

DAMPSKIBS

P O S T E N



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 1997

Norsk Veteranskibsklub

Postboks 1287 Vika, N-0111 OSLO

Tlf.: 22 41 70 41

Bankkto.: 8998.07.36580

Formann: Pr. telefon

Magne J. Hansen 90 57 07 62

kontor 22 16 76 90

Kasserer: Svein Bakke 22 37 77 05

Sekretær: Ellen Bendiksen 22 43 63 61

96 82 70 67

Veteranskipslaget Fjordabåten

Postboks 1740 Nordnes

N-5024 BERGEN

Formann: Pr. telefon

Ole A. Thoresen 53 41 59 11

Kasserer: 55 24 27 27
Atle Vie

Sekretær: 53 41 09 72
Jan Strand

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: 57 68 64 84
Øystein Høyheim

Styremedlem
Christen Knagenhjelm 57 67 82 97

Nordhordland Veteranbåtlag

N-5167 OSTEREIDET

Formann: Pr. telefon
Tor Bjørngaas 56 35 41 82

Kasserer: 56 55 94 12
Jostein Daltveit

Nestleder 55 12 05 67
Vidar Lehmann

Innholdsfortegnelse:

Side

- 3 Formannens spalte
- 5 Dampskibsposten nr. 50
- 6 Kontaktskapende tur til Narvik
- 7 Styrbjørn's dag 1997
- 9 Nytt fra Nordhordland Veteranbåtlag
- 10 Veteranskibslaget "Stavenes"

Side

- 12 Aktiv og god sesong for "Granvin"
- 14 Krigsseileren - D/S "Hestmanden"
- 15 Den dampende dronningen
- 17 Då byfolk ferierte på landet
- 22 Bygging av redningskryssere på Stord
- 30 Opp fra dypet!

Stoffrist neste nr.: 15. januar 1998

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

Da jeg i fjor vår sist skrev i denne spalten, var jeg opptatt av en riktig anvendelse av Riksantikvarens store bevilling til fornying av fordekket og tilstøtende stålkonstruksjoner etter behov, på «Børøysund». Samtidig skulle dekkarrangementet restaureres tilbake til 1935-utgaven, men naturligvis under hensyntagen til sjøfartsmyndighetenes krav til styrke. En intern komité ble nedsatt og et par konsulenter/inspektører ble engasjert og alle gjorde en god jobb.

«Børøysund» tilbragte siste vinter og vår hos vår vanlige verkstedforbindelse for dokking og stålarbeider etc., Drammen Skipsreparasjon AS. Til å levere dekksplank og utføre leggingen ble Stiftelsen Havnøy, Tønsberg, engasjert. Dette viste seg å være et godt valg og «Børøysund» seiler i dag, for første gang i vår nesten 30 årige periode, med tett fordekk, behørig drevet og tettet med myk skipsbek og med et dekkarrangement som i 1935. Det gjøres i øyeblikket innkjøp til et lett og luftig vær-overbygg på fordekket som skal kunne brukes hver vinter.

Naturligvis var ikke bevillingen så stor som ønsket for å bli ferdig med forskipet, men likevel svimlende i forhold til de kr. 50.000,- vi fikk fra Staten første gangen for 20 år siden.

Og det gjenstående kan ved anledning utføres uten at noe særlig av det nye må brytes opp igjen. Vi mener med andre ord å ha foretatt en god anvendelse av det tilstille beløpet. Alle som driver fartøybevaring vet hvor viktig det er å holde regnvannet ute over tid.

En slik kvalitetsheving av skipet vårt virker også som en vitamininnsprøytning på egeninnsatsen i klubben. Det har kommet en rekordartet seilingssesong tilgode, avsluttet med helg i kystkulturens tegn på Steilene og avslutningsetappe i



Formann Magne J. Hansen.

Kulturminnestafetten til Honnørbyggen hvor kisten med dokumentene fra alle landets kommuner, ble losset med «Børøysund»s dampvinsj før den ble overlevert den fremmøtte Miljøvernminister. Også Dagsrevyens seere fikk med seg denne begivenheten.

Blant andre høydepunkter kan nevnes utgivelsen av boken D/S «Børøysund». Vår egen Eivind Lande, nesten ferdig historiker, har arbeidet på dugnadsbasis med den i ca. 6 år. Vi er meget godt fornøyd med resultatet, og utgivelsen ble også støttet økonomisk av Norsk Kulturråd m.fl. Eivind og hans bidragsyttere fortjener all honnør.

Boken er blitt godt mottatt i vide kretser, spesielt i Lofoten og Vesterålen, og mange bokhandlere har bestilt store antall. Vi føler også et visst press på oss til på nytt å vise frem båten i landsdelen.

Boken burde være en fin julegave til bruk både i næringslivet og privat.

Under vårt anløp av Bredalsholmen Dokk og Fartøyvernssenter med «Børøysund» på årets sommertur, fikk vi besøk ombord av Fiskeriministeren og ledelsen i Kystdirektoratet osv. da disse i sommer overleverte M/S «Oksøy» som et fullt operativt museumsfartøy til senteret. «Børøysund»s saluttkanon deltok ved flaggskiftet.

Vårt fartøykollektiv omkring Nordre Akershus kai, Oslo Maritime Kulturvernssenter, OMK, har etter søknad til Havnestyret fått midler til å fullføre ominnredningen av Skur 28. Dette betyr bl.a. kjærkommet sanitæranlegg og større møtelokale etc. på kaien.

D/S «Styrbjørn» er nå på plass i OMK, aktenfor «Børøysund» og Skur 29 er i ferd med å bli oppdelt til lagerplass og verksted for fartøyene. Egeninnsatsen ombord er stor og vi håper å lykkes med årets søknader om høyst påkrevde plateutskiftninger etc. med tanke på sjødyktighet og fartstillatelse. Også «Styrbjørn-gjengen» holder nær kontakt med båten tidligere nærmiljø i Nordland hvor man har ønsket om besøk i Narvik.

Arbeidsledige blir vi nok ikke i vår tid!

Jeg takker alle som har gjort vår virksomhet mulig i året som gikk, og ønsker de øvrige deltagerforeningene i Dampskibsposten lykke til med sine prosjekter.

Magne J. Hansen.

Du har nå DAMPSKIBSPOSTEN nr. 50 i hende!

Ganske tidlig i Norsk Veteranskibsklubs historie ble det forsøkt å få i gang en form for et blad som et forum for intern informasjon og kontakt utad. Dette er som kjent en viktig men meget vanskelig oppgave i en ideell forening med dårlig økonomi og begrenset ressurstilgang, og kvalitet og regularitet var ikke den beste. Men midt på 80-tallet, for ca 35 nr. siden, så vår kaptein og administrator, Arne Drage, en utfordring i å overta som redaktør.

Med 3 nr. pr. år – punktlig utgitt – og med en jevn kvalitetsforbedring både på innhold og utforming samt gradvis utvidelse til å omfatte 3 beslektede foreninger, nærmer opplaget seg nå 1.500 og vi er i ferd med å få mange abonnenter utenfor menighetene.

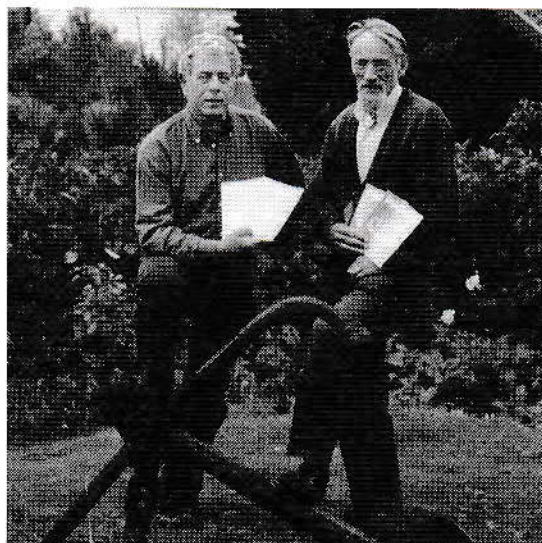
DAMPSKIBSPOSTEN, med sitt varierte stoff om våre gamle skip og deres miljøer, nyter i dag anseelse og interesse i vide kretser og er et utmerket formidlingsorgan for våre foreningers formål.

Vi benytter derfor anledningen til å takke Arne Drage og hans med-redaktør i de snere år, Thor Hansen, for en fremragende innsats med bladet. En takk også til trofaste medhjelpere. Som kjent skjer dette også på dugnadsbasis. Selv om det er lite annonser holdes produksjonskostnadene nede på et nivå som er akseptabelt for foreningene.

Takk.

Magne J. Hansen.

Redaksjonen med
Thor Hansen og
Arne Drage, til høyre.



Kontaktskapende tur til Narvik, D/S Styrbjørn's besetning

Den siste helgen i juni, reiste tre mann fra NVSK til Narvik for å pleie gode kontakter gjennom flere år og for å gjennomføre et avtalt møte med LKAB.

Med sommervær i kofferten, hadde vi et interessant og hyggelig møte med LKAB hvor vi presenterte NVSK og arbeidet med Styrbjørn, fra den forlot Nord-Norge og frem til idag.

Presentasjonen foregikk ved lysbilder, billedmateriale og en del historisk materialer som er fremskaffet. Noe av bakgrunnen for turen, var å prøve å få et økonomisk samarbeid med LKAB, dette fikk vi ikke utdelt over bordet, men en søknad om pengestøtte er avsendt og avventes med stor spenning.

Vi hadde også en liten stand på torvet i Narvik, hvor vi traff mennesker som hadde stor interesse av at "Styrbjørn" tas vare på. Salgseffekten i form av T-skjorter og pins solgte vi noe av, men kontakten med lokalbefolkningen var av størst interesse.

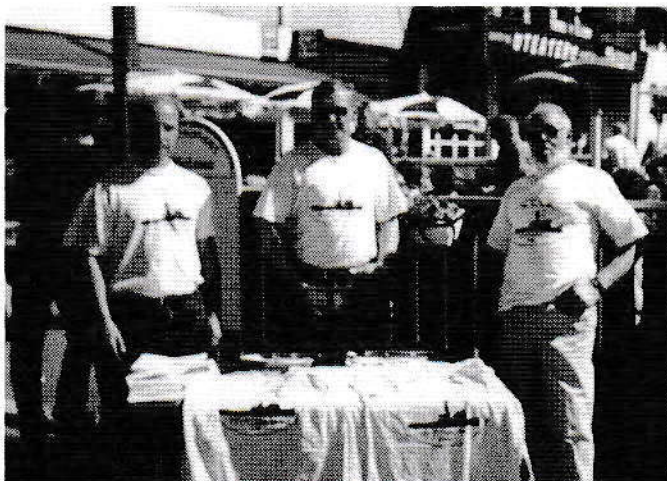
Under oppholdet (tre dager) bodde to av oss om bord i en av bolagets taubåter, hvor vi ble meget godt mottatt og dessuten fikk bli med på buksering av malmbåter.

Ettersom vi hadde med pent vær nordover, fikk vi stor glede av Narvik og omegns flotte og varierte natur.

Kontaktene som er etablert i Narvik ser vi frem til å holde ved like og håper og tror at en Narvik-tur på egen kjøll skal gjennomføres i løpet av X antall år.

100 års jubileum i Narvik i år 2002 som et eksempel.

Erik Steen.



Fra vår store/lille stand på torvet i Narvik

Styrbjørn's dag 1997

Den 29 april ble Styrbjørn's dag markert. Denne tradisjonen har blitt et årlig treff for å vise fram båten, både for klubbens medlemmer og andre.

Begivenheten var også nevnt på Arbeiderbladets siste side, men beklageligvis med feil dato. Ca. 30 personer hadde funnet veien ombord og fikk se utviklingen siden forrige år. Værgudene viste seg fra sin beste side denne dagen, noe som ikke er en selvfølge i slutten av april, dette ga en fin ramme om en flaggpyntet båt.

Det var laget en del billedserier som viste utviklingen på forskjellige felter ombord, disse ble behørig studert av de fremmøtte, de ga et veldig godt bilde av arbeidet som er nedlagt for å ta vare på båten.

Ellers var det servering av kaffe og vafler og utlodding. Dette ga som alle år en liten slump penger som går til videre arbeid ombord.

Utviklingen har kommet så langt nå at de nødvendige skrogarbeider snart må iverksettes, noe maskintekniske arbeider gjenstår før maskinen kan prøvekjøres, men disse regner vi er avklart i løpet av sommeren.

Dampturbinen med generator er nå ferdig for montering ombord, det mangler beklageligvis en ventil som vi ennå ikke har lyktes i å finne. Men om så galt skulle være at den er borte så er det framskaffet original tegning fra ABB/STAL-Laval.

De utvendige broarbeider går mot slutten, likeså vår tilværelse i Bjørvika. I sommer ble båten flyttet til sin plass ved OMK på Akershusstranda, det vil bli en ganske stor omveltning for oss som har vært bortskjemt med egen stor kai og ubegrenset parkering. På den annen side vil båten mere markere seg i bybildet.

Vi takker alle som deltok på årets Styrbjørn's dag for interessen og ønsker alle velkommen tilbake neste år.

Interessen for båten i det siste er stadig økende, jeg får ukentlige henvendelser fra hele verden i form av telefoner, brev og e-mail. Håper dette fortsetter, de første kjettingledd fra Tirpitz er eksportert, en til Holland og en til Canada. Dermed har Styrbjørn og NVSK fått en behørig representasjon i utstillingen ved The Nanton Lancaster Society Air Museum i Alberta, Canada.

Mon tro om det er mange norske dampbåter som har en slik plassering?

Ellers vil en modelbygger lage modell og en kunstner lage et maleri av Styrbjørn.

Terje.

Nytt frå Nordhordland Veteranbåtlag

Dugnadsarbeidet

Etter at me har lagt tidenes sommer bak oss her på Vestlandet, har dugnadsarbeidet sakte kome igang igjen. Før sommerferien rakk me å pussa opp partiet på baugen, der bakken hadde stått og akterover eit stykke. Det varma rundt hjarta på mange av dei "Oster"-interesserte, då den rustraude rekka vart malt mastegul. Det neste som skal skje er at dei to originale halgattene skal monterast på svineryggen, der dei stod i heile 56 år. Pålertane skal også monterast, men for desse må det først lagast fundament.

Innandørs har rivingsarbeidet av frakkebåttinnreiinga gått framover. Den siste lugaren på hoveddekket er ribba for alt laust og skottene står for tur. Det viser seg at det er nokre lekkasjer i promenadedekket og dette skal førebels haldast i sjakk med eit lag takpapp. Promenadedekket er dårleg og skal seinare fornyast.

Undervasskroget

Nordhordland Dykkerklubb stilte med 4 froskemenn, som inspiserte og videofilma undervasskroget. Tilstanden såg tilfredsstillande ut og anodene er omlag halvbrukte.



Bjørsvik 1. juni. NVL på medlemstur.

Maskinkjøpet

Me har jevnleg kontakt med seljaren i Holland og han reknar med at Lloyds godkjenning av dampkjelen er nær foreståande. Straks dette er i orden er me innstillte på handel.

Pr. dags dato har me 30% av dei pengane som trengs for å kjøpa maskineriet. Tatt i betraktning at me hadde eit lån på 300.000,- kroner i mars i fjor, så er den økonomiske stoda svært bra.

Medlemstur

Den 1. juni arrangerte laget ein medlemstur med M/S "Granvin" i det gamle ruteområdet til D/S "Oster". Turen vart fullteikna og vart vellukka på alle måtar.

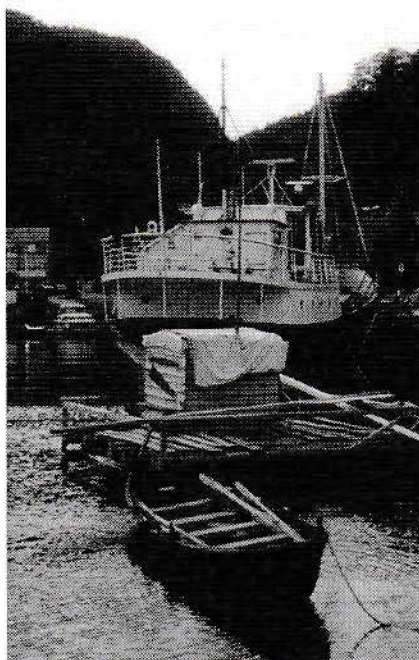
Janus Musikklag sette ein ekstra spiss på turen, med feiande flott musikk. Det

er knapt nokon som bur langs tur-ruta vår som ikkje la merke til reisefylgjet ombord på "Granvin". I Bjørsvik var det urframføring av "Dar kjem Dampen" med eit tilpassa nytt sistevers: "*No e han heimatt komen, fidn fram att triskona og spring. Heimat komen "Gamle Oster" Dinge-dinge-osv.*" Me er stor takk skuldige til Janus Musikklag for det flotte opplegget deira!

Dampskibsposten nr. 50.

Tilslutt vil me ynskja lukka til med utgivelsen av det 50. nr. av Dampskibsposten! Me er stolte over å bli tilbydd å vera det 4. veteranbåtlaget som har dette som medlemsblad. Samarbeid klubbane imellom styrkjer den felles saka vår, om å ta vare på gamle skip og å skapa interesse for det same hjå publikum og myndigheiter. Me i NVL vil gjera vårt til at dette samarbeidet skal bestå og kan utviklast vidare.

Lukka til med dei neste 50 utgåvene, redaktør Drage!



Kulturminneflåten var innom
Bjørsvik 6. august.

Med helsing
Tor J. Bjørgaas
leiar NVL



Scandi Line

SANDEFJORD - STRØMSTAD

Tollbugata 5, 3210 Sandefjord.

Tlf. 33 46 08 00. Fax 33 46 25 08

Veteranskibslaget "Stavenes" deltok i bordingssermoni då Postskyssen 1997 passerte Nærøyfjorden

I samband med at Posten i år hadde sitt 350-årsjubileum vart ein såkalla "Postskyss" sett opp langs Den Bergenske postveg frå Oslo til Bergen og vidare langs Den Trondhjemske postveg til Trondheim. Veteranskibslaget "Stavenes" hadde på førehand drøftingar med Posten om eit eventuelt ansvar for etappen frå Lærdalsøyra til Gudvangen, men dette vart ikkje noko av.

Våren 1997 vart det avgjort at M/K "Arnefjord" skulle ta seg av etappen frå Lærdalsøyra til Gudvangen. På vegen skulle båten innom Kaupanger, Frønningen, Undredal og Styvi før Postskyssen på nytt la til land og for vidare mot Voss og Bergen.



Med Terje Ueland og Arthur Brekke som tilskodarar leverer Hallstein Ege gåver til Vegard Bakka ombord på M/B "Arnefjord".

M/K "Arnefjord" vart bygd i 1917 av tømmer frå Frønningåsen, og båten fekk innmontert ein 20 hk Rubb semidiesel som framleis står ombord. I mange år gjekk "Arnefjord" som skyssbåt. Båten vart og innleigd av Fylkesbåtane som post og passasjerbåt, og han gjennomførde og ein vellukka flyktningetransport frå Norge til England under krigen.

Moren Neset eig "Arnefjord" og har er også medlem av Veteranskibslaget "Stavenes". Som kjent har Postmuseet i Oslo i sine samlingar eit postflagg som NASA-astronaut og romforskar Dr. Jeff Hoffmann hadde med seg på ein av sine romreiser. Posten kjøpte dette flagget etter at Hoffmann i 1995 var på besøk og ga flagget til Veteranskibslaget "Stavenes".

I samråd med Postmuseet og Morten Neset vart det avgjort at "Arnefjord" skulle føre dette post-

flagget på turen frå Lærdalsøyra til Gudvangen. Det vart og avtala at vi skulle prøve å få til ei markering i samband med at Postskyssen passerte gjennom dei farvatna der "Stavens" i mange år trafikkerte fjorden. Ettersom "Stavenes" sjølv ikkje kan nyttast til slike representasjonsoppdrag på mange år enno, laut vi finne på noko som likevel kunne knytast til vår gamle stoltheit. Posten har ikkje berre støtta "Stavens" ved å kjøpe postflagget som var på romreise. Utan dei midlane Posten løyvde til berging av båten i England i 1991, ville "Stavenes" truleg ikkje vorte henta heim att til Norge.

Det var difor naturleg for Veteranskipslaget "Stavenes" å nytta dette utmerka høve til å gratulera Posten med 350-årsjubileumet og framføre ei takk for god støtte til "Stavenes". Etter at Postskyssen 1997 hadde vore innom Frønningen skulle "Arnefjord" passere gjennom området det "Stavenes" hadde hatt fast korrespondanse med andre båtar i rute på Sognefjorden. Eit av dei mest kjende fotografia av "Stavenes" viser nettopp denne situasjonen der på fjorden. Då "Arnefjord" kom inn i området omlag klokka 14.00 den 3.juni i år var vi på plass. I ein hundre år gammal sognebåt kom formann roande mot "Arnefjord", skaut salutt, og Postskyssen sakka på farten. Snart låg robåten ved sida av "Arnefjord" og formannen i Veteranskipslaget "Stavenes" steig ombord, framførde si helsing og overrekte ein fotomontasje og ein tremodell av "Stavenes". Posten kvitterte med ein gåvesjekk pålydande kr. 5.000,-.

Neste stopp var Undredal. Folk møtte fram på kaien, og mange nytta høvet til å sikre seg Postskyssen og "Arnefjord" sine spesialpoststempel, før Postskyssen for vidare inn Nærøyfjorden til Styvi, der det var ein kort stopp før etappen vart avslutta i Gudvangen omlag klokka 20.00. Her vart postflagget firt på "Arnefjord". Det har fått påført ein liten firkant med informasjon om at flagget vart nytta av Postskyssen 1997, og er levert attende til Postmuseet.

Hallstein Ese.



Rør,- stål – mek. arb.

Jarl Andersen

*Vardenlia 32e
3227 Sandefjord*

*Tlf./Fax: 33 47 49 27
Mob.: 92 20 96 05*

Aktiv og god sesong for "Granvin"



Kulturminnestafetten i Haugesund.

Foto: Harald Sætre

Sommer sesongen 1997 ble en liten milepæle i lagets historie idet den 10.drifts-sesongen til "Granvin" ble avviklet. Våren 1988 kjøpte Veteransklipslaget Fjordabåten båten etter at den hadde gått som rutebåt i Hardanger og Sunnhordland sammenhengende fra 1931 og fram til våren 1986.

Fra en spe begynnelse sommeren 1988 med mye prøving og feiling, har driften av "Granvin" etter hvert funnet en form som både gjenspeiler allsidig bruk og samtidig gir et brukbart driftsresultat. Denne driftsformen forutsetter imidlertid at vedlikeholdsarbeid og bemanning utføres på dugnadsbasis, og kun det mest nødvendige reparasjonsarbeid utføres ved verksted.

Dugnadsarbeid var så vidt unnagjort da årets sesong startet ultimo april. Første turen fant sted på Stord hvor båten var leid inn i forbindelse med et bryllups-arrangement. Dette er en type oppdrag som det etter hvert er blitt mange av, noe som viser at mange brudepar ønsker en spesiell ramme rundt en slik anledning. Helgen etter var det turer med elever fra to folkehøyskoler, oppdrag som etterhvert er blitt en tradisjon for flere folkehøyskoler både vår og høst.

Hovedaktivitetene har ellers vært de tradisjonelle charterturene på kveldstid og i helgene. Videre deltok "Granvin" under Kulturminnestafetten 97, som for "Granvin"'s del startet i Lygra i Nordhordland og ble avsluttet i Haugesund en



Den nye generasjonen lærte spleising. Jan Strand og Laila Nilsen om bord på "Granvin"
Foto: Harald Sætre.

uke senere. En svært minnerik tur både for mannskapet og trolig også for de mange lokale arrangementene rundt om i fylket som fikk besøk av båten. Og ikke minst gjorde et fantastisk fint sommervær til at rammen rundt arrangementene ble vellykket.

I år var "Granvin" også en tur tilbake på hjemlige trakter, til Hardanger. I forbindelse med feiringen av Utne Hotel sitt 275 års jubileum var "Granvin" leid inn en helg. Et av høydepunktene under denne turen var at "Granvin" fraktet et brudepar til kirken i Utne og senere til bryllupsfesten i Ulvik. Et flott syn med brudepar og gjester i vakre bunader om bord, en ny og moderne versjon av Tidemand og Gudes "Brudeferden i Hardanger".

Utenom en tur til Skudefestivalen i Rogaland i juli, har ikke "Granvin" deltatt på større utflukter i år. Det var meningen å delta under Forbundet Kysten's landsstevne i Trondheim, men på grunn av liten deltagerinteresse ble turen avlyst. De som var interessert i å reise, fikk imidlertid tilbud om å følge "Gamle Salten".

Sesongen ble avsluttet medio september med en tur til Øygarden under Kystogevekene, samt en chartertur.

Også i år er det medlemmene i laget som på sin fritid har utført en god og solid innsats om bord. Bookingtjenesten er i år som tidligere utført av Vestlandske Dampbåtlag AS, og har fungert godt.

Harald Sætre.

Krigsseileren - D/S Hestmanden

*Mellom hovedmaskinens kolonner og stag
drives råder av stempler i taktfaste slag;
og mens skoget mot bølgene presser sin stav,
skyves skipet i natten på vei mot en havn.
En gang var det lise fra kroppen og sinnet
når kjølvannet glitret i fullmåneskinnet.
Med slokte lanterner og nerver i spenn
ble hverdagen for hæren av seilende menn.*

*Første hyrens visjoner om palmer og hav,
kanskje sydhavets strender med frihet fra krav,
bar en trang til å leve, få se seg omkring;
i en eventyrverden å oppleve ting.
I drømmene den gang lå havet så stille,
for ung-guttens lengt formet alt som den ville.
Selv storhavets stormer ble spilt med sordin,
og havflaten brutt kun av hval og delfin.*

*Men som tidene skiftet ble drømmene brutt.
Det er andre seilaser som nå blir dem budt,
der de uker og år er på vakt og i angst
for en fiendtlig ubåt på søk etter fangst.
I tankene anropes alle der hjemme.
Et anrop som brytes av drønnet der fremme.
Der skjer det igjen! Blir det vår tur i dag?
Vårt hell føles sårt når vi mister et lag.*

*Våre tapre konvoier, en flåte i stål,
ble for ofte torpedoens utsøkte mål.
Man betalte med liv; og de påførte sår
ble hver krigsseilers byrde for kommende år.
Av Norges armada, den store, den sterke,
det flyter ett eneste krigsminnesmerke:
Som representant for hvert skip som var med,
la HESTMANDEN leve, få seile i fred.*

Østein G. Daatland.

Den dampende dronningen

Hun kan det med å holde trykket oppe, bokstavlig talt. Norges eneste dampbåt i sitt slag ligger ved Tresnes på Nidelven.

De ti eierne av dampbåten har dannet en egen forening for stoltheten deres. For et par år siden skulle de vise båten frem på Pollen. Folk stod og glodde intressert på den spesielle farkosten. Da en av eierne skulle ha det litt gøy og blåse litt i dampfløyta, var det for stort vanntrykk i kjelen. Og dermed sprutet en hel masse rustvann fra kjelen utover mannskapets hvite selskapsdresser. Tilskurene brølte av latter.

Støvler som brensel

En annen gang gikk de opp for brensel. For å kunne komme seg hjem måtte de kaste gummistøvlene i fyrkammeret for å få trykk nok i kjelen. Bakgrunnen for dampbåten er flerdelt. Helge Kapstad hadde en dampmaskin og kjele, men manglet båt. Jens Løge fra Arendal er båtbygger. Tore Pfaff fra Arendal koblet disse to, og resultatet er en dampbåt av type "African Queen". Du vil kjenne igjen denne typen båt om du har sett filmklassikeren "African Queen" med Humphrey Bogart. Selve båten ble funnet på en låve på Nedenes. Den ble restaurert i 1987, og så ble dampmaskinen montert. Kjelen er laget av Aker Mekaniske i Oslo, og resten av maskinen er svenskprodusert. Hele maskinen er produsert på denne siden av krigens.

- Vi får hive på et par vedstykker til, så blir det skikkelig trykk i kjelen.

Tore Pfaff demonstrerer dampmaskinen for Agderposten. Med en hendel pumper han vann inn i kjelen. Han fyrer med ved for å få opp varmen og vanntrykket i kjelen. 20 minutter etter viser manometeret at det er tilstrekkelig trykk.

Pfaff drar i en annen hendel og veivakslingen på maskinen begynner å gå. For oss som forbinder båter med motorlyd er dette noe helt annet. Bort sett fra lyden av veivakslingen og bålknitringen fra flammene under kjelen, går maskinen så å si lydløst.

Fart er jo helt uvesentlig når det gjelder en båt som dette. Men den holder likevel tritt med de fleste sjakter, sier Pfaff. Han drar i en rød hendel, og en gjennomtrengende hylende lyd skjærer i ørene. Det er dampfløyta, det de fleste forbinder med dampmaskiner. Og ut av fløyta står det hvit damp.

Balsam for sjelen

Du vet, dette er balsam for sjelen. I et slikt stresset høyteknologisk samfunn vi lever i er det godt å få pusle med noe så primitivt som det her. Det skal mer enn å vri



Tore Pfaff og sønnen Markus nyter litt av den nostalgiske stemningen det er med en slik båt

om en nøkkel for å få start på denne dama, sier Pfaff. Selv flyr han jumbojet i Taiwan.

Han og de ni andre eierne bytter på å holde båten i stand. Leif Rønningen på Froland er en av eierne, og har det daglige tilsynet på båten. Et par ganger i året samles foreningen til båtturer. Med reker, pils og damp er stemningen sikret.

Teknisk informasjon:

Type: Dampbåt, "African Queen".
Lengde: 27 fot. Bredde: 2 meter.
Materiale: Oregeon-Pine skrog og eikespant.

Kjele: 120 liter produsert av Aker Mekaniske.

Skrog: Bygd i 1910, restaurert i 1987.

Ørnulf Lindblom, Agderposten
1997-07-12

Kulturminneåret 97

Riksantikvaren åpner dørene og ønsker publikum velkommen til foredragskveld onsdag 19. november i konferansesalen i Dronningens gate 13, som ledd i markeringen av Kulturminneåret 97.

TEMA FOR KVELDEN ER: RAMSALT KYSTKULTUR

Kl. 18.00 Danckert Monrad-Krohn: Fyrene - en lysende kjede langs kysten.

Kl. 18.45 Torstein Arisholm: Så lenge skuta kan gå...

Kl. 19.30 Gustav Rossnes: Hvalfangstens kulturminner i Antarktis-verneoppgave.

Då byfolk ferierte på “lannet”

Ferie og fritid har alltid hatt god klang. Vera fri til å gjera det ein har lyst til, og ikkje gå etter klokka kvar einaste dag. I dag er ferietilboda mange, noko for ein kvar smak. Slik har det ikkje alltid vore. Som så mykje anna i samfunnet har dette med ferie endra seg mykje frå tida i tjuetrettiåra og fram til i dag.

I tjuetåra var det berre kaksar som eigde sin eigen fritidseigendom, med villa eller stor hytte på landsbygda. I vår bygd var det to av bygdas store søner som hadde flytta til Bergen og blitt rikfolk, som bygde seg kvar sin flotte villa som sommarbustad i heimbygda på den tida. Dei hadde også råd til å ha motorbåt i luksusklassen.

Byfolket har alltid synt interesse for å reisa på landet, få koma vekk frå trafikk og travelheit, og ikkje minst få pusta inn rein luft. Det kan ein tydeleg sjå på alle dei hytter som er blitt bygde i dei siste 20-30 åra, og som kjem av at levestandaren har auka monaleg. Tysnesøy har alltid vore ein attraktiv feriestad, og nærare 1000 hytter har vorte bygde fram gjennom åra på øya.

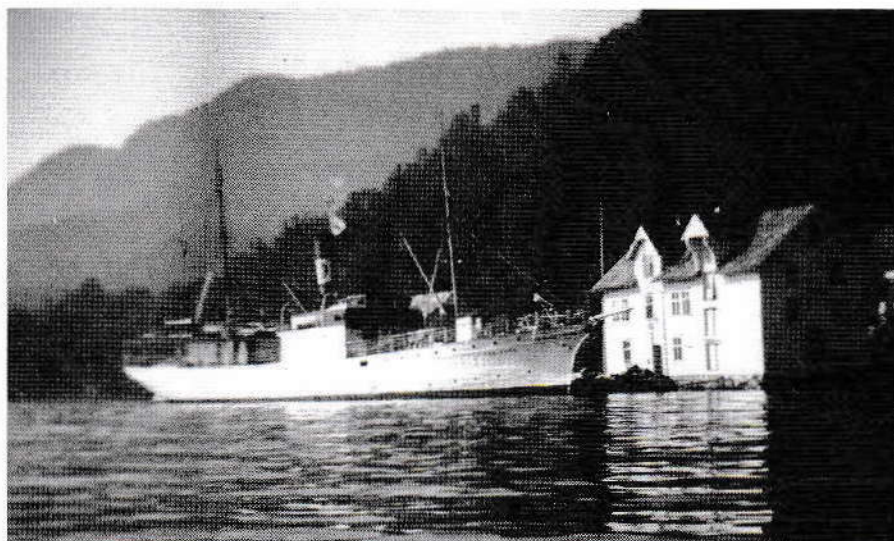
Når byfolket idag har fritid og ferie skal dei “på hytta”, og den har vore brukt mest heile året.

Kjærkommen inntekt

Ferietilhøva har endra seg totalt frå 60-70 åra. Når sommer og skuleferietida kom, skulle byfolket reisa “på landet”, som dei sa. Dei som hadde råd til det då. For landsfolk, gardbrukarar og andre som hadde litt romsleg husvære, var det ei kjærkommen inntekt å leiga ut til byfolk i sommar-månadane. Det kunne dreia seg om ikring ein hundrelapp for sommaren, og det såg ein møn i. Hundre kroner var mykje pengar då. Byfolket fekk leiga “bestestova”, og gjerne eit par rom på “lemen” (loftet). Det hende sogar at vertsfolket budde i kjellaren for at byfolket skulle få det komfortabelt, og dei fekk nokre kroner ekstra.

Eg minnest grant den tida i 20-30 åra, og som fødd og oppvaksen i handelshuset på dampskipskaia hadde eg “orkesterplass” til alt som føregjekk når dampen kom, og til dagleg-livet på krambua. Her i Onarheimsbygda vart det i åra 1925-35 leigd ut husvære til byfolket på mest kvart eit tun. Fleire av byfolka kom att år etter år til dei same vertsfolka, mens andre tok inn til nye. Så snart skuleferien byrja i juni månad, gjorde byfamiliane klart for “å feriere på landet”.

Det var mykje “pø” som skulle takast med når byfolket skulle feriera på landet, for dei kom ikkje til fullt møblert og utstyrt leiligheit så som i dag. Dei måtte ha med seg klede, sengetøy, nokre møblar som senger, stolar, bord, vaskeservantar og ko-



D/S "Vøringen" ved dampskipskaaien på Onarheim på 40-talet.

kekar, bytter og anna skrammel. Og ikkje å forgløyma primusen, sjølv symbolet på landlivet.

For å koma frå Bergen til Tysnes på den tida, hadde ein berre eit val; "gamledampen". Sjølv om det tok om lag 7 timar frå Bergen til Onarheim, var det eit trygt og godt kommunikasjonsmiddel.

Her på Onarheim kom rutebåten frå Bergen i 7-tida på kvelden, laurdag i 8-tida. Me hadde anløp måndag, onsdag, fredag og laurdag frå Bergen, natt til tysdag, torsdag og søndag-ettermiddag i 5-tida på veg til Beren. Dette var fast sommer-rute i 20-30 åra. I same tidsbolk var det ei privat motorbåtrute for Stord-Tysnes-Kvinnherad som hadde anløp her alle kvardagar på dagtid. Det var ei mykje tenleg rute for sambandet til Stord og Kvinnherads-bygdene. Den hadde også postføring. M/S "Sardinien" gjekk i rute i mange år. Då H.S.D overtok gjekk M/S "Tysnes" i denne ruta.

Dar kjem dampen

Dei gamle dampbåtane hadde også "pipa med låt", dei hadde fløyta med to tonar, og me gutungar kunne kjenna båtane på "låten", for dei var ulike frå båt til båt. Alle rutebåtar fløyta før dei kom til kai i den tida, og ringde til avgang før dei la frå kai. Sommar tid kom "Hardanger" kvar måndag og onsdagskveld frå Bergen. Fredagskveld "Vikingen" eller "Ullensvang", og laurdagskveld "Vøringen", flaggskipet til H.S.D. Den hadde ei slags turistruta frå Bergen til Sunndal (Mauranger), og retur søndag til Bergen.

Den kvelden byfolket skulle koma heim, møtte vertsfolket opp på kaien med hestetransport for å få pargaset til husar. Då dampen var ventandes kunne ein t.d. sjå Torsten'n, Brynjel'n møtt opp med hest og langkjerre for å køyra pikk og pakk heim. Det var ofte eit stort lass, men det var alltid plass for dei minste borna å få sitja på. - Landlivet var byrja!

For byfolket som hadde fått leiga seg inn hos ein gardbrukar var det mykje intressant å sjå og vera med på, særleg for borna deira var dette ei stor oppleving. Dei kunne få vera med i slåttonna, dra til hesjane, breia høysåter, og ikkje minst få sitja på høylasset når tørrhøyet skulle køyrast på låven. Dei fekk gjerne lov til å hoppa i høystålet frå låven også, det var spennande!

Noko av det gildaste for byborna var vel å få vera med på stølen eller beite, når kyr skulle mjølkast. Dei fekk prøva å dra i ei ku-spena, og lukkelege var dei når det kom ei lita tynn mjølkestråle i bytta. Det ver også spanande for byborna prøva å gå berrføtt. Det stakk litt under foten dei første dagane, men snart var dei like flinke som landsborna.

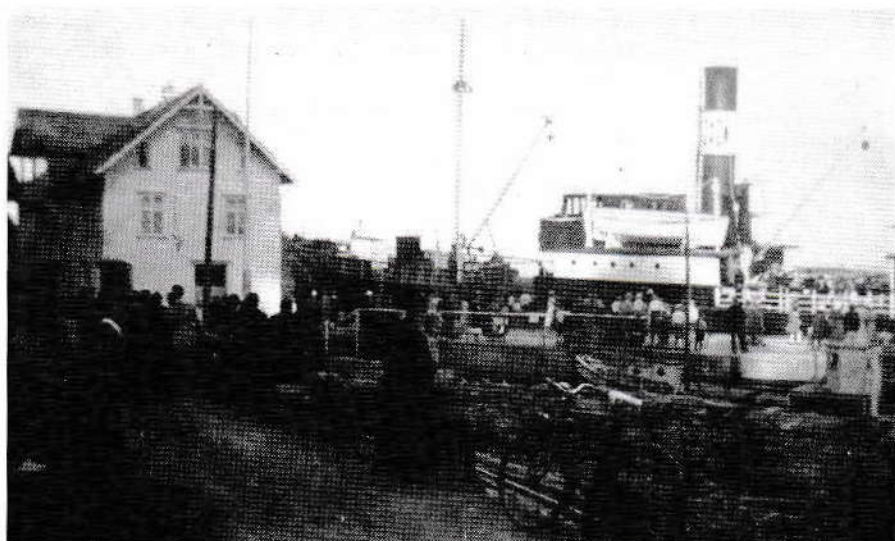
Så var det spanande å vera med på badestranda i sommarvermen, store som små. Dei største hadde gjerne lært å symja, og kunne til og med dukka og symja under vatnet. Dei andre heldt seg i sandstranda, eller på grunnare vatn. I slåttonna føregjekk bading helst i middagskvila. Mens dei vaksne kvilde ein times tid, kunne borna springe til stranda og ta seg ein dukkert, men dei måtte koma snart attende og vera med når høyet skulle snuast.

Handletur på Krambua

Byfolka lika å gå på butikken kvar dag, og hadde borna med seg, og skulle snopa. Iskrem var det ikkje på den tida, men Hansa-brus i ca. halv-liters flasker med patentkorker. Ein kunne få dei med bringebær-, jordbær-, appelsin-, sitron- eller ananas-smak til 50 øre flaska, etter det eg minnest. Drops også i mange variantar i laussal frå 4-liters spann. For 10 øre fekk dei gjerne ein full småpose. Billeg sjokolade var det også godt utval i. Fleire sortar er dei same i dag, men prisen er skemmande høg, t.d. Freia's Lohengrin sjokolade som då kosta 10 øre, kostar i dag 7-8 kr.

Dei kunne også få ferske brød og bollar kvar dag til billeg pris. Hos oss var eplekaker til 5 øre stykkje svært populære, og dei kunne få 3 jødekaker for 10 øre. Eg minnest også at byfolket tok turen til Hauaneset (Vattedal) for å kjøpa jødekaker. Handels-mannen der, "Gamle-Magnussen" var ein meister til å baka gode jødekaker, og han tok berre 3 øre stykkje.

Byfruene gjekk ofte på jakt etter godt bondesmør hos handelsmennene. I dei dagar leverte gardbrukarane smør i byte for andre varer hos kjøpmannen. Smørstykkeja var runde, knadd i ein ambar, og var på 3-4 kg. Byfruene ville gjerne ha ein smaksprøve, og då minnest eg far tok opp lommekniven, skar ein liten trekant midt i smørstykkejet, vippa stykkjet opp, og tok smaksprøve til fruene. Såleis fekk



Folkelivet på dampskipskaien en lørdag eller søndag ettermiddag. D/S "Vikingen" ligger ved kaia. Foto fra sommeren 1933.

dei prøva fleire stykkje. Når dei var ferdige, sette han smørtrekanten på plass og glatta over med kniven. Hygienen var ikkje så streng som no!

Dampskipskaien

I 20-30 åra var det å sjå dampen eit fast innslag i kvardagslivet. Rutebåtane kom på ei lagleg tid om kvelden, då vanleg arbeidsdag var slutt. Dei hadde postføring, og ein fekk henta post når dampen var gått. Ein kunne også kombinera det med ein handledur på krambua.

D/S "Vøringen" var ei uvanleg staseleg skuta, truleg ein av dei flottaste og stiligaste fjordbåtane i Noreg på den tida. Det var ei oppleving laurdagskvelden å sjå den vakre kvitmåla dampbåten for full fart ut fjorden frå Vikane til Onarheim i kveldssola, med baugspyd og gallionsfigur av Olav Trygvason. Og det var reine høgtidsstunda når den klappa til kaia, og kaptein Høviskland bles i signalfloyta, og ropa: -Fast! til matrosen på baugen.

Laurdagskveldane sommarstid var det mykje folk møtt fram i finpussen, særleg ungdomar, for å sjå på "kvite dampen", kva som hende på kaia, og reisande som kom frå "bydn". Sondag ettermiddag var det reine utfarten av både ung og gamle som møtte fram for å sjå stasbåten "Vøringen" koma opp fjorden til Onarheim frå Herøysund, på veg til Bergen i 5-tida. Mange var ute i god tid for å prata med kjenningar, og sjå på det som føregjekk på kaia. Det var mest bymenn som reiste med dampen sondag, ektemenn som i helga hadde vore å vitja familien som ferier-

te på "lannet". Sundags-ettermiddagane kring dampskipskaiei var eit sosialt samvære på den tida.

I 20-30 ára var grammofon og trekkspel dei instrumenta ungdomane nytta. Sommarkveldar når det var stillt på sjøen kunne ein t.d. sjå og høyra ungdommar, mest byfolk, gjerne kjærrestepar, som var ute på rotur og spela grammofonplater av gamle slagarar, mens romantikken fekk gjera sitt inntog; kan henda var månen med på spelet også.

Laurdag og sundagskveldane hende det at det vart skipa folkeviseseikar eller svingom på vegen ved "Gamlehaugen"(rett nedanfor Onarheim Skule), og då var det musikk frå grammofon eller trekkspel. Var ikkje véret lagleg, fekk ungdommane lov til å bruka naustet til Torstein'n. Det vart ofte nytta i vinterhalvåret òg.

Ulukke på fjorden

Ikkje alt gjekk såleis ein hadde tenkt det i dei tider heller. På slutten av trettitalet hende det ei ulukke med skytevåpen på fjorden rett utanfor staden her eg bur. Nokre unge bygutar i 16-17 års-alderen var ute på jakt etter sjøfugl med haglegevær. Dei hadde to båtar, men berre eit gevær, og då geværet skulle leverast frå den eine båten til den andre, gjekk skotet av. Haglgeværet var ladd, og det var ikkje mottakaren klar over. Han treiv i geværpipa, og skotet gjekk av. Heile ladningen fekk han inn i armhola, noko kom ut att i ryggen, men ein god del hagl hanna i eine lunga.

Gutane sprengrodde til handelsstaden her. Det var eit fælt syn å sjå. Det var vaksne folk som heldt på å svima av då dei såg den unge hardt skadde guten. Lækjar kom på staden og fekk den skadde guten med sjøfly til Haukeland Sykehus. Det var vel ikkje mange som trudde at livet kunne bergast, men mirakelet hende, etter å ha plukka mykje hagl or lunga, klarte dei å berga ungguten. Korleis det gjekk seinare med han, veit eg ikkje, men ein ting er sikkert, kameratane vart sikkert varsame seinare med skytevåpen.

Retur med gamledampen

Ferievekeene gjekk fort i dei tider også. August månad kom, og tida for heimreis for byfolka sto for døra. Så var det å pakka saman pargaset, få det til dampskipskaiei og snakka med ekspeditøren. Han skreiv ut fylgjebrevet, og der sto der mottakars namn og adresse, og t.d.: "23 colly landliggergods". Så var det gjerne gamle "Hardangeren" (Haringen) sin tur å føra det trygt til byen. Ein vellukka ferie er å få fint vér, slik som me har hatt sommaren 1997, men ikkje alle somrar var så fine, det er mún i mindre. Men eg trur stort sett byfolka var nøgde med ferien på "lannet".

Olav Hjertaker
"Kvinnheringen" 8. august 1997.

Bygging av redningskryssere på Stord. Et 40 års minne

I over 100 år er det bygget fartøyer for berging av mennesker og skip til Redningsselskapet, eller "Norsk Selskap til Skibbrudnes Redning" som det heter.

Over 100 redningsfartøyer har vært i drift. Det som er mindre kjent er at 7 av disse fartøyene er bygget på Stord, blant annet de største med 87 fots lengde.

Redningsfartøyene har i over 100 år gjort tjeneste på vår værharde kyst og foretatt utallige bergingsaksjoner. Jeg skal her forsøke å beskrive utviklingen av Redningsflåten fra rene seilfartøyer av Colin Archer typen bygget av tre, til kombinasjonsfartøyer med seilføring og motordrift, og over til ren motordrift.

Kombinasjonsfartøyene var opprinnelig konstruert av konstruktør og båtbygger Bjarne Aas. Senere var dette videreført av kjente båtkonstruktørene Furuholmen og Scheen. Vi bør også minnes båtene som ble bygget på Stord Verft i årene 1958 - 1960. Disse var dengang de største fartøyene - hele 87 fot, og konstruert av skipsingeniør Leif Gjerver, som var ansatt på A/S Stord fra 1948 til 1962.

Disse 3 store 87 fots redningskrysserne var bygget av stål med aluminiums overbygg og basert på ren motordrift. Utviklingen av redningsfartøyer minner mye om utviklingen av den norske handelsflåten fra seil til maskindrift, men uten å gå veien om dampmaskineri. Redningsfartøyer var imidlertid 10 - 20 år senere når det gjaldt installasjon av motormaskineri. Grunnen til at seilfartøyene ble brukt så lenge, var først og fremst at de seilende skøyter, med ett unntak, ble tegnet av Colin Archer, mannen som bygget polarskuten "Fram".

Det finnes flere grunner. De to viktigste er at skøyter representerte det ypperste av norsk båtbyggerkunst, og skipper og mannskap, det ypperste av norsk sjømannstradisjon. De seilende redningsskøytene ble kalt havets stormfugler, de gikk ut når de andre skulle inn. Skøyter med de hvite seilene har alltid hatt eventyrets glans over seg. Med molteserkorset i baugen, og nummeret i storseilet, gav de trygghet og håp når det knep som verst for sjøens folk.

Før Norsk Selskap til Skibbrudnes Redning ble grunnlagt i 1891, hadde det allerede lenge vært arbeidet med redningssaker her i landet, og det var også skaffet tilveie midler for anskaffelse av materiell. Det ble diskutert frem og tilbake om hva slags fartøytype som ville egne seg best, bl.a. var det mange som hadde tro på redningsdampskip. Året etter er man imidlertid blitt enige om å gå inn for skøytetypen, og det ble bevilget midler for bygging av to slike. Motorene var snaut nok oppfunnet den gang.

Norges berømte skipsbygger og konstruktør Colin Archer, fikk i oppdrag å utarbeide et forslag. Det gjorde han og RS.1 ble bygget av ham etter hans egne teg-



R/S "Christian Bugge".

ninger. Denne Skøyta ble også oppkalt etter ham. Senere fulgte en rekke skøyter helt til RS 35, som alle ble bygget etter Colin Archer modell.

Med RS 36, "Andreas Aarø", begynner en ny epoke i Redningsselskapets historie, idet den ble den første motordrevne redningsskøyte. Dette var i 1930. Typen ble imidlertid ikke endret meget fra seilskøytene. Det var Archers modell som ble lagt til grunn, dog ble den forlenget noe, og gjort noe fyldigere i akterskipet. Den fikk en motor bygget på Rubbestadneset, nemlig en Wichmann 2 cyl. råoljemotor på 50-80 hk. Motorskøytene viste seg snart å være de gamle overlegne.

En rekke skøyter ble bygget like frem til 1942, med stort sett "Wichmann" glødehode motorer og noen med "Union" motorer fra Bergen. Etterhvert ble motorkraften øket til 70/90 hk, og senere til 90/140 hk.

Den første dieselmotoren kom til Redningsselskapet i 1944, da RS 38 "Biskop

Hvoslef" og RS 41 "Christian Bugge" fikk skiftet ut de opprinnelige glødehode motorene, med 100/140 hk Wichmann dieselmotorer.

Utvikling av Redningskryssere

Den neste milepælen i bygging av redningsskøyter var redningskryssere. Disse representerte et brudd med den tradisjonelle skøytefasongen foruten at det heretter ble satset på praktisk talt ren motordrift.

Redningsskøytene hadde gradvis blitt større etterhvert som årene gikk. De ble gradvis økt fra ca. 36 fot (11 meter) til ca 19 meters lengde. Redningskryssere, hvor den første ble bygget etter krigen, i 1949, "J.M.Johansen" hadde en lengde på hele 77 fot eller 23,77 meter lang. Denne var bygget i tre og var lenge det største fartøyet i redningsselskapets tjeneste, helt til Stord Verft leverte "Haakon VII" i 1958.

I 1951 leverte Ottesen skipsbyggeri i Sagvåg på Stord, en redningskrysser RS 55 "Olav Østensjø Jr". Den var ca. 70 fot lang og bygget av tre. Motoren var en Wichmann diesel på 240 hk. Fartøyene var i redningsselskapets tjeneste i hele 30 år fra 1951 til 1981, da ble det solgt til Johannes Østensjø i Haugesund, og er fremdeles i drift.

Redningskryssere av stål levert av Stord Verft

Den dominerende konstruktør av redningskryssere gjennom 1960- og 70 årene var Leif Gjerver. Han arbeidet som tidligere nevnt som ingeniør og tegnesjef ved Stord Verft i 14 år. Senere dannet han sitt eget konsulentfirma i Horten og arbeidet videre med utviklingen av redningsfartøy.

Grunnen til de første store fartøyene var at A/S Norsk Vareforsikring hadde meddelt Redningsselskapet at de ville gi en million kroner til bygging av en ny stor redningskrysser. Redningsselskapet innbød i januar 1956 til en premiekonkurranse om konstruksjon av RS 61 "Haakon VII". I alt kom det inn tolv utkast. Første premie i denne konkurranse tilfalt Leif Gjerver. Andre premie tilfalt Furuholmen og Scheen.

Med byggingen av RS 61 "Haakon VII" kom det en ny stor type redningskrysser inn i bildet. I løpet av årene 1958 - 60 fikk Redningsselskapet ytterligere to av disse 87' store fartøyene i gave; nemlig RS 62 "Ambassadør Bay"(1958) og RS 66 "Skomvær II"(1960). Fartøyene var praktisk talt identiske.

Byggekontrakten til det første fartøyet, "Haakon VII", ble plassert ved A/S Stord Verft i 1957 for levering året etter. Mens "Haakon VII" var under bygging fikk Redningsselskapet i slutten av februar 1958, melding om at Josephine and Charles Ulric Bay Foundation i USA ønsket å skjenke Selskapet et tilsvarende fartøy. Fra givernes side ble det ytre ønske om at dette skulle stå klart i juli 1958, og at A/S Stord Verft kunne påta seg byggingen av det. "Haakon VII" ble døpt av prinsesse Astrid 27.juni 1958, og allerede samme år fant dåpen av "Ambassadør Bay" sted.



R/S "Christian Bugge" tilbake i Kristiansund etter Rokta-forliset.

Byggetiden på denne redningskrysseren hadde således bare vært tre måneder og atten dager. "Skomvær II", som ble bygget i 1960 er praktisk talt identisk, med unntak av at det ble benyttet en annen hovedmotortype i dette fartøyet, selv om effekten var den samme, 525 hk. Disse var de største fartøyer som var bygget for Redningsselskapet til nå og utmerket seg bl.a. ved en meget stor aksjonsradius; 16 fullfartsdøgn, eller 5000 nautiske mil.

Også "Skomvær II" ble bygget ved A/S Stord Verft, som sto for byggingen av hele fartøyet. Skroget på de første var nemlig blitt bygget ved Ottesen Skibsbyggeri i Sagvåg, som underleverandør til A/S Stord Verft. Skrogene var bygd i helsveist stål, og bygget med tanke på høy styrke. I flere tilfeller har disse redningsskøytene vært benyttet til isbryting. Overbyggene var sjøvannsbestandig aluminium.

Når det gjelder "Skomvær II" vil jeg referere "Systemposten, Stord Verft's beretningsblad, fra juni 1960. Her står det blandt annet følgende:

"Har det hendt i norsk sjøfartshistorie at en sjøsetting har samlet større interesse enn da hele Norges redningskrysser "Skomvær II" gikk av stabelen ved Stord Verft lørdag 11 juni? Det tør vel være meget tvilsomt. På to måter var det en enestående begivenhet vi hadde anledning til å overvære denne formiddagen, og som tusener

og atter tusener av lyttere fikk følge gjennom radio om kvelden. For det første er "Skomvær II" en gave fra det norske folk til Norsk Selskap til Skibbrudnes Redning. Fra Ishavets strand til Sørlandets skjærgård, fra de brede bygder i øst til de ytterste øyer mot vest, har bidragene strømmet inn, fra små og store, men alltid glade givere. Norsk Rikskringkastings Erik Bye har gjort denne skuta kjent og kjer alt fra de første platene begynte å ta form i verkstedet her".

Dette var en stor festdag på Stord og hele dåpsseremonien med etterfølgende sjømannsprogram "Vi går ombord", ble sendt ut over NRK. Hele programmet ble ledet av Erik Bye.

55-Fots Redningskryssere

Stord Verft hadde også i disse årene fått kontrakt på bygging av 2 mindre fartøyer av stål på 55 fots lengde. Dette var for NSSR som ble de 4. og 5. nybygginger til selskapet. I november 1960 sjøsatte Stord Verft disse to nye fartøene. Disse var av skøyetypen, noe mindre enn krysserne. De hadde bare 4 manns besetning mot kryssernes 7 mann. Disse fartøyene fikk navnene RS 63 "Torungen" og RS 64 "Oscar Nibe". De ble umiddelbart satt i fart etter sjøsettingen.

Hurtiggående redningsskøyter i aluminium og plast

I 1970 årene ble det konstruert noen 45 fots redningsfartøyer av aluminium. Introduksjon av aluminium som byggemateriale og anvendelse av hurtigbåtteknologi representerte en ny milepæl i skøytekonstruksjonen. Disse 45'-skøytene var med sin byggemåte og hastighet Redningsselskapets første introduksjon til hurtigbåtalderen. I tillegg til å være Redningsselskapets første fartøyer i aluminium var 45'-skøytene også selskapets hurtiggående halvplanende fartøyer. Det ble vedtatt å bygge tre slike båter ved Fjellstrand Aluminium Yachts (i dag Kværner-Fjellstrand), Omastrand i Hardanger. Skøytene ble bygget helt i aluminium, og med to Volvo Penta motorer på tilsammen 500 hestekrefter kunne de oppnå en hastighet på 20 knop. Dette representerte et betydelig sprang fra selskapets øvrige fartøyer med deres 10-12 knop. Rekkevidden var imidlertid kort, 330 nautiske mil. De tre første fartøyene, RS86 "Nanki Bergesen", RS87 "Gustav Henriksen" og RS88 "Odd Fellow", ble levert i juni/juli 1973. Det ble bygget ytterligere 3 slike fartøyer.

RS 96 Olav V, et dristig eksperiment

Med "Olav V" tok redningsselskaper for alvor skrittet inn i hurtigbåtalderen. Erfaringene med 45'-skøytene var gode, og behovene innen redningstjenesten gikk i retning av å operere i større grad nærmere kysten enn tidligere. Dessuten så Redningsselskapet behov for et større hurtiggående fartøy som kunne gjøre tjeneste i Nordsjøen som en "On scene commander" i tilfelle av større uhell i forbindel-



R.K."Haakon VII", Redningsselskapets nye flaggskip. Hovedmaskineriet er en MWM-motor som gir 525 BHK. Det er hyggelig innredning for 7 mann og dessuten en stor lugar for skibbrudne.

se med oljevirkosomheten. Med et hurtigere fartøy ble det også antatt at større deler av kysten kunne dekket enn ved bruken av et tradisjonelt deplacementsfartøy. Båten ble hele 88,5 fot lang. Byggekontrakten ble inngått med Oma Baatbyggeri A/S, Leirvik på Stord 26. mai 1981 for levering juni 1982. "Olav V" ble døpt 23. august 1982. Med sine 2 GM-motorer på 1290 HK har fartøyet en marsjfart på 24-25 knop. Rekkevidden var 800 nautiske mil.

Skoget ble bygget i sjøvannsbestandig aluminium, mens sandwichmateriale ble anvendt i overbygningen.

Redningsselskapet ser på introduksjonen av "Olav V" som en nyttig prosess, bl.a. når det gjelder å skaffe seg erfaringer med hurtiggående fartøyer under værharde forhold. Tilslutt bør det legges til at Redningsselskapets historie er lang og tradisjonsrik. Det samme bør kunne sies når det gjelder båt/skipsbygging på Stord, både når det gjelder fartøyer av tre og aluminium og ikke minst stålskip i nærsagt alle mulige varianter. Da samtlige fartøyer i følge min kilde (1994) fremdeles er i drift tyder det på førsteklasses arbeidsutførelse og vedlikehold.

Etterskrift

Det går neppe an å skrive en beretning om Redningsselskapet uten å nevne dramaet som utspant seg på Hustadvika for snart 60 år siden, nemlig da redningsskøyten "Christian Bugge" i 1938 berget 8 mann av den i alt 12 manns store besetningen på dampen "Rokta" tilhørende Lars L. Eide i Øystese Hardanger.

Dramaet utspant seg under en stor storm på Hustadvika som er Norges mest fryktede skips-kirkegård. Stygge skjær og båer setter hele havet i et sammenhengende hvitt kok når været står på fra nord. Forliset av D/S "Rokta" 2-3 april 1938 var et forlis som førte til den mest berømte redningsdåd i norsk kysthistorie i fredstid. Det som hendte var følgende:

"D/S Rokta" på 368 bruttotonn med 12 manns besetning dampet sørover Hustadvika på vei fra Alta til Leith i Skottland med en last skifer. Det blåste sterk kuling til liten storm med snøbyger fra nord. Hustadvika ligger som et åpent havstykke mellom Bjørnsund nordvest av Moldefjorden og innselingen til Kristiansund. Utfor Bjørnsund ligger de beryktede Galleskjærene.

Lenge så mannskapet på "Rokta" fyrlyset på Bjørnsund, men mot midnatt den 3.april røk det opp til full storm og tett snøkv. Ombord klarte de ikke lenger å se lysene fra fyrene, og de ble tvunget til å legge seg på været. Et kort øyeblikk lettet uværet og mannskapet kunne skimte et sveip av lys. De la seg på kurs igjen, men like etter gikk "Rokta" hardt på grunn, midt i virvar av båer og skjær. Matros Kristian Børve omkom da den ene daviten røk, og livbåten blei feid overbord.

Om morgenen den 3.april oppdaget kona til fyrvokteren på Bjørnsund fyr at et skip hadde gått på grunn ved Galleskjærene om natten. Fyrvokteren ga beskjed over telefonen til Redningsskøyta "Christian Bugge" som hadde stasjon i Kristiansund og som på tross av uværet la ut på havet med skipper John Bakken som fører. For stormseil og med maskinen på full fart slo redningsskøyta seg fram i stormen mot havaristen. Da de kom fram, sto havet i et eneste kok, det var ikke åpning å se mellom bråttene rundt havaristen og ingen tegn til liv ombord. Redningsskøyta kretset rundt båene til det ble uråd å ligge der lenger, og skøyta gikk til Rindaøy litt sør for Bjørnsund i le av været.

Om morgenen den 4.april trosset mannskapet på redningsskøyta på ny storm og brått og gikk mot havaristen. I løpet av natten var skipet brukket i to, og bare akterenden sto igjen på skjæret. Da oppdaget de at det var folk ombord! Det var bare minutter om å gjøre før akterskipet ville gli av og bli knust mot skjærene.

"Vi går inn. Hører dere ikke mere fra oss, er vi gåen". Det var den korte beskjeden som fører John Bakken ga til Ålesund Radio før den hasardiøse redningsoperasjonen ble satt i verk. Tvers gjennom frådende brått sto redningsskøyta inn mot havaristen. Mot alle odds kom de seg velberget gjennom. Mannskapet som hadde klort

seg fast inne i vraket, kom på dekk og kastet seg i sjøen med håp om å bli fanget opp. Men ikke alle klarte seg. Kapteinen som sistemann hadde ikke livbelte. Han klamret seg til restene av et ror fra den istykkerslåtte livbåten. Noen forsvant i bølgene, én døde ombord i redningsskøyta på vei mot land. 8 mann av mannskapet på "Rokta" ble berget, to mann fra andre båter omkom under redningsoperasjonen. Redningsdåden på Hustadvika har gått inn i norsk kysthistorie som et enestående eksempel på vågemot, selvpoffrelse og dyktig sjømannskap fra mannskapene på redningsskøyta. En av grunnene er at det dramatiske Rokta-forliset ble fulgt fra time til time i radioen. For første gang kunne en nasjon følge dramaet på sjøen fra time til time.

Ytterst på Rindarøy, på en høyde ut mot havet, har Rokta-forliset og redningsdåden fått sitt minnesmerke. Et monument av Claus Widerberg ble avduket ved Redningsselskapets 100 års jubileum i 1991. Avdukingen ble foretatt av den siste gjenlevende fra "Rokta", Wilhelm Møllerstrøm. Han var 17 år gammel og første-reisgutt da tragedien utspant seg. Forliset har også fått sitt minne for ettertiden i Arnulf Øverlands berømte dikt; "Redningsdåden på Hustadvika" som åpner med følgende korte, nøkterne opplysning: *"Det kom en melding fra Bjørnesund: I natt er det gått et skib på grunn"*. Strofe for strofe skiller Øverland hendelsene slik de utviklet seg. Her i kort utdrag:

*"De gjorde den nesten umulige ting
å seile tvers gjennom brottenes ring
og fiske opp av det skumgrønne kavet
menn som var tatt av havet!
Men bølgene tar det liv de vil:
To redningsmenn satte livet til
De gav oss den enkle lære
om sjømannens plikt og ære"*

Det bør legges til at besetningen på "Chrisian Bugge" ble hedret med Kongens Fortjeneste medalje i Gull.

Jan Strand.

Opp fra dypet!

Interessen for å ta vare på gamle båter øker. I Fredrikstad er den gamle passasjerbåten "Hvaler" under restaurering, og fra mudderet i Femsjøen er Haldenvassdragets stolthet, "Turisten", nå funnet og hevet.

Det er pengesterke, private interesser fra Aremark som står bak redningsoperasjonen i Femsjøen. Arbeidet med å redde "Turisten" startet opp 12. mars i år. Da ble en prosjektgruppe på tre personer opprettet til å ta seg av fremdriften, forteller Åge Olav Olsen, modellbygger i Fredrikstad, og den ene fra prosjektgruppen. De to andre er Tor Østensvig og Tore Paulsen-Næss.

Tilstanden avgjørende

En tilstandsrapport av skroget avgjør fremdriften av restaureringsarbeidet, kostnadmessig eller om det i det hele tatt lar seg gjøre å restaurere båten. Restaureringsarbeidet er forøvrig anslått til 10 mill. kroner uten at man har sett og vurdert skroget. Det hele er et langsiktig prosjekt, så virkelige kostnader og når båten igjen kan trafikere Haldenvassdraget er usikkert, sier Åge Olav Olsen, men han legger til: - Vi har satt en tidsfrist til år 2009, da bør "Turisten" være i drift igjen fra sin base som skal være Stømfoss. Grunnen til at man har valgt dette året er at da er det 100 år siden kong Haakon benyttet båten på Haldenvassdraget.

Omfattende prosjekt

Slike prosjekt som dette er omfattende og langsiktige. "Turisten" ble funnet i



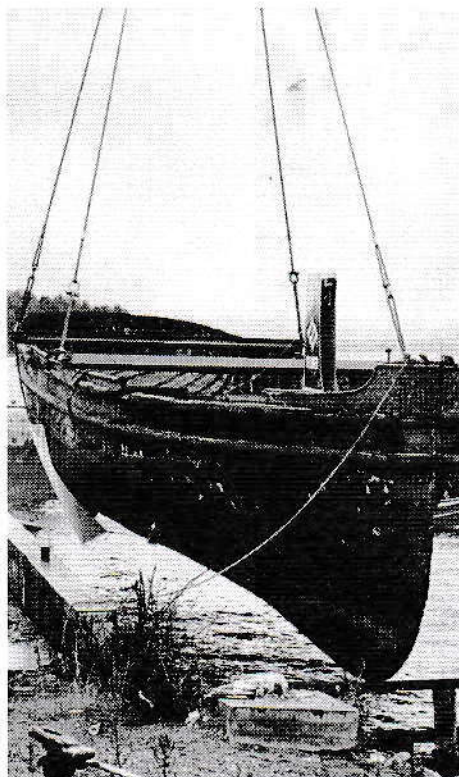
Hyggelig møte mellom to veteraner. Til venstre "Engebret Soot" og "Ara", i Haldenvassdraget.

Femsjøen, delvis nedgravd i leire og dekket av slam, på 20 meters dyp. Flaks, mener man, for rett i nærheten er det dobbelt så dypt! Det var dykkere fra Stavern-firmaet Maritim Recovery AS som gjorde funnet. Selskapet har spesialisert seg på å finne og heve skipsvrak langs kysten. Skroget ble delvis hevet og slept til land festet til flåter. Deretter løftet Kynningsruds største mobilkran "Turisten" i land og over i et dertil egnet stålstativ. Når det gjelder "Turisten" synes økonomien sikret. Det vil ikke si det samme som at man kan øse ut penger, alt har sin grense, sier Åge Olav Olsen. Nå skal en tilstandsrapport utarbeides. Når den foreligger vil man ta stilling til den videre fremdrift. Til nå synes imidlertid skroget å være i meget god stand. Mudderet og ferskvannet i Femsjøen ser ut til å ha konserverte skroget meget godt. Det skulle man kanskje ikke vente etter 30 år på bunnen av sjøen!

Stor interesse for fartøyvern

Det er som regel økonomien som setter begrensninger og styrer fremdriften. Mens man med "Turisten" i så måte er i en heldig situasjon, sliter man mer med økonomien når det gjelder "Hvaler" og må derfor innrette fremdriften deretter.

Men interessen for å ta vare på gamle fartøyer synes stadig å øke enten de har seilt i ferskvann eller saltvann. Det har noe med våre røtter å gjøre; Norge har vært en sjøfartsnasjon, så kanskje vi en gang rundt årtusenskiftet kan ha både "Turisten" og "Hvaler" i full drift igjen. Kanskje i et slags samarbeid?



Vassdragets dronning "Turisten" heises i land i Tistedal klar til rengjøring. Så er det bare å brette opp ermene å sette igang med restaureringsarbeidet til 1909 standard.

Christian Mohn.

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

