal den nå restaureres og tilbakeføres til fordums glans og verdighet - selvsagt med dampmaskin og "pipa med låt". Riksantikvaren har gitt "Oster" status som veneverdig skip, og det gir de nødvendige premisser og føringer for restaureringsarbeidet.

Jeg bruker bevisst navnet "Oster", selv om båten foreløbig bærer navnet "Gamle Oster". Alle vi som brenner for denne ærverdige damen har imidlertid full tillit til at Bergen Nordhordland Rutelag (BNR) - hvor "Oster"s gamle rederi Indre Nordhordland Dampbåtlag (INDL) er innfusjonert - generøst vil stille det opprinnelige navnet til disposisjon for dampen. Fergen som nå heter "Oster" vil sansynligvis om kort tid bli overflødig i BNR's flåte, og det kunne vel være et passende tidspunkt for navnendring?

Mitt forhold til D/S "Oster" bærer i seg barndommens lyse sommerminner om reise på landet til mormor og morfar på Raknes. Jeg var knapt 8 år gammel da båten, til min store sorg og fortvilelse, ble solgt. "Jamen koffor, han e' jo så fin - kordan ska' vi no komme på landet?" var tanker og spørsmål som 8-åringen gjorde seg i 1964. M/S "Bruvik" var nok en stor og flott båt, men den kunne i en liten kjuagutts øyne likevel aldri erstatte "Oster". M/S "Hosanger 1" vil jeg ikke snakke om engang. Dessuten sluttet båten å gå oppom Raknesvåg, så det ble plutselig så mye mer omstendelig å reise på landet når vi var henvist til å gå i land i Hjellvik.

Hva var det så med "Oster" som gjorde et slikt inntrykk på en liten guttepjokk at han aldri har kunnet glemme denne båten? At han senere som voksen mann fremdeles får gåschud på ryggen når han hører den helt særegne dampfløyten i intro'en til Ivar Medaas "Dar kjem dampen"? At han på kontoret, til manges forundring, har hengende det "klassiske" bilde av båten under full steam? Noe nesten magisk må det jo ha vært når minner og inntrykk fra mer enn 30 år tilbake fremdeles er levende.

Av en eller annen grunn kan jeg ikke huske hvordan "Oster" var innvendig. Når jeg tenker tilbake på turene med båten, så foregikk de "alltid" i sol og fint vær som selvsagt ble nydt på dekk - de voksne sittende på de velkjente klappstolene med INDL innvevet i setetrekket, og guttungen høyt og lavt for å utforske båten. Det har nok sikkert vært mange reiser i regnvær også, men i erindringen fremstår alltid turene på landet som solskinnsturer. Det jeg *kan* huske av interiøret er den lille stersen på styrbord side (det var der brusen var å få kjøpt!) og byssen med den



D/S «Oster» i Bjørsvik 2. pinsedag 1953.

"svære", svarte vedkomfyren. "Oster" hadde, i tillegg til salongene på promenadedekket, visstnok også salong under dekk både for og akter, men det var "forbudt område" for meg. Der nede foregikk det visst former for tidsfordriv som ikke var passende for en 6-8 åring.....

Turen innover til Raknesvågen tok en "evighet", fortoner det seg som. Etter første stopp i Salhus, skulle "Oster" oppom "alle" steder. De voksne syntes nok det gikk alt for lang tid før vi var fremme, men for oss unger var det spennende hver gang vi kom til et nytt sted. Mange av stoppestedene var trange og kronglete, særlig på fjære sjø, og dampskipet "Oster" var vel ikke det letteste å manøvrere heller. Derfor er de intense klemtene fra maskintelegrafen en lyd som fremdeles sitter som spikret.

Ellers er det forunderlig hvordan enkelte sanseinntrykk, situasjonsbilder, lyder, ja endog lukter - etter mange og tredve år - fremdeles sitter i hukommelsen. Først og fremst er det lyden av fløyten. Det var en sann fryd å stå fremme i baugen når vi nærmet oss ett av stoppestedene og se opp på broen, vente på at kapteinen skulle gripe føytesnoren og deretter høre det første hese gaulet som langsomt steg til den velkjente, "Oster"-lyden. En uforglemmelig lyd, men også en visuell opplevelse med den hvite steamen som en vifte ut av den blanke messingfløyten oppe på den høye, skinnende svarte skorsteinen. Og deretter lyden av maskintelegrafen som gikk som "klokkespill".

Et annet spennende sted å stå, var ved sky-lightet over maskinrommet. Det stod



D/S «Oster» ut frå Bjørsvik 2. pinsedag 1960.

Foto: Tor J. Bjørgaas

alltid åpent og gav et kjærkomment blick ned i "Oster"s hemmelighetsfulle indre. Var åpningen stor nok var det mulig å se den pulserende dampmaskinen med alle sine bevegelige deler - for ikke å snakke om hver gang fyrbøteren åpner døren til fyrgangen under kjelen for å hive noen skuffer med kull inn i det flammende gapet. Etter en stund kunne vi så løfte blikket mot skorsteinen og se den gråsvarte røyken velte ut. Var det vind kunne det lett hende at kullrøyken slo ned over akterdekket, til de voksnes store irritasjon og heftige utbrudd. Vi unger syntes bare det var gøy.

Opp gjennom det åpne sky-lightet steg det alltid en varm eim av kull, smørølje og en masse andre lukter som er helt spesiell for dampbåter - en lukt som jeg synes å kunne kjenne den dag i dag.

"Oster" var ikke utstyrt med styremaskin. Fra det enorme teakrattet i styrehuset gikk det kjetting ut på begge sider og akterover langs rennesteinen og inn i en trekasse på akterdekket, hvor rorstammen kom opp. Denne trekassen var ikke tett, og jeg husker godt hvor fascinerende det var å kikke ned i den når de på broen gav ror. Raslingen fra kjettingene var meget hørbar.

Nå er altså ringen på en måte sluttet. Som for 88 år siden kom "Oster" i år fra Kristiansand til Bergen for å trafikkere mellom Bergen og Nordhordland. Ikke som i 1908 i regulær rutefart, men nå som et levende kulturminne om både fjern og nær fortid.

Mens båten i 1908 kom ny og fin fra Christiansands Mek. Værksted, var den nå i

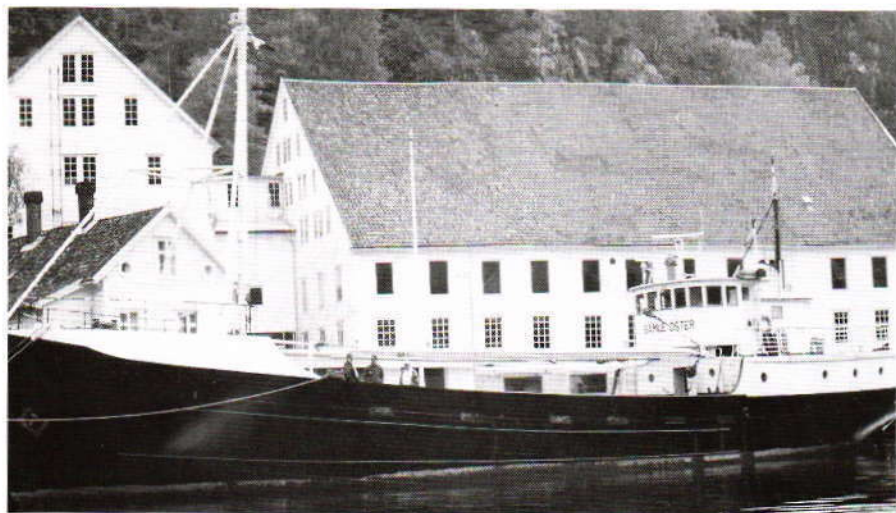
1996 ganske nedslitt etter mange lange år som fraktesbåt. Et omfattende og nitid arbeid ligger foran oss før D/S "Oster" igjen kan fyre opp under kjelen.

Men dette behøver nødvendigvis ikke ta så lang tid eller bli uoverstigelig kostbart. Utgangspunktet er nemlig meget godt. Først og fremst er skroget og de gjenværende, originale delene av overbygget i overraskende god forfatning, og alle sertifikater er i orden. Dernest ser det ut til at det skal gå lettere enn en kunne frykte å skaffe egnet dampmaskin og kjel. Dette kunne kanskje vært den største bøygen i restaureringsarbeidet, men ser nå altså ut til å få sin løsning, og det til meget overkommelig penge.

Til restaureringsarbeidet, både interiørmessig og eksteriørmessig, finnes det et særdeles godt billed- og tegningsmateriale å støtte seg til - i tillegg til at svært mange har bevart en nesten fotografisk erindring om hvordan enkelte detaljer var. Til stor hjelp vil også en hel serie fotografier fra fotograf Hans Kr. Bukholm være. Da "Oster" lå ved Mjellum & Karlsen på Marincholmen våren 1964, og det ble klart at den ville bli avhendet, tok unge Bukholm og nærmest detaljfotograferte båten fra for til akter. Denne fotoserien er dermed av uvurderlig verdi i det restaureringsarbeidet som nå så vidt er påbegynt.

Vi kan i dag prise oss lykkelig over at de som stod for ombyggingen av dampbåten "Oster" til lastebåten "Vaka" var nøysomme og kostnadsbevisste mennesker. Deres utgangspunkt var at det som kunne brukes, det skulle brukes. Derfor er såvidt mye av "Oster" fremdeles intakt. Det gjelder bl.a. pullerter, begge ankrene med kjettinger, alle sideportene på fordekket, nedgangskappen til salongen forut, innkledningen akter, lysventiler med glass og naglerad, noen innvendige skott, et par benker med originalputer, hovedtavlen med originalinstrumenter, mesteparten av dekkshus og hele promenadedekket. Resten, dvs overbygget midtskips, broen, båtdekket, salongen osv. må da bygges opp igjen etter det foreliggende kildematerialet, og selvsagt etter antikvariske prinsipper.

Men ikke alt som ble tatt iland fra "Oster" i forbindelse med ombyggingen ble kassert. Som om noen skulle ha visst eller hatt en hemmelig drøm om at "gamle dampen" skulle gjenoppstå, har mye utstyr og detaljer blitt tatt vare på - enten rent tilfeldig eller som klenodier. For hør bare; i Ølensvåg, hvor båten ble ombygget til lastebåt, har Veteranbåtlaget funnet igjen en del av skorsteinen. Den ble brukt av en privatmann som pipe i et lite røkeri. De to trappene ned til salongene forut og akter, fant man på trelastlageret til Berge Sag & Trelast, helt intakte. Der har man også funnet igjen et par av vindusrammene til overbygget. Og jammensanten; i en liten pappeske lå til og med de blanke bokstavene til navnet som stod på brofronten! Alt dette har Veteranbåtlaget nå fått overta. Dessuten er det kommet laget for øre at det store skipsrattet skal eksistere, og dette vil nok bli undersøkt nærmere. Fra før tør det være allment kjent at skipsklokken i 1964 ble gitt til Døvmennigheten i Bergen til bruk som kirkeklokke i Nonneseter kapell, hvor menigheten holdt til inntil for få år siden. Og selve juvelen - dampfløyten - tok



Gamle «Oster» i Bjørnsvik 1996.

Foto: Bodil Heggø.

INDL heldigvis vare på i 1964, og den befinner seg nå på kontoret til BNR. Kan vi håpe på nok et velvillig håndslag fra BNR, slik at den berømte fløyten atter kan lyde? En hvilken som helst annen tilfeldig dampfløyte på "Oster" vil jo ikke bli *helt* det samme.

Hva så med alt det andre utstyret fra "Oster": natthus, maskintelegraf, talerør, livbåter, byggenummerskilt, innredningsdetaljer fra lugarer og salonger osv? Havnet det bare på bosshaugen, eller kan det tenkes at noen har tatt vare på også noe av det? Jeg vil herved benytte anledningen til å anmode alle som på en eller annen måte var involvert i ombyggingen i 1964 om å tenke godt etter og eventuelt kikke gjennom gamle tøler. Skulle ett eller annet med tilknytning til "Oster" dukke opp, så ta for all del kontakt med styret i Nordhordland Veteranbåtlag. Om det er defekt eller mangelfullt spiller ingen rolle. Det kan likevel være til hjelp ved en eventuell rekonstruksjon.

Men uansett, og på tross av den "flying start" restaureringsarbeidet faktisk har fått, så må svært meget gjenskapes og gjenoppbygges. I den forbindelse er det jo fantastisk at mange allerede har henvendt seg med utstyr og opplysninger om utstyr som kan brukes. Eksempelvis kan nevnes dampvinsj, daviter, 1 livbåt av riktig type, masteemne, utstyr til byssen, kjeledresser og uniformer til mannskap, m.m. Og mere kommer nok etter hvert.

Arbeidet så langt er utført som dugnads- og dokumentasjonsarbeid, men om litt må båten til verksted når det "tunge" stålarbeidet skal gjøres og maskin og kjele installeres. Tidsplanen som styret har satt opp synes realistisk. I år 2000 bør vi atter kunne glede oss over D/S "Oster" under full steam. Det er bare drøyt 3 år unna. 3-

5 millioner kroner lyder det foreløbige kostnadsanslaget på for å bringe dampen tilbake til etterkrigsutgaven, som er målet. Det er ingen avskrekkende sum.

Kostandene kan gjerne bli mindre, men alt avhenger av velvillig økonomisk støtte fra enkeltpersoner og næringsliv, antikvariske myndigheter og kommunene hvor "Oster" trafikkerte - og selvsagt kontingentbetalingen fra entusiastene i Nordhordland Veteranbåtlag. Så får man se hvor stor "egenkapitalfinansiering" man får til, og hvor mye som eventuelt må lånfinansieres. Kollegene i Veteransklipslaget Fjordabåten vil nok kunne gi nyttige råd og tips på veien.

Jeg vil avslutte denne kronikken med en appell til alle som har hatt et forhold til fjordabåtene - og det må være mange - om å slutte opp om restaureringen av "gamle dampen". Om ikke "Oster" akkurat var *din* båt, så er den arketypisk for de båtene som i generasjoner trafikkerte Bergen og det nære oppland, og *den er den eneste av sitt slag det i dag lar seg gjøre å restaurere!*

D/S "Oster" er allerede en legende - la oss alle nå sørge for at den også blir en *levende* legende!

Jostein Sørensen, Medlem av Nordhordland Veteranbåtlag

Båtene i Halden-kanalen

Harald Lorentzen: «Båtene i Halden-kanalen» er en hyllest til de små gamle tømmersleperne, til passasjerbåtene og minnene om vannveiens betydning for lokalsamfunnet. Heftet er illustrert med en rekke bilder og tegninger. Av innholdet ellers er det en fyldig skipsliste på 40 båter som forteller hver sin båts historie fra oppspanting 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 «Tertitten» og dampbåten «Turisten».

Båtene i Halden-kanalen



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

Thor Jensen - den «ukjente» båtbyggeren fra Porsgrunn

I sommer hadde Porsgrunn besøk av noen prektige seilskøyter. Nyoppusset og pyntet til fest var det vanskelig å akseptere at det var 100 åringer vi hadde med å gjøre.

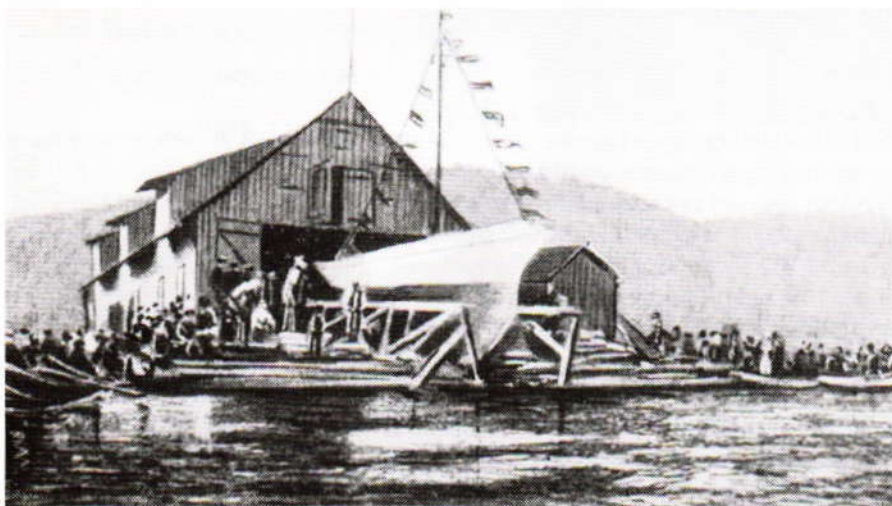
Disse fartøyene er mesterverkene fra båtbygger Thor Jensen i Knardalstrand, og representerer hvert sitt bruksområde.

Det er av lystfartøyet "Wyveren" som tilhørte godseieren Fredrik Croft på Croftholmen, los-skøyta "Frithjof" fra Larvik og redningsskøyta "Liv". Disse skøytene representerer det ypperste av norsk båtbyggerkunst, solid bygde fartøyer som kunne tåle alt hva værgudene kunne stille opp med. Nå kom disse flytende kulturminnene tilbake hvor de ble skapt, for å vise distriktet at Thor Jensens mesterverk flyter fremdeles og seiler like godt i dag, som den gang de ble bygget.

Om Colin Archers (1832-1921) los og redningsskøyter er det sagt og skrevet mye opp gjennom årene. Hans ruvende posisjon i norsk båthistorie har vel ført til at andre konstruktører og båtbyggere har blitt skjøvet noe ut av framstillingen. Det



Båtbyggeren: Thor Martin Jensen (1885-1933) fortjener full honnør for solid arbeid.



Porsgrunds Baadbyggeri: Kutteren «Mimmie» går på vannet.

«Mimmie» befinner seg hvisnok i Florida. Er det noen av leserne som kjenner til fartøyet?



100 år: Godseier Crofts praktfulle lystbåt «Wyvern» ble reddet takket være norsk oljeindustri. Tilhører nå Stavanger Sjøfartsmuseum.

gjelder ikke minst Thor Jensen som vel ikke har fått den æren for sitt arbeid han fortjener.

Her i distriktet er han temmelig ukjent, og mye skyldes vel at båtbyggeriet hans brandt ned og at desverre ingen av de staslige fartøyene han bygde ble igjen i vårt farvann. Men det er i alle fall gledelig å kunne slå fast at vi har rike tradisjoner på design og håndverk. Stadig ble nye og prektige fartøyer unnfanget og oppspantet i byen. I 1871 bygde Gunnar Knutsen lystbåten "Per Gynt" og rundt 1880 "Terje Vigen" på familieverftet på Frednes. Denne fantastiske kutteren ble hugget opp i en alder av 76 år. Gamle båter var ikke verneverdige i 1957.

Men tvers over elva på Porsgrund Baadbyggeri i Knardalstrand ble det bygget båter som har vist hva de duger til. Takket være dyktighet i båtfacet, men også en rekke entusiastiske slitere, fanatisk opplukt av å restaurere og bevare de stolte fartøyene med de lange merittlistene tilbake til livet.

Thor Jensen (1855-1933)

Thor Jensen var opprinnelig fra Gjerstad- kanten og begynte sin båtbyggerkarriere

som læregutt hos Colin Archer i Larvik i 1870-årene. Her lærte han at en båtbygger ikke bare måtte ha grundige kunnskaper om trevirket han benyttet, og et godt håndlag med verktøyet. Han måtte også ha sans for god formgivning og et skarpt øye for linjene i båten. Han forsto nok at det å bygge seilende redningsskøyter krevde det ypperste av håndverk. Som tegn på anerkjennelse og dyktighet i båtbygget ansatte Colin Archer Thor Jensen i 1882, som formann ved verftet på Tolderodden. Hans årlige lønn ble kr. 200, som ble betalt av Archer kvartalvis.

I 1884 sluttet Jensen og begynte for seg selv og startet Eidanger Baadbyggeri på Røra. Det virket som om mesteren og formannen skiltes som gode venner, for da Thor Jensen forlot Larvik hadde han en solid rull med tegninger under armen.

Eidanger Baadbyggeri var i gang i 4-5 år og i den tiden ble det bygget tredve større og rundt hundre mindre seilbåter.

På ny ble det flytting, og i 1890 havnet han i Knardalstrand.

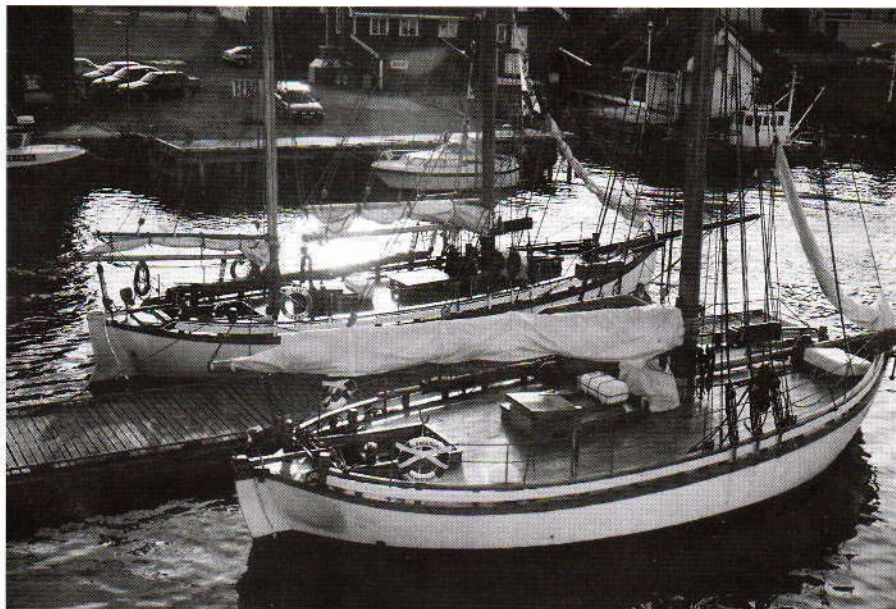
Firmaet ble kalt Porsgrund Baad-

byggeri og ble drevet i langt større målestokk. Båtbyggeren fikk et godt rykte for å utføre solid arbeid og båtbyggeriet ble et av de mest anerkjente i landet. Virksomheten gikk meget bra og han fikk flere pengesterke forretningsfolk interessert. Han kunne med stolthet uttale at selv losene på Vestlandet bygde sine båter hos ham, enda det var billigere hos vestlandske båtbyggere.

Men lykken varte ikke lenge. I 1895 brandt verftet ned og Thor Jensen sto på bar bakke. Etter en stund klarte han å starte opp igjen på en leid tomt like ved og i 1897 var han igjen i gang med å bygge større skøyter.



Losskjøyta «Frithjof» II fra Larvik er også 100 år. Thor Jensen bygde denne skøyta til Ula losen Thor Andersen, sønn av den legendariske «Ulabrand».



Redningsskøytene «Langesund» og «Liv», begge bygget av Thor Jensen.

Thor Jensen Baadbyggeri og Porsgrund Baadbyggeri ble slått sammen til Porsgrund Baad og Skipsbyggeri i 1900. Her ble det stor virksomhet til det igjen brant 8. oktober 1903. Skjebnen må ha vært hard for Thor Jensen og etter hvert ble han og Porsgrund Baadbyggeri nærmest glemt.

Men for de som vil vite mer om båtbyggeren og båtene han bygde kan jeg anbefale en rykende fersk bok. Boken er ført i pennen av James Ronald Archer ved Larvik Sjøfartsmuseum.

Thor Hansen



DET NORSKE VERITAS

Hvorfor bevarer vi skip?

Mye og variert innhold i nr. 46- utgaven av Dampskibsposten! Det norske maritime liv er et mangfold, både det eksisterende aktive og det vi pleier av historie.

Hvorfor bevarer vi skip? Er det personlige motiv? Kan det være dragningen eller lengselen mot havet - sjøen - vannet? Man blir "fanget" fordi det fenger, især når man engasjerer seg for en "sak".

Kunsten er å se helheten i bevaringstanken, det er f.eks. ikke enten "Børøysund" eller "Hestmanden", men begge deler.

Norsk skipsfart har vært og er fortsatt en svært variert og sammensatt næring. Fra f.eks. "Victoria" og "Triset" på ferskvann, til supplybåter og cruiseskip i fjerne farvann. Alt kan ikke bevares for ettertiden, men et utsnitt av skipstyper gjennom historien må vi se oss råd til å bevare.

Hva f.eks. med 1. generasjon supplybåter, er det noen igjen av dem? En viktig del av vår maritime oljehistorie, eller hva?

Er det virkelig mulig at Tinnsjø-"anlegget" inklusive "Amonia" og "Storegut" ikke blir tatt vare på? I så fall vil ettertiden dømme de som ikke er sitt ansvar bevisst. Hva skjer lokalt? Er dette også en nasjonal oppgave?

Vel, vel dette var noen tanker, men en milepel er nådd med "Styrbjørn", det ryker fra skorsteinen!

Erik Steen



Fra Truls Erik Dahl, medlem i klubben i Oslo har vi fått et fint poetisk innlegg.

Vi oppfordrer alle som har lignende tanker til å gi det videre til leserne av bladet.

Havhest

*Stolt vikingskip vil dra
av Vikenfjord
Skumbaug. Farten er stor
Hvasse vinder bar i fra
Uten seil. Det er nå. Og feil
Ombord er motor*

Skiltet til Fred Olsen

*I mylderet av skilt,
er Hvitsten er stedet,
fant jeg et som var snilt:
"Benytt parken med glede".*

Truls Erik Dahl

Slepebåten «Mørkfoss»

Venneforeningen Mørkfos og andre båter med tilknytning til Øyern.

Mørkfoss ble bygget som dampdrevet slepebåt i 1912. Delene til båten ble laget ved Glommen Mek. Verksted, Fredrikstad, og satt sammen ved Øyern og var verkstedets byggenummer 17. Bestiller var Fredrikstad Tømmerdirection, og i 1936 overtok Glommen Fellesfløtning driften.

Dampkjelen ble i 1939 bygget om fra kull til oljefyring. I 1953 ble dampmaskinen byttet ut mot en tresylindret Wichmann dieselmotor. I 1966 ble denne erstattet med en 8-sylindret MWM marinediesel med turboaggregat og en ytelse på 316 hk. Samtidig ble det bygget et nytt styrehus og kapteinslugar i stål. Det er slik båten fremstår i dag.

Mørkfos dro det siste tømmersepet over Øyern i 1985. Siden nedleggelsen av fløtingen samme året, har båten ligget i opplag ved Fetsund Lenser. Mørkfos eies i dag av Fetsund Lensemuseum, men den restaureres og disponeres av medlemmer av Venneforeningen Mørkfos.

Venneforeningens formål er å skape et miljø rundt slepebåten Mørkfos og andre båter som har hatt tilknytning til virksomheten rundt Fetsund Lenser.

Ønsker du mer informasjon, så ta kontakt med Åge Olav Olsen, tlf.: 63 88 45 44



Litt om «Granvin» 1996

Den 14. september avslutta "Granvin" sesongen. Sjølv om til dels dårleg vær i mai og juni førte til ein del avbestillingar, må vi likevel kunne sei oss nøgde med drifta.

Høgdepunktet var nok turen til København og deltakinga under North Steam i juli. Dette var eit oppdrag som krov grungige førebuingar og god planleggjing. Takka vere godt arbeid frå mannskapet si sida, gjekk turen utan problem. Meir om turen finn du på i eigen artikkel.

Hovudaktiviteten har i år som tidlegare vore dei tradisjonelle charterturane. Vidare har "Granvin" delteke i ulike kulturaktivitetar, m.a. vart det i samarbeid med Bergen Kystlag arrangert tur til Stavanger under Forbundet Kysten sitt landssteme i slutten av juli. Båten var også til stades under markeringsdagen på Bjørøy i mai og under Sunnhordlandsdagen på Stord i juni.

Jonsokafta vart det arrangert tur for medlemmer med familie og vener i Bergen. Turen gjekk sørover mot Fanafjorden. Ombord vart det sett opp to store griller, så sjølv om det var nærare 70 deltagere, vart det aldri lenge å venta på godbitane. Turen vart avslutta utanfor Laksevåg der det tradisjonelle tønnebålet vart tent.

I august fekk Hamnedagane i Haugesund vitjing av "Granvin". Denne turen er bitt ein årleg tradisjon som medlemmene i Sunnhordland står bak. Tidlegare år har Hamnedagane og Sildajazzen blitt arrangert same helga. Men i år blei Hamnedagane arrangert på eit seinare tidspunkt, noko som mange sette liten pris på. Hamnedagane og Sildajazzen høyrer, etter dei fleste si meining, saman. Så vi får vona at desse to kulturaktivitetane i Haugesund i ettertid vert arrangert same helga.

Tur med damptog, veteranbussar og fjordabåt er blitt ein populær rundtur i Bergen. I år vart det utført fire slike turar med utgangspunkt Strandkaia i Bergen. Også mange turistar frå inn- og utland har funne vegen til desse turane, som ei tid har lege på Internatt.

Medlemmene i laget som på fritida har stått for drift av "Granvin" har, som tidlegare år, gjort ein god og solid innsats. Tingingstenesta, som er utført av Vestlandske Dampbåtlag AS, har fungert godt. I skrivande stund er det planlagt ein "krabbetur" til skjergarden utanfor Bergen der mannskapet på "Børøysund" er invitert.

Harald Sætre

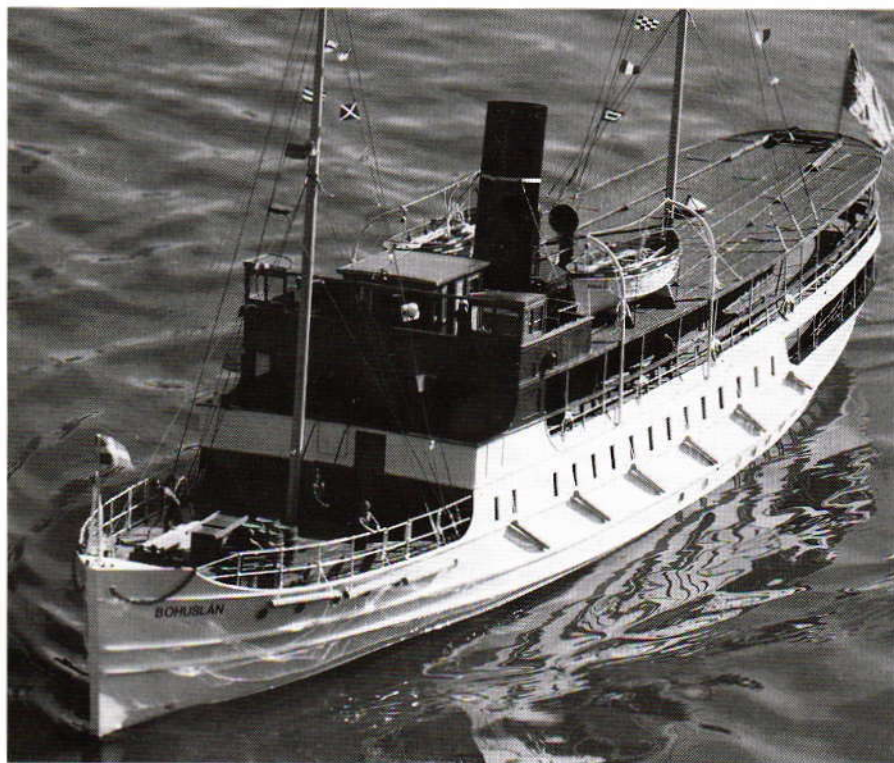
Nordisk mesterskap i skala modellbåt 1996

Helgen 19.-21. juni 1996 ble det arrangert nordisk mesterskap i skala modellbåt i Vallensbæk ca. 2 mil sydvest for København.

Fra Norge deltok 8 fra modellbåtklubben i Bergen og Arve Gudal fra Vestfold Modellbåtklubb. Han har sendt redaksjonen dette bilde.

Han vil gjerne ha kontakt med personer som kunne tenke seg å bli med i nordisk mesterskap i 1998.

Ta kontakt med: Arve Gudal
Jonas Lies vei 23
N-3022 Drammen.



Dampskipet «Bohuslän». Modellen har dampmaskin. Modellen er bygget av Arne Larsson, Sverige.

Maskinromantikk

Hans Peter Sæther har gledet mange med artikler. Her bringer vi et eksempel på noe av det vi synes er blandt hans beste ting.

De av oss som har vært så heldige å vokse opp i en kystby, og da fortrinnsvis før etterkrigstidens hårde og støyende dieselmiljø, vet hva maskinromantikk er. Det er lokalbåtens maskinrom. Vi kan fortsatt lukke øynene og gjenoppleve det hele: Varmt. Et sinnrikt kniplingsnett av jernsleider og rister nedover i eventyret. Ingen nikkel og krom, men linoljebrent, patinert, oljesvettende jern, som kjentes nesten mykt levende under hendene på vei ned. Trangt, naturligvis - ikke et definert rom med et stykke fremdriftsmaskineri i, men en tropisk grotte, overgrodd med gipsisolerte rør, ventiler, rekkverk og smøreoljeledninger, med maskinromfaunaens mystiske hvisling, knirk og sukling, opplyst av nakne lyspærer hist og her, med dette karakteristisk pulserende lyset. Høyt oppe, bak halvåpne, skitne skylights, en helt annen og mer prosaisk sirkelighet, som vi ikke lenger følte oss beslektet med. Dimensjoner. Tresylindret ekspansjonsmaskin ruvende i monumental rundbuestil, lange, slanke veivstenger, svingende som majestetiske palmestammer i monsunen (-eller var det passaten?), veivakselens kontravekt og eksentre som lekende hvaler opp fra veivkassens dyp og ned igjen.

Rytme. Fra den langsomste, dvelende skal-vi stoppe-eller skal-vi fortsette-balansen, til selvsikker dundrende marsj, som fikk hele rommet til å synge med. Glinsende olje og perlende vann, høypolerte glideflater som kom og forsvant, selvopptatt nikkende automatsmørere, nydelige håndsmidde manøvrerorganer, raslende maskintelegraf i skinnende messing. De uungåelige damplekkasjene, som kastet en aura av tropisk regnskog over det hele, og fremfor alt og igjen og igjen - rør og ventiler, i alle dimensjoner og alle himmelretninger.

Dette skulle ikke forstås. Dette skulle oppleves, som man skal oppleve kunst eller natur. For dette kunne umulig ha vært planlagt og konstruert i sterile ingeniørkontorer med tusj og papir. Dette var et naturens skaperverk, grodd opp av den sleipe, fruktbare dørken, klorede seg fast i steile skipssider, fra spant til spant, strebende opp mot det fjerne dagslyset. Intet menneske kunne pønske ut en så mangfoldig forvirring i en så naturlovbestemt balanse. Man følte fasinert ærefrykt, og et dunkelt ønske om å få lov til å leve her, å få anledning til å praktisere jungelens lov, ikke som hersker, men som ydmyk tjener.

Ingen ingeniør, stilt overfor den mest avanserte maskinteknikk-triumf, vil noen sinne kunne oppleve en slik berusende sanseorgie. Vi lar oss fortsatt imponere av dimensjoner. Vi anerkjenner presisjon, hurtighet og styrke. Vi er til og med blitt estetisk bevisste, i vår bedømmelse av maskiners form og farve. Men det er kunnskapens golde vurdering. Vi har ingen ting å gi, hinsides teknologiens logiske lo-

ver. Moderne maskiner har ingen sjel, fordi de aldri har fått føle kjærlighet eller ærefrykt. Beundring og anerkjennelse er ganske enkelt ikke nok.

Moderne maskiner har ingen sjel, sa vi. Men slik er det egentlig ikke. Det er bare vi som er sjelløse i vår omgang med dem. Hvis vi kunne gjenbesøke vårt barndoms maskinrom i dag, vet vi at jungelens mystikk ville være borte. I stedet ville vi se et sørgelig rot, plasskrevende overdimensjonert utstyr, dårlige planløsninger og håpløst tungvinte kontrollorganer. Vi ville til og med synes å kunne se den redselsfullt lave termiske virkningsgraden. Og vi ville ryste på vårt formelbefengte, effektivitetsfebrile hode.

Men likevel. Vi har en gang opplevet det, og en slik opplevelse er en formue man aldri klarer å sløse helt bort. Den sitter igjen som en slags utilfredsstilt lengsel, en ærefrykt for materialer og masser og samspill. Vi er de siste, aristokratiske maskinromantikere.

Stakkars alle kommende, fattige ingeniørgenerasjoner.

Små nytt

"Navigare necesse est, vivere non est necesse"

Dette er et latinsk uttrykk og betyr: "Å seile er nødvendig, å leve er ikke nødvendig". Dette er et utsagn som de fleste av oss kjenner, selv om noen kanskje studerer på hvordan det kan være mulig å seile uten samtidig å være i live. Det andre må nødvendigvis være en forutsetning for det første.

Utsagnet er ikke et fiffig påfunn av en eller annen dikter, men stammer fra en reell situasjon. I følge Plutark (død ca. 120 e.Kr.) skulle Pompeius føre en flåte med korn til Roma i år 56 f. Kr., men det var storm og mannskapet hadde ikke mye lyst på turen. Men Pompeius ga ordre om å sette seil, og føyet så til de berømte bevingede ordene.

Det er ikke opplyst hvordan han i påkommende tilfelle hadde tenkt å løse overnevnte dilemma på en praktisk måte.

Vidar Lund i bladet "Svanen"

Ubåt fra 1864 funnet i USA

En ubåt som tilhørte sørstatene, og som sank under mystiske omstendigheter utenfor kysten av Sør-Carolina i 1864, er nå funnet igjen av noen dykkere. Arkeologer og dykkere som har undersøkt funnet tror at de har funnet ubåten CSS "Hunley", som var 13 meter lang og 2 meter bred. Undervannsbåten CSS "Hunley" sank med et mannskap på 9 personer den 17. februar 1864, etter å ha senket et av nordstatenes krigsskip, USS "Housatonic". I følge Foster var dette første gang en ubåt senket et krigsskip.

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

