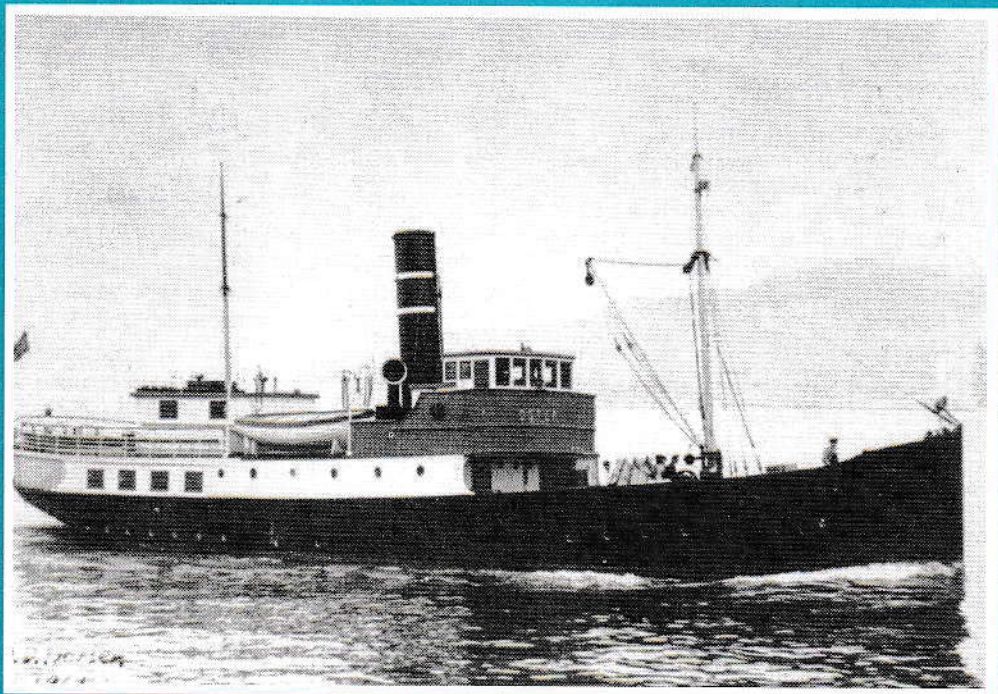


DAMPSKIBS

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 1998

Norsk Veteranskibsklub

Postboks 1287 Vika, 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
Ole A. Thoresen	53 41 59 11

Kasserer:	
Atle Vie	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 ØSTEREIDET

Formann:	Pr. telefon
Tor Bjørgeaas	56 35 41 82

Kasserer:	
Jostein Daltveit	56 55 94 12

Nestleder	
Vidar Lehmann	55 12 05 67

Innholdsfortegnelse:

Side

- 3 Leiaren har ordet
- 5 D/S «Børøysund» PR-tur sommeren -97
- 8 Vikingen
- 10 Kongesjaluppen
- 12 Stor damp på sporet
- 16 Slepebåter i Oslo Havn

Side

- 19 Reisebrev
- 20 Sjølingstad Uldvarefabrik
- 23 «Hans Martin»
- 29 Kulturpris til Harald Lorentzen
- 29 Flott julekort
- 30 Bokdebutant

Forside og bakside: Gamle «Oster», foto: O. P. Iversen, fra Harry Runderheim's samling.

Stoffrist neste nr.: 1. mai 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

Leiaren har ordet

Ved eit årsskifte er det tid for å gjera opp bestikket og sjå på kva som har blitt gjort i året som gjekk, kvar står me no og vil den kursen me held inn i det nye året føra oss fram til mål?

Året som gjekk

For Nordhordland Veteranbåtlag har 1997 vore eit aktivt år. Mykje dugnadsarbeid er blitt gjort ombord og dette er arbeid som er lett synleg. Stor innsats er også blitt utført med dokumentasjonen, finansieringa og lagsarbeidet, men dette viser det ikkje så lett etter. Dette arbeidet er også heilt turvande dersom prosjektet vårt skal lukkast. Innsatsen er difor delt på fleire grupper:

Dugnadsgruppa har lagt ned mange timar ombord i Gamle Oster. Konstruksjonar frå fraktebåtperioden er blitt fjerna med etterfylgjande oppussing både innan- og utandørs. Dieselmotoren har blitt prøvekyrd eit par timar kvar månad. Det vil vera ein føremon at båten har framdriftsmaskineriet intakt og er manøverdypig, når han omsider skal til verkstad.

Dokumentasjonsgruppa har arbeidd med å samla teikningar og fotografi frå gamle dagar. Innreiingsdetaljar er blitt klarlagde ved å granska dei spora, som enno er å finna ombord. Resultatet av dette arbeidet er, at me har fått klarlagt mange detaljar frå dampbåtperioden. Fleire av dei som hadde arbeidsplassen sin ombord på d.s Oster er blitt intervjuet. Dei har fortalt oss om livet ombord og om minner frå båten i fjerne tider. Det er sjølvsagt ikkje så lett å hugsa detaljert om f.eks. korleis paneler og listverk såg ut i 1.plass salongen etter meir enn 30 år, men karane har hugsa godt og dei har vore til stor hjelp i dokumentasjonsarbeidet.

Det er også mange reisande frå "gamle dagar" som har verdfulle minner frå turane med dampen til og frå bydn. Det heile er som eit pulsspel med mange små bitar som skal setjast sirleg i saman. Dette arbeidet er svært viktig for at restaureringa av d.s. Oster skal bli så korrekt som mogeleg.

Økonomigruppa har hatt kontakten med mange, som kan tenkjast å vera interessert i å støtta restaureringa av Gamle Oster. Mange brev er sende, stundom har responsen vore positiv og andre gonger negativ. Utan pengar kjem me ikkje langt og det vert heile tida arbeidd med å finna fram til nye "kjelder". Saman med dokumentasjonsgruppa vart det i haust laga ein ny brosjyre for prosjektet. Dette er ein brosjyre som me i styret er skikkeleg stolte av! Laget hadde utstilling og sal på 6 kulturarrangement i sommar.

Lagsarbeidsgruppa har halde kontakten med medlemene. Det har skjedd både gjennom Dampskibsposten og gjennom den interne Osterposten. I sommar fekk me laga ein del profileringsartiklar, som luer og postkort. Luene vart utselde i ein fart og det måtte lagast eit nytt parti.

Den tekniske gruppa har hatt fleire synfaringar ombord og vurdert rekkefylgjen og omfanget av dugnadsinnsatsen. Dette har vore grunnlaget for å fjerna konstruksjonar som lasteromsdørken, forre lasteromsskott, trålerbakken og fraktebåtinnreiingar m.m.

Kor står me i dag

Me står ein båt, Gamle Oster, som er eit glimrande utgangspunkt for ei oppattbygging til slik den var i heile 56 år, ein fjordabåt frå 1908. Laget har 140 medlemmer og 160 luteigarar. Alle medlemene har teikna seg i 1997. Den økonomiske stoda er god. Laget er gjeldfritt og har også kapital i banken. Me kan trygt seia at NHVL står med begge beina på jorda, men styret er klar over at slik kan ein ikkje stå for lenge. Dette er difor ein høgst mellombels tilstand. Prosjektet skal vidare framover!

Vegen vidare

Straks den turvande Lloyds-godkjenninga for dampkjelen føreligg, så tek det neste steget, som blir kjøpet av eit komplett dampmaskineri frå Holland. Til dette trengs det meir kapital og denne må skaffast! Dette blir den første store utfordringa vår i 1998. Deretter skal dampmaskineriet monterast ombord. Før dette kan skje må båten på slipp og saumfarast frå øverst til nederst. Alle mogelege skavankar må finnast og utbetrast. Dette blir den andre store utfordringa for Nordhordland Veteranbåtlag i tida som kjem.

Visjonen

Det er ei utfordrande oppgåve å få vera med på restaureringa av Gamle Oster. Her møtest ein flokk entusiastar, som har eit stort felles mål og det er å oppleva Gamle Oster i fart att, med dampmaskin. Det må vera ei årsak til at så mange er viljuge til å spandera fritida si, for å kunna få dette til. Årsaka er nok at d.s. Oster fekk ein plass i hjarta hjå folket i Nordhordlandsbygdene, som knapt nokon annan fjordabåt klarte å oppnå. Båten er ingen luksUSDampar, men han hadde ein god standard for si tid, var romsleg og vel omtykt av dei reisande.

D.s Oster hadde i lang tid Det Blåe Band mellom Bergen og Salhus. Laurdagsetter-middagane gjekk kappkøyninga nordover Byfjorden og då måtte "dampen vera på topp". Skipet var også ein god isbrytar og gjorde slutt på vinterisolasjonen for dei inste bygdene i ruteområdet, Modalen og Eksingedalen.

Dette må også nemnast at i dei første 44 åra av skipet si historie, så hadde skipet berre to kapteinar. Dette seier ikkje lite om kva omdøme denne båten hadde hjå mannskapet også. Dei søkte seg ikkje bort frå Oster!

Seinare vart båten udødeleggjort med Hammer/Medaas sin song "Dar kjem Dampen", som kom ut i 1963, den siste sommaren båten var i fart. Året etterpå fekk Oster kjelehavari og det vart gjort ein freistnad på å taka vare på båten for ettertida, men tida var diverre ikkje moden til at dette kunne lukkast då.

Entusiastane av idag meiner, at no er tidene annleis og at det skal la seg gjera å restaurera båten og taka vare på den inn i framtida.

Måtte alle gode Bymenn og Strilar støtta opp om restaureringa av Gamle Oster i 1998! Godt nyttår til alle dampbåtentusiastane i Norsk Veteranskibsklub, Veteranskiplaget Fjordabåten, Veteranskiplaget "Stavenes" og Nordhordland Veteranbåtlag.

Med venleg helsing

Tor J. Bjørgaas
leiar i NHVL.

D/S «Børøysund» PR-tur sommeren 1997

Fredag den 25.juli kl. 1900 steamet "Børøysund" ut fra Oslo under kommando av Børøysund-Hansen II (også kalt Magne Hansen), med vår myndige maskinsjef Arnold i maskinen og avholdte Kåre Eilertsen som sjef for bysse og restaurasjon. Vi var i de beste hender. Turens endemål var Kristiansand, hvor skipet skulle representere ved "Oksøy"'s overlevering ved Bredalsholmen Verft, og i anledning Postens jubileum. Ombord var noe over 20 spente og forventningsfulle kvinner og menn som utgjorde skipets besetning. Utpå natta ankret vi opp på Husøflaket for å få noen timers søvn, de fleste hadde vært i full jobb hele dagen.

Lørdag fortsatte reisen vi Vrengen og de indre leder til Nevlunghavn. Om kvelden var hele bestetningen invitert til grillfest på hytta til Hans og Nina. En stålende kveld. Søndag var det åpent skip med mange interesserte besøkende. Ettermiddag var vi alle sammen bedt på kaffe og vafler hos søster til vår kjære Georg Jensen. Hun har barndomshjemmet, et steinkast fra kaia, som sommerbolig. Skipet fikk her overrakt 2 stk. av boka om Stavern, skrevet av en annen bror. En uhyre interessant og morsom bok som finnes ombord.

Mandag dro vi til Brevik for bunkring og så videre indre led til Kragerø hvor vi ble mottatt av Hjørdis. Hun drev og arrangerte en skjærgårdstur med betalende passasjerer, turen ble utført neste dag.

Vi gikk ut til sjøs, inn Jomfrulandrenna og retur Kragerø via Gummøysund. En bror av Hjørdis orienterte om stedene vi passerte. Det var nydelig varmt vær, godt salg av vafler, kringler, kaffe og souvenirer. Meget vellykket, stor takk til Hjørdis.

Det bar videre direkte til Lyngør hvor vi ankret på redan og satte en livbåt på vannet. I tillegg hadde vi en gummibåt med god motor som Hans tok med fra Stavern, den hadde vi stor glede av hele turen. I Lyngør ble det fisket, plukket blåskjæll, badet og gjort standhugg. Så videre nedover Lyngørleia, Tromøysund og gjennom Homborsund og til ankers ved Gamle Hellesund. En rolig, stille kveld.

Fredag den 1.august kom så siste etappe. Ut på Natviglykta, over Kvåsefjorden og gjennom Randesund til Bredalsholmen Verft hvor vi ankom kl. 1115.

I anledning overleveringen av M/S "Oksøy" var en rekke prominente personer møtt opp, med fiskeriministeren i spissen. Det var omvisning i dokken og ombord i "Børøysund", deretter en tur på fjorden med "Oksøy" hvor det ble servert reker og lettøl. Tilbake på Bredalsholmen ble så den høytidelige overleveringen av "Oksøy" foretatt.

Lørdag formiddag fikk vi turens eneste regn på dagtid. Det lettet utpå dagen og de fleste tok turen til Møvik Fort for å beskue den store kanonen der.

Det var meningen at skipet skulle ligge ved Bredalsholmen til tirsdag, men vi seilte



Middag på kaia ved Bredalsholmen Verft lørdag 2. august.

inn til byen på søndag formiddag. Tiden i byen forløp stille og rolig. Mandag tok vi kontakt med Posten og vi fikk kopiert en mengde plakater som ble hengt opp på flere steder i byen.

Turen i Postens regi gikk til Ny-Hellesund på onsdag og til Randesund på torsdagen. Jentene hadde stekt vafler og bakt kringler og det ble kokt kaffe, og Kåre hadde kokt en fenomenal stormsuppe. Man kan selvsagt undres over stormsuppe i det været og det farvannet, men den gikk unna så det suste, storm eller ei. Alt ble solgt. I postkontoret fikk Astrid hjelp av en vaskeekte postfunksjonær i uniform. Det ble solgt og stemplet postkort og brev, selvsagt ble det også solgt souvenirs, T-skjorter, luer etc..

Begge turene ble utrolig godt mottatt av passasjerene, barn og gamle, kvinner og menn. Et meget vellykket arrangement som også gav noen kroner i kassen.

Det må nevnes at i dagene før disse turene ble det vasket, pusset, malt og skibmanet til den store gullmedalje. En postfunksjonær som hadde seilt med skipet da hun var i fart i Vesterålen, uttalte at han aldri hadde sett henne så fin. Hun skein som en sol. Etter Randesund-turen tok vi fatt på hjemresiden sammen med Postregattaen. De var blitt forsinket p.g.a. manglende vind. Første etappe for oss gikk til Valøer, hvor vi ankret for natten. Her var det anledning til badeliv og kjøp av krabber fra lokale fiskere. En usedvanlig vakker kveld, natt og morgen, helt ute i havgapet, i Terje Vigens rike.

Turen videre østover ble lagt mellom Torungen, utenom Tromøya, inn Lyngørleia og gjennom Lyngør til Risør. Det var "Trebåtfestivalen" der, og det var endepunktet for Postregattaen. Et yrende liv både på sjø og land, mange kjente båter og personer. Ved



Sjefkock Kåre Eilertsen og styrmannen slapper av en stille kveldstund i Risør.
Foto: Mette Ravnaas.

midnatt fikk vi et storslagent fyrverkeri. Det ble avfyrt noen meter fra oss, så vi var faktisk rett under. En utrolig opplevelse.

Lørdag middag gikk vi via Grønnholmgabet utenskjærs til øst av Svenner fyr, så inn Tønsberg Tønne til Gåsøykalven. Her ble det tradisjonell grillfest og offisiell avslutning av turen. Søndag kom siste etappe via Tønsberg kanal og inn fjorden med ankomst Oslo kl.1700.

En flott PR-tur var gjennomført i en fin atmosfære uten uhell. Et godt kameratskap, ypperlig sjømannskap og samhold gjorde dette mulig. Vi var velsignet med deilig sommervær og alle gjorde sitt beste, da må resultatet bli bra.

Takk for turen til alle dere som var med, for kortere eller lengre tid.

Kurt Hveding
Styrmann



Scandi Line

SANDEFJORD - STRØMSTAD

Tollbugata 5, 3210 Sandefjord.
Tlf. 33 46 08 00. Fax 33 46 25 08

«Viking»

Krigsskipet som blev Fredsskib

Norges Røde Kors tok i årene etter 1.verdenskrig sikte på å løse sosiale oppgaver i fredstid. På landsmøtet i 1920 sa organisasjonens president at "Norges Røde Kors' største og viktigste oppgave er oppførelsen av sykehus og sykestuer". Det største enkelttiltaket som Norges Røde Kors satte i gang for å avhjelpe sykehusnøden var imidlertid av en spesiell karakter, nemlig ominnredning og drift av krigsskipet "Viking" som hospitalskip, spesielt med tanke på å avhjelpe fiskerbefolkningen i Nord-Norge.

På landsmøtet i 1917 foreslo byskriver Carl Gustav Flood at man skulle gå til anskaffelse av hospitalskip. Han mente at små utrangerte lastefartøyer eller passasjerbåter kunne egne seg til formålet. "Med vår lange kyst og store fiskerier hvor en meget stor befolkning til sine tider samles på forskjellige steder, trodde jeg det kunne være noe å tenke på, om det ikke skulle være praktisk å innrette seg med slike små hospitalskip, som kunne forsynes med motor, og som kunne forflyttes fra sted til sted", fremholdt han.

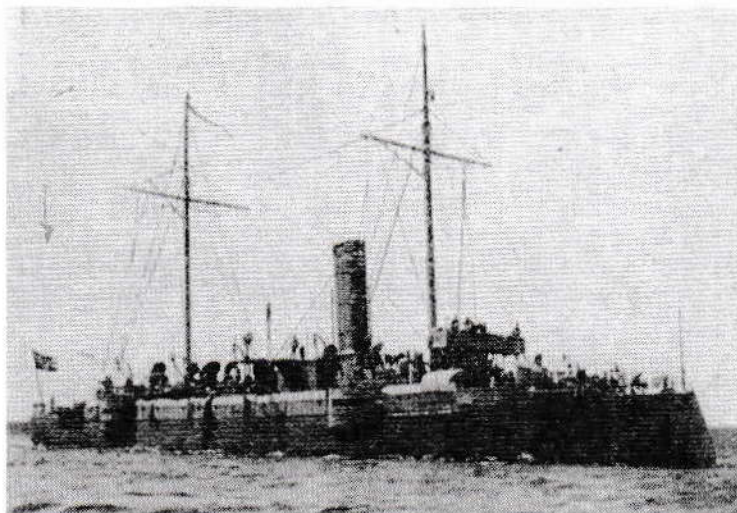
Da marinen i 1920 averterte noen av sine skip til salgs, kom generalsekretær Meinich i Norges Røde Kors på den lykkelige idé at her var sjansen til å få realisert foreningens ønske om et hospitalskip. Forsvarsdepartementet stilte seg velvillig, og etter at det var brakt på det rene at et av skipene, "Viking", egnet seg for ominnredning til et slikt formål, anbefalte departementet at Norges Røde Kors skulle få båten overdratt vederlagsfritt.

Ominnredningen av skipet ble utført hos Haugesunds Mek. Verksted. Hospitalskipet "Viking" var ferdig fra verkstedet tidlig på våren 1923, og fikk sin høytidelige innvielse i Bergen 25. april samme år.



Fredsskipet «Viking» i Lofoten.
tegning fra tyveårene, signert E.

Krigsskipet
«Viking»,
bygget 1891.



Ferden nordover til Finnmark artet seg som det reneste triumftoktet. Pressen fulgte begivenheten fra dag til dag med store overskrifter og fyldige referater. Dikteren Nordahl Grieg var også med på turen. Skipet anløp 15 havner langs ruten, og minst 30.000 mennesker avla besøk om bord. Inntektene av billettsalg og tombola m.v. dekket alle omkostninger ved reisen.

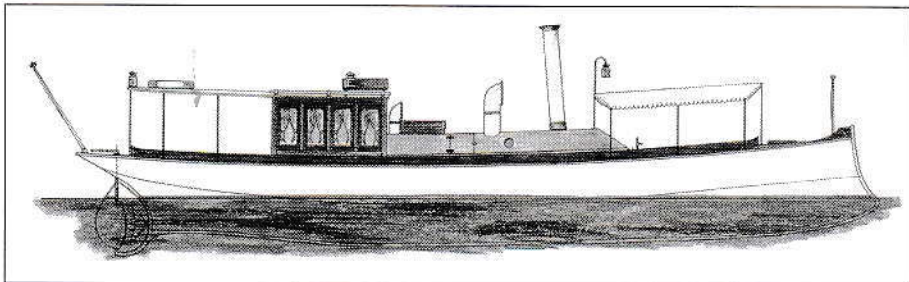
Sin egentlige virksomhet begynte "Viking" i Honningsvåg i august 1923, og det viste seg at det skulle bli fullt opp å gjøre. Det var over 10 mil til nærmeste sykehus, og pasienter fra distriktet foruten fra fiskeflåten søkte til "Viking". Det ble nødvendig å ansette fast lege om bord, og hans arbeid kunne variere fra alvorlige operasjoner til fødselshjelp og forskjellige poliklinisk behandling. Badene om bord var åpne for publikum visse dager i uken, et gode befolkningen verdsatte høyt.

I de følgende årene gjorde "Viking" tjeneste både under fiskeriene i Finnmark og i Lofoten. Tusenvis av pasienter ble hjulpet. Driftsunderskuddet ble mindre enn beregnet, for belegget var jevnt over stort. Dessuten forsynte fiskerne "Viking"'s bysse med all den fisk man trengte, og dampskipsselskapene fraktet varer til skipet - alt gratis! Norges Røde Kors møtte i det hele en enestående velvilje i denne landsdelen, hvor det tidligere hadde vært så godt som ukjent.

"Viking" var regelmessig å finne på fiskefeltene i Nord-Norge helt til slutten av 1930-årene. Da var sykehusforholdene i nord liksom andre steder i landet vesentlig forbedret, og det var ikke lenger samme behov for hospitalskipet. Under 2. verdenskrig ble fartøyet rekvirert av tyskerne, for senere å bli solgt til opphugging.

Koll Jacobsen
Bladet "Svanen" nr.20, 1996.

Kongesjaluppen restaureres



Tegning av «Stjernen I».

Igjen har Hansen & Armtzen båtbyggeri fått en prestisjekontrakt med kongelig snitt. Det tradisjonsrike båtbyggeriet i Ekstrand har som kjent hatt flere betydningsfulle oppdrag ombord i kongeskipet "Norge" og regnes blant landets fremste spesialister på restaurering av veteranskip. Nå skal bedriften gjenskape originals kroget til den første kongesjaluppen "Stjernen I" bygget for unionskongen Oscar II, og dette representerer en millionkontrakt samtidig som de 13 båtbyggerne er sikret beskjefigelse frem til sommerferien.

Stålskroget på 11 tonn ankom båtbyggeriet og hele 60 prosent av plater og spanter må byttes, og samtidig skal det bygges nytt maskinrom og gjenskape den originale vedderbaugen. Dette er en 6-7000 timers jobb for halvparten av staben. Det ser ut som vi vil trenge flere folk, sier båtbyggeriets daglige leder Steinar Armtzen. Og her duger det ikke med sveising, alt stålet skal klinkes i henhold til de gamle arbeidstegningene fra Akers Mek. Verksted som bygget fartøyet i 1899. Når skroget er ferdig til sommeren håper selvsagt Hansen & Armtzen å kunne inngå en ny kontrakt som omfatter dekk og overbygg med salonger og uteplasser og dette er en jobb som er minst like stor.

Wesenlund på banen

"Stjernen I" er hjemmehørende i Horten og ingen ringere enn Rolv Wesenlund er foregangsmann blant de ildsjeler som kjemper for å få det smekre fartøyet til heder og verdighet igjen. Målet er å ha sjaluppen klar til 100-årsjubileet 10. februar 1999. Det er Stiftelsen "Kongesjaluppen Stjernen I" som står bak redningsaksjonen. Stiftelsen består av en rekke privatpersoner i Horten som finansierer restaureringsarbeidet i samarbeid med venneforeningen Marinemuseets Matroser, hvor Rolv Wesenlund er "høibåtsmand". Fartøyet er bygget som dampbarkasse med lengde på 55 engelske fot. Stålplatene er ikke mer enn 3-4 millimeter tykke.



Kongesjaluppen ankommer Hansen & Arntzens båtbyggeri.

Foto: Thor Hansen.

Utstyrt med bussratt

Ildsjelene fant vraket av den kongelige farkosten i Mjøsa, hvor den har vært bortgjemt og bortglemt i 50 år. Under krigen ble nemlig "Stjernen I" rekvirert av tyskerne og solgt til en bonde. Her ble båten brukt som sandlekter i mange år før den ble forsøkt ombygget til lystbåt med bussratt og bussmotor, deler fra et lastebilverksted og hjemmesnekret propell. Etter tre års arbeid fikk Marinemuseets Matroser kjøpt vraket som ble brakt til Horten i 1995. Imidlertid er dampmaskinen godt bevart idet denne står utstilt i Marinemuseet. Maskinen skal inn i båten så snart restaureringen er ferdig, under forutsetning av at det monteres inn en kullfyrt dampkjele. I sjøklar stand vil "Stjernen" fremstå som et representasjonsfartøy.

Første "Sildesalaten"

I sin glanstid tjente "Stjernen I" tre monarker. Fartøyet førte unionsflagget "Sildesalaten", som ikke var særlig populært verken blant svensker eller nordmenn. Noen år senere ble sjaluppen kong Haakon VII's første kongeskip. I ventetiden på det havgående kongeskipet "Norge" som først ble muliggjort ved en folkeaksjon etter 2. verdenskrig, måtte både Haakon VII og hans sønn Olav V nøye seg med "Stjernen I" og en ny utgave med noe annen form, kalt "Stjernen II".

I den gamle byggekontrakten mellom Det Kongelige Norske Forsvarsdepartement og Akers Mekaniske Verksted kan vi lese at sjaluppen førte en kanon. Meningen er at også denne skal på plass forut på dekk, sier Steinar Arntzen.

Ivar Nefstad

Viser også til omtale i Dampskibsposten nr. 37

Stor damp på sporet

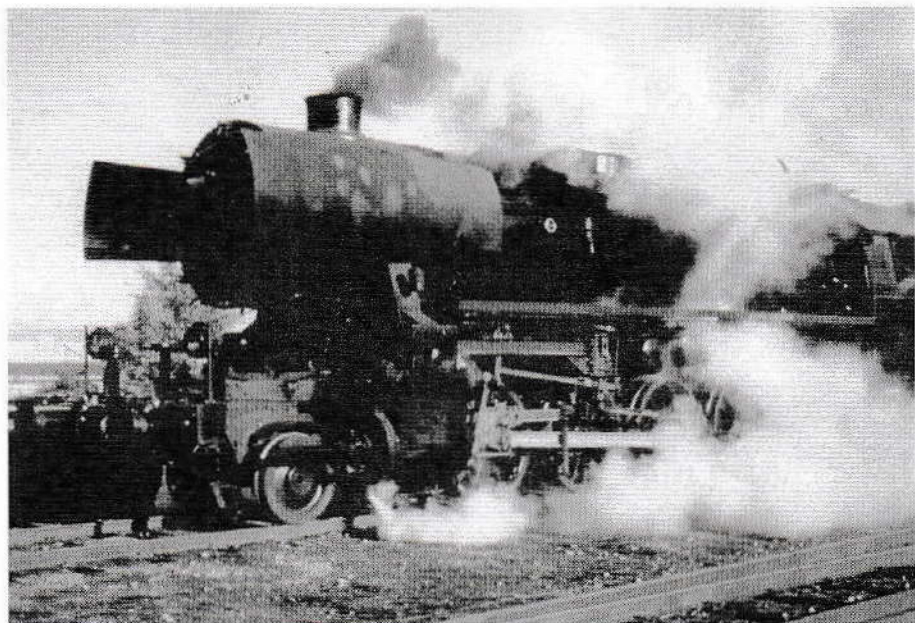
Det var en stor dag for Norsk Jernbaneklubb Rogaland den 10. oktober 1997. Lokomotiv 63a nr.2770 gikk for egen maskin for første gang siden 1958. I dagene etter blei det arbeidet på heltid for å rette på små lekkasjer i rør og pakninger, og med andre justeringer. Fredag 17. ventet vi besøk av NJK som kom fra Oslo med elektrisk veteranlokomotiv 11.2107 og trevogner. Da dette toget kom til Sandnes seint om kvelden hadde vi gjemt dampen på et sidespor. Så kjørte dampen langs toget og blei koblet foran til stor glede og overraskelse. Lørdag 18 oktober trakk 2770 tre ekstratog med trevogner Stavanger-Sandnes tur-retur for NSB. Dette var markering av Kulturminneåret, og NSB's sjef Osmund Ueland talte før første avgang. Seinere på lørdag kjørte vi fra Stavanger til Brusand og retur med gjestene fra NJK Oslo og Bergen. Bergenserne var kommet med buss. Vi skulle egentlig kjørt til Egersund, men var forsinket da det tok mer tid enn beregnet å fylle vann. Søndag returnerte NJK's ekstratog.

Det elektriske veteranlokomotivet (i nydesign) gikk i forveien som løsløk, og 2770 trakk toget til Egersund. Der blei lokomotivet snudd og vi fikk med oss vogn 288 som vi skal få låne i vinter tilbake til Stavanger. De andre reiste videre østover med elektrisk lok.

Lokomotiv 2770 blei levert fra Henschel i Kassel 5. juni 1944, byggenummer 28322. Fra august 1944 gikk lokomotivet for Deutsche Reichsbahn Warschau West, men allerede i desember samme år var det i drift hos NSB i Trondheim distrikt. Kjelen har byggenummer 4090 fra Schichau i Elbing og ble levert 24. mars 1944 i lokomotiv nr. 5857. Når NSB hadde flere lokomotiver til hovedrevisjon samtidig, blei den kjelen som var først ferdig satt i det lokomotiv som da var klar, og slik havnet denne kjelen i lok 2770 ved Grorud Verksted 27. september 1956. Tenderen er også bygget av Schichau i mars 1944. Den var først koblet til lokomotiv 5858, men havnet bak lokomotiv 2770 den 9.mai 1951. Fra juni 1950 til april 1958 var 2770 i Oslo distrikt og trakk godstog mellom Ål og Oslo. Lokomotivfører Jostein Hadland har fortalt at de en gang fekk en levende ørret på tenderen under en vannfylling. De gledet seg over gjesten og matet den. Og sorgen var stor da en annen fører fisket den opp.

I 1958 hadde NSB fått så mange diesellokomotiv at en del stortyskere ble til overs. 6 av disse blei satt tilside som beredskapslok. 2770, 5865, 1104 og 5856 havnet i en nedlagt smalsportunne i Drangsdalen nær Moi mens 5371 og 4838 blei satt på stall i Egersund. Da hadde 2770 gått 423688 km for NSB. Det er altså Norges nyeste og minst kjørte av de bevarte normalspor damplok.

Jostein Hadland var blitt lokomotivfører fordi han måtte skitne seg ut for å trives. Men da han måtte være oppkledd og kjøre elektrisk, søkte han seg til reserven. Så begynte han å hogge opp biler på fritiden og i 1971 kjøpte han 5371 (uten tender).

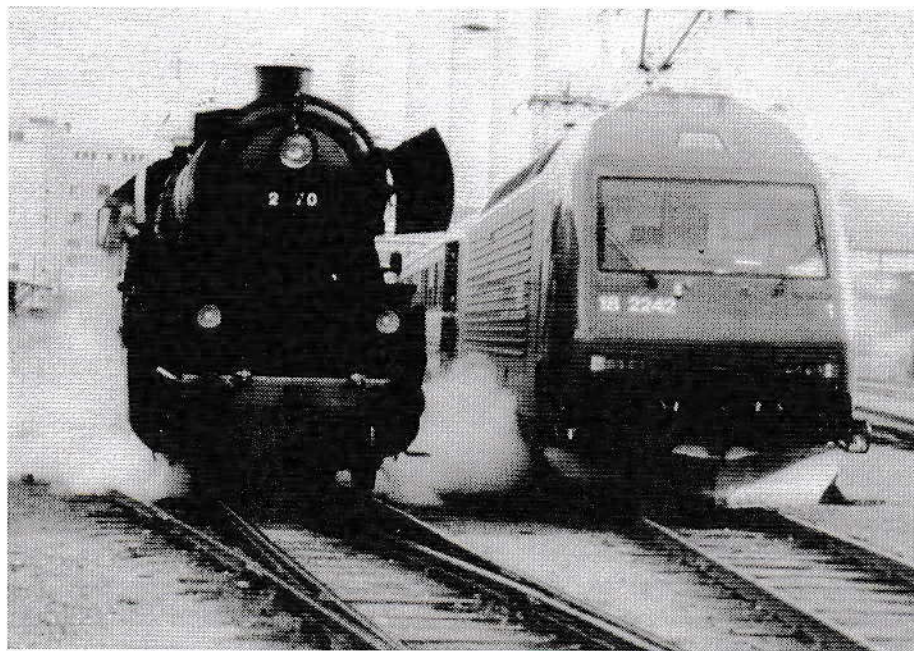


Lok 63a 2770. Første gang for egen maskin siden 1958

Du klarer aldri å hogge det store lokomotivet alene, sa skeptikerne. Men Jostein hogde det og ville ha mer. En vakker sommerdag i 1971 kjørte vi sammen til Drangsdalen, hvor vi klatret opp en bratt ur for å komme til tunnellen. Det var et imponerende syn, de 4 store bergtatte lokomotivene.

I 1972 hadde Jostein fått kjøpt 3 lok, og de ble hentet ut den 13. august. Elektrisk lokomotiv 1.2007 fra 1922 trakk stortyskerne (bygget i 1944) fra Moi til Hognestad. Lok 2770 ble koblet fra i Egersund, og ble satt inn i stallen der, reservert for Jernbanemuseet.

Jostein begynte å hogge 1104 som var mest rustent. En dag jeg kom for å se på, hadde han fått et brev som han ba meg oversette og svare på. Bressingham Steam Museum, Diss, Norfolk i England ville kjøpe et lokomotiv av han, og jeg sendte tilbud på 5865. Men vanlige ruteskip kan ikke løfte 76 tonn, så det gikk 3 år med korrespondanse før endelig: 20. juni 1975 kom Anders Stokka sitt tungløfteskip "Stokksund" til Sandnes for å hente oss. "Stokksund" hadde losset på Rosenberg og skulle ta neste last fra Felixstove til Lagos. Så endelig fikk vi transport på rimelige vilkår. Fra Felixstove ble 5865 kjørt på lastebil til Bressingham. Museumseier Alan Bloom var fornøyd med loket og ga det navnet Peer Gynt. Så det er helt sant at jeg har besøkt Peer Gynt i Berget, at jeg var med da Peer Gynt ble fridd ut av Berget. Jeg har sett Peer Gynt ride i luften (i Stokksund kraner) og jeg fulgte Peer Gynt over havet til fremmed land. I mens sto 2770 i Egersund glemt av de fleste. Omkring 1980 ble det klart at det ikke



Lok 63a 2770 og El 18 2242 i Stavanger.

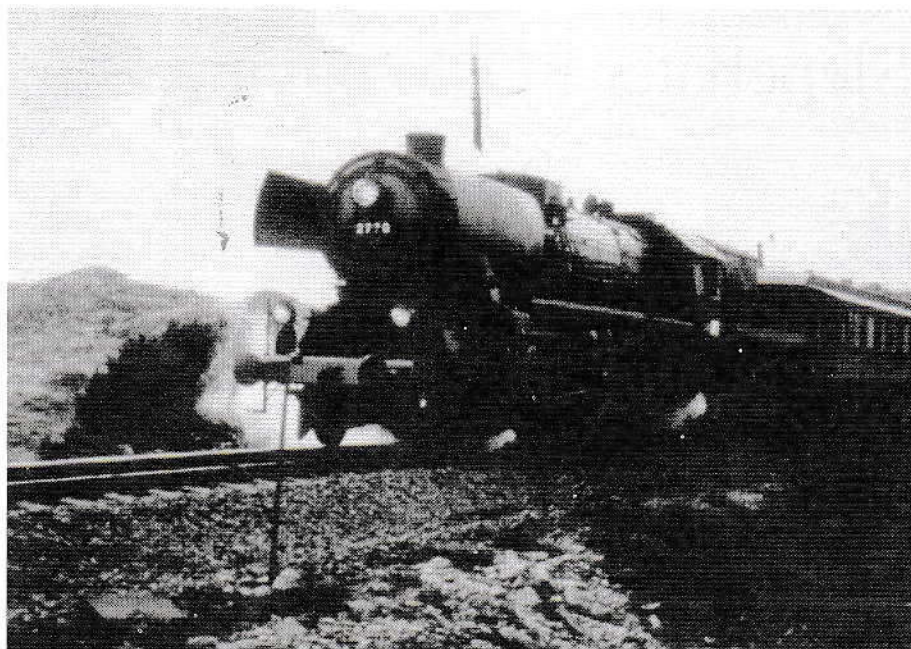
ble plass til loket i Jernbanemuseets nybygg. Det gikk rykter om at NSB ville selge det til hogging. Men så var det noen lokomotivførere i Stavanger som ville redde loket, og de oppfordret til å danne lokalavdeling av Norsk Jernbaneklubb. De fikk med seg flere NSB ansatte, og en del utenfor, slik som meg. Først reiste vi til Egersund noen lørdager og begynte å pusse opp 2770. Etter en tid fikk vi lov å trekke tenderen til Kvalaberg hvor vi hadde bedre arbeidsforhold. Da tenderen var ferdig fikk vi endelig lov å hente lokomotivet. Det var ferdig pusset utvendig og ble stilt ut på Sandnes Stasjon 11. juni 1988.

Dette var Torgets Dag, et NSB arrangement hvor Norsk Jernbaneklubb deltok med 2770.

Fra Kvaalberg kom vi med det merkeligste tog jeg har sett. Først en Rolls Royce (skiftetraktor 220.139), Så Bergendieselen Di2-819, så Setesdalsbanens overføringsvogn med smalsporlokomotiv nr.5 og postvogn oppå, så kom Stortyskeren 2770 og tilslutt Jernbaneklubbens spisevogn 119.

Etter dette vellykkede arrangement så kom diskusjonen: Skulle vi sette et oppusset lokomotiv på stall eller skulle vi gå videre for å få det kjørbart. Heldigvis gikk vi videre. Vi måtte kjøpe nye kjelerør, både store og små, fra Tyskland. Disse måtte krympes i enden hos NSB's verksted i Drammen.

Kjelen ble isolert på ny med steinullmatter istedet for asbest, og tynnplater til



Lok 63a 2770.

kjelkleddning ble laget nye. Vi måtte lage ny røykskapdør. Slike dører brenner opp sjøl om de er laget av stål. Veivlagene var borte vekk, og vi kjøpte nye (brukte) fra Polen. Det var nokså mye annet å gjøre, småting som tok tid og ikke viste igjen. Så det var 9 års arbeid før vi endelig i oktober 1997 kunne kjøre med 2770.

Men ferdige er vi ikke sjøl om loket er kjørbart og godkjent. Det er ennå mange detaljer som må forbedres.

Johannes Østvold



Rør,- stål - mek. arb.

Jarl Andersen

Vardenlia 32e
3227 Sandefjord

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

Slepebåter i Oslo havn

Følgende artikkel er sakset fra A-MAGASINET nr.37 14/9 1968.

Det er skrevet av journalist Knut A. Nilsen i Aftenposten, og vekker minner fra vår nære fortid, som er i ferd med å viskes ut, og det bare finnes veteranslepebåter på Oslo havn.

30 år etter at den sto på trykk kan det passe med en oppfriskning og jeg tror mange vil kjenne seg igjen.

Terje Bjerén.

Husker De "Tut-Tut"? Slepebåten i tegnefilmen, vet De...

Selvfølgelig var det noe tøys av Walt Disney å ikle en båt menneskelige egenskaper, gi den talens bruk til å med, la den fremstå som en marin kentaur!

Det er bare det at vi ikke er helt sikre på om den gode Walt ikke var inne på noe der! Det er noe eget med en taubåt, den er ikke bare et skrog når den setter snuten boms i oseaanlineren og grrr'er, den er en terrier av stedighet!

Og at den kan snakke? Jovisst, enstavelser, riktignok, men kom ikke å si at den ikke har diksjon og temperament i luren. Vi skal altså ikke hevde at en taubåt har sjel, men den har noe.

Med på invasjon

"Baus" har til og med en fortid.

I krigens hete dager tauet han tungt lastede lektere over Kanalen og var med på å gjøre invasjon, han gikk under amerikansk flagg og var viktig. Freden opplevde han i Bremen, og lå kanskje og spekulerte på hva nå, så kom der en nordmann, bød nok, og seilte ham nordefter. Vi vet ikke hvordan han reagerte på Oslofjordens brune skvalp, men det turde ha vært bedre den gang enn nå, og man venner seg til alt her i verden bare man får det gradvis. Sammen med tvillingbroren "Balder" og resten av familien: "Brytern", "Breifjod", "Bele", "Boss", "Bob", "Bebe" og "Beni" piler han omkring på Oslo havn, dytter storkarene på plass, rister liv i dørske dypvannsseilere. Haler, skubber, puffer og nøkker, hvileløst året rundt.

Surt om vinteren

Sigurd Jakobsen er dekksmann på "Baus", har vært så i seks år. Men jeg har vært i selskapet i femten år. Fin fart, hjemme hver weekend. Bor i Moss. Det kan man høre. Om han har vært dypvannsseiler? Nei, det har blitt med Oslofjorden. Jeg har drevet fiske i gamle dager og nå er jeg her. Trivelig? Joda, riktig trivelig. Nå så. Om vinteren er det surt da, ja. Sjørøyken vet du, han er lei. Blåsur og fæl. Men sommerstid....



M/S "Baus" bygget i 1943. Bygget om i 1949 ved Husø Verft, Tønsberg i 1947. Solgt til Brodospas og omdøpt til "Deneb" i 1969.

Jakobsen myser mot solgangsglitteret, det står varmt av dekket og han er svett i nakken av å bale med trosse og vaier.

Men det er ikke slikt styr med sleperne nå for tiden. Nå har vi smekre glassfibergreier. Du skulle sett før, med seksten og atten tommers engelske manilla, det var saker som monnet i klypa, gutt. Neven rakk ikke rundt der, nei.

Nei, nå er det glassfiber og nylon og slike saker, flyter gjør de også, bare det. Vi møtte "Oslofjord" i Sjursøygapet, dypeste renne i leden inn til byen. Her kommer storingene. "Baus" har skummet ut fra Vippetangen, ligger nå og lurar tenksomt utenfor oljekaiene. Der kommer den: Amerikabåten har bare litt krus for baugen, men den siger og er svær her nedenifra lille oss.

Skipper Helge Schytter Larsen åpner for solaren, det brummer nede hos shief Einar Pettersen, og så glir "Baus" diskret under styrbord broving på "Oslofjord". Amerikabåten slepes nemlig ikke til kai. Det ville ikke se bra ut for de fremmøtte på bryggen. Nei, den må pent ligge på skyggesiden og skubbe med fenderen "Hutt-hutt" sier "Baus". "Hoooot-hoooot" svarer "Oslofjord", vi går litt babord og skubber Amerikalinjens cruiseopplegg forbi Nyland. Og så går Amerikabåten til kai, elegant ser det ut fra bryggesiden, men hvem er det som sørger for elegansen, om vi får spørre!

"Baus" har satt stevnen rett i "Oslofjord's" baugstål, klemmer til med et "finishing

touch", der klapper kjempen inntil, takker ikke for hjelpen engang, men "Baus" er høflig og sier "hutt" og takk for nå.

Så skal vi til Hjortnes og få "Kronprins Harald" til sjøs. Trangt er det her inne i Frognerkilen, Kielfergen bør ikke ta med seg deler av lystflåten. Det gjør den da ikke heller, men akkurat nå er det "Baus" som har æren.

Jakobsen har lagt sleperen vakkert over kroken på akterdekket, "Baus" skyter fart og trossa skyter opp fra vannet så vannet snurrer av den. Pang! som en fiolinstreng står den og leer ikke for et neveslag, her er krefter ute og går.

Og så vinker man på bryggen og man vinker fra soldekk der oppe, gute Fahrt! mens "Baus" ikke har tanke for å være sentimental, men drar som en bikkje på sporet. Og nå går slepekroken i borde, "Baus" krenger, og det fosser inn ad spygattene, sjøsprøyt på indre havn!

Rene urmakerarbeidet

Nei, dette er ikke noe. Dere skulle vært med ut til Slagentangen en dag og se på når vi er et helt kobbel av taubåter om å få tankerne til kai, sier skipper Larsen.

Vi var med på "Esso Malaysia", det var sværing, gutt, 190 000 tonn. Var borte i 13 timer på den jobben. Moro var det og, taubåtene pratet sammen over radio, losen ledet konversasjonen. Farten var etpar meter i sekundet, rene urmakerarbeidet å få den inn.

Har dere mange vriene jobber?

Det og ta passasjerbåtene og Wilhelmsensbåtene ut og inn er ingen sak. Verre kan det være når vi skal håndtere svære skrog som nettopp er sjøsatt. De kan være atale, uten maskin som de er, og med et enormt vindfang. Blåser det da, så får vi blåst soten av topplokkene. Men det er ikke så mange sjøsettinger nå lenger.

Et par-tre om året. Men det blir mer og mer trafikk ellers, vi har stadig fått nye båter. Sistemann i familien er ikke noen lillebror, "Beni" er på 250 tonn og yder 2700 hk. Minst er "Breifjord" med 60 tonn og 610 hester. Nå er vi altså ni, og flere er det ikke som driver regulær buksering på Oslo havn.

Får dere aldri spylt av kloakken?

Jo, vi er som sagt av og til på Slagen, og ellers kan det vanke et langslep nå og da. Men det er plenty å gjøre her inne, sier skipper Larsen, som har vært på taubåt i 39 år. Den 27. august kunne han jubilere. Han har seilt på fjerne hav før, på Madagaskar og Statene. Nå synes han at "Baus's" svære ratt er best å holde om.

"Kronprins Harald" dreier langsomt, fergen har fått baugen klar av Svelviksand-lekterne, nå dreier "Baus" bi, sleperen slakkes, og det med et skarpt smell løser patentkroken sitt grep.

"Baus" er fri til ny jobb.

Reisebrev 28. juli 1991

Søndag tidlig en morgenstund den 14. juli satt veteranskipene D/S "Børøysund" og M/S "Granvin" kurs for Sognefjorden i forbindelse med Kystkulturdagene. Turens første anløpssted var Balestrand som var senteret i Sognefjorden, der veteranlaget av D/S "Børøysund" var blitt forespurt av komiteen i Balestrand at komme for å sette en ekstra spiss på det hele. Det må sies at det var vellykket. Sent søndag ettermiddag fikk vi Balestrand i synet, blev møtt av utallige små båter, D/S "Børøysund" med sin gamle dampfløyte markerte sin ankomst og salutt fra baugen, stor festivitas med påfølgende tilstelling på Kvikne Hotell senere på kvelden. Der blev det snakket i taler og utredninger om veteranskipet "Stavenes" som Sogningene skal sette i sjødyktig stand. Mandagen ble det arrangert fjordkruse med S/S "Børøysund" og M/S "Granvin" og det var stor oppslutning av stedets befolkning og av inn og utenlandske turister med stor stemning og været var bare av det beste. Tirsdag samlet reisedeltagerne seg ombord på M/S "Granvin" for da at ta turen inn Fjærlandsfjorden med sin turkise farge. Ankom Fjærland, besøkte museet og videre med buss opp til tunnelen som forbinder Sogn med Jølster. Ut på den andre siden, et praktfullt syn, returnerte så til Balestrand som vi forlot onsdag med kurs for Nærøfjorden, rundet av Gudvangen med fløyting og salutt med flagghilsen fra land. Videre til Flåm fikk vi følge av M/S "Altøy". Flåmsbanen benyttet deltagerne tur retur, ja der var det også mange godord at høre. Akk ja, turen nærmet seg slutten. Neste morgen bar det ut Sognefjorden til Eidvindvik, hvor der blev servert allsidig koldtbord om kvelden på D/S "Børøysund" akterdekk med utvekslende taler om enestående tur og selvfølgelig dans etterpå. Vår reisevenn, trekkspilleren var suveren. Ankomst Bergen fredag ettermiddag med fortsatt storslått vær. Østlendingene var så begeistret for den vakre natur vi hadde på Vestlandet, de var nærmest målløse, vi andre fra Bergen og omland kan bare bekrefte det var en vellykket tur.

Kåra Andersen, Ibsensgt.24. 5037 Bergen



Børøysund, Granvin og Altøy ved kai i Flåm.

Sjølingstad Uldvarefabrik

- en levende museumsfabrikk

Mandalsmannen August Hoven la i 1894 grunnlaget for det lille industristedet Sjølingstad ved å etablere en ullvarefabrikk i dette området. Fabrikken som lå langs Sjølingstadbekken, vokste etterhvert til å bli Lindesnes kommunes største arbeidsplass, på det meste, ca. 90 ansatte. I kjølevannet av fabrikken kom arbeidsboliger, bruksskole og butikk. I tillegg bygde disponenten seg bolig i det lille tettstedet, som bøndene etterhvert ga navnet «nyby'n». Stedet hadde jo alt.

Mange spennende historier knytter seg til fabrikken og miljøet rundt den. Historier som blir vikeliggjort under omvisning i fabrikken.

I 1984 ble fabrikken lagt ned på grunn av manglende konkuranseevne og i 1986 ble ideen om å omskape den til en levende museumsfabrikk lansert. Mange år har gått med til restaurering av bygninger og maskiner og til opplæring av nye fagarbeidere. I dag står den som et av Riksantikvarens 8 nasjonale teknisk-industrielle kulturminner og skal representere tekstil- og ull industrien i Norge.

Fabrikken har alle produksjonsledd intakt fra råull til ferdig vare, som kan kjøpes i fabrikkutsalget.

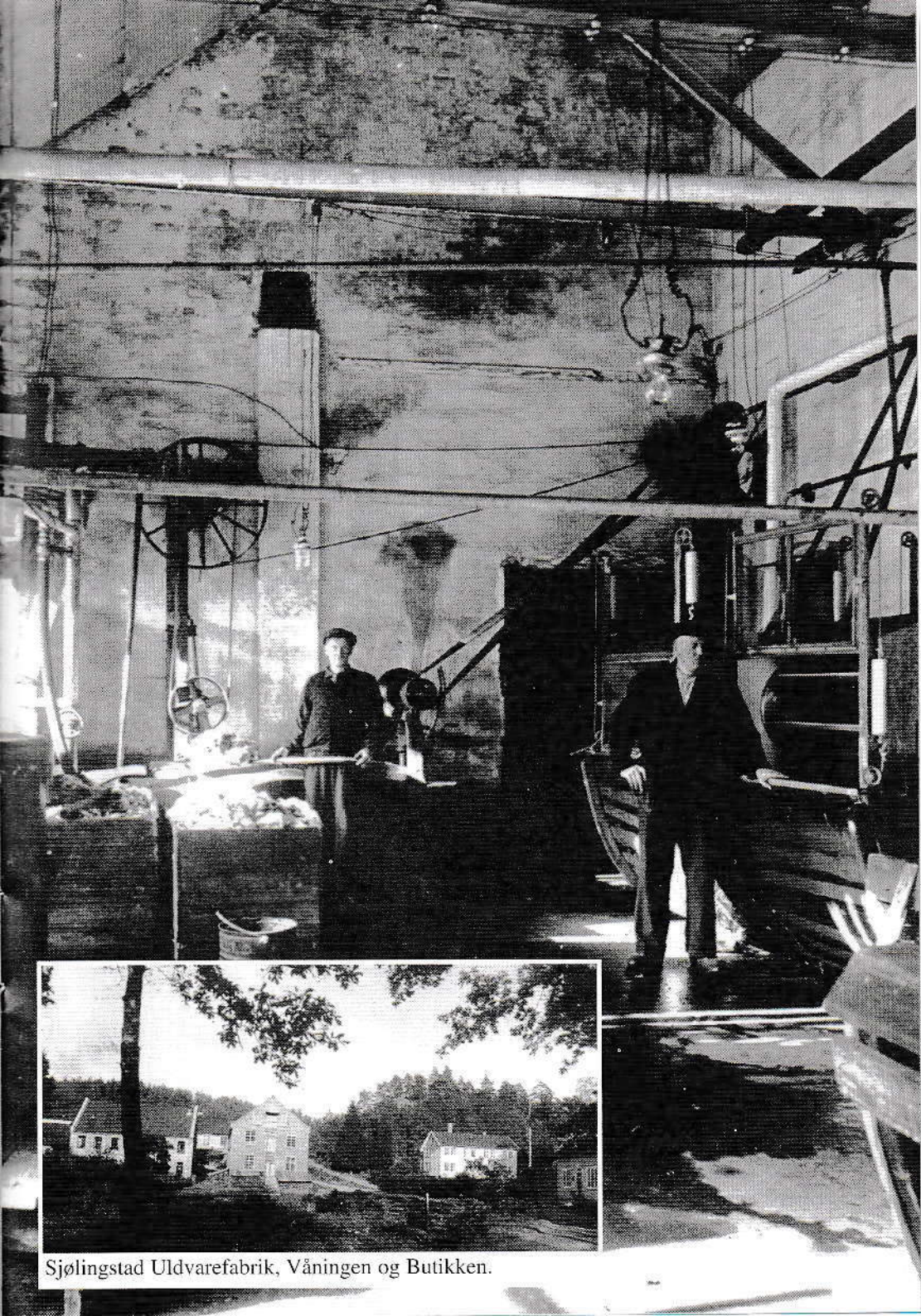
Den vakre maskinparken med sin blanding av jern, tre, remmer og tannhjul har fått mange til å stoppe ekstra opp og vevstoler med fargerike med fargerike tekstiler forteller at alderen er ingen hindring. Når bekken er vannrik, sørger egen kraftstasjon for fabrikkens strømtilførsel. 1997 var det første året med organiserte omvisninger i fabrikken, og responsen har vært svært god.

Enda er ikke alle brikkene falt på plass, men i løpet av 1998 håper vi at fabrikken kan framstå som et publikumsvennlig besøksmål.

Sjølingstad Uldvarefabrik har mange strenger å spille på. Den er et tilbud til skolene og barnehagene i regionen, og målet er med tiden å gjøre den til et knutepunkt for tekstilkompetanse og en møteplass for kunstnere, fagfolk og oss vanlige. Det er mange grunner til å besøke Sjølingstad Uldvarefabrik. Liker du maskiner, ull, ulltekstiler, industrihistorie eller bare vil slå ihjel tiden, ønsker vi deg hjertlig velkommen til en fabrikk som fremdeles produserer og som er plassert i vakre omgivelser.

Agnete Kjellin. Konst. daglig leder.

Jeg vil oppfordre klubbens medlemmer å ta en tur oppom Sjølingstad dersom de er på tur i området. Kjøreturen opp til Sjølingstad, litt vest for Mandal, er en stor naturopplevelse. Opp denne dalen var det tidligere stor aktivitet som: Frostestad Garveri- og Handskefabrik, Frostestad Mølle, Rosshaven sag, Fredli Tøffel og Læstefabrik, Fredli Shoddyfabrik og flere. Når en kjører veien opp til Sjølingstad, får vi en meget god historisk dokumentasjon av historiske aktiviteter langs Sjølingstadbekken.



Sjølingstad Uldvarefabrik, Våningen og Butikken.

«Hans Martin»

Betongslepebåten «Hans Martin» ble bygget på Porsgrund Cementstøperi i 1918. På grunn av den alminnelige stålangel under 1. verdenskrig bygde man flere steder betongskip. Stålmert betong ble sett på som et velegnet fremtidsrettet byggemateriale for skip.

Ingeniør Harald Alfsen, stadsingeniør i Porsgrund frem til 1913, grunnla og drev Porsgrund Cementstøperi, og utviklet en revolusjonerende og genial metode for bygging av betongfartøyer. Støperiet bygget flere betong-pontonger. Blant disse var det 2 slepebåter, 5 lektere og 2 betong-pontonger til Porsgrunn Bru.

«Hans Martin» og andre båter herfra ble bygget og sjøsatt med bunnen opp. Man brukte kun innvendig forskaling og la armeringen på denne. Skrogtykkelsen og vekten som hadde vært betongskipenes største ulempe, ble derved sterkt redusert. Støpingen gikk fortløpende over 2 døgn og kunne bedre kontrolleres, og linjeføringen ble også finere enn ved dobbel forskaling.

Til Alfsens metode hørte en elegant sjøsetting. Ved en sinnrik prosess, vendte båten seg kontrollert på rett kjøll og kunne deretter lenses.

«Hans Martin» ble utstyrt med en 2-syl. glødehodemotor, og var i drift som slepebåt i Skiensfjorden til 1925. Fartøyet ble da nedrigget til lekter og overtatt av Herrevassdragenes Fællesfløtningsforening og innredet til losji. I denne forbindelse ble det bygget én brakke på dekket. Etter en tid ble det ikke behov for fartøyet, og «Hans Martin» ble i mange år liggende uvirksom i Herreelven uten vedlikehold.

Siv.ingeniør Jan Rolv Nilsen, Porsgrunn, overtok båten i 1970-årene og reddet den fra å gå tapt. Senere ble båten slippssatt og det ble tatt betongtekniske prøver som vitnet om imponerende styrke.

I 1982 fikk Porsgrunn Bymuseum båten som gave og gikk i gang med å reparere skroget som var blitt påført betydelig sår og overflateskader. Alle materialer, limstoffer, mørtler og maling ble gitt av Conbac A/S.

Porsgrunn Bymuseum/Sjøfartsmuseet i Porsgrunn har i flere år arbeidet for å få «Hans Martin» i full driftsklar stand slik at den kan seile på Skienselva med passasjerer. Dette har vært et tidkrevende og kostbart prosjekt som nå nærmer seg fullføring. I dette arbeidet har vi kunnet støtte oss til god dokumentasjon i form av tegninger, modell og fotografier.

Imidlertid hadde gjennomføringen av restaureringen vært umulig uten velvillig og positiv støtte fra Riksantikvaren som har godkjent fartøyet som verneverdig. I denne forbindelse er vi meget takknemlig for den økonomiske støtte vi har fått fra Riksantikvaren med kr. 685.000,-. I samme forbindelse vil vi takke Fredrik Denneche, – Riksantikvarens representant, – for godt og tillisfullt samarbeide. Utenom riksantikvaren har Norcem støttet prosjektet med kr. 15.000,-. Videre har det vært en bytedelig dugnadsinnsats. Og som tidligere nevnt i dette notat har vi fått stor støtte fra Frednes mek. Verksted, Conbac AS og Jan Rolv Nilsen. Vi er også stor takk skyldig til Norsk Forening for Fartøyvern v/formann Jon Schrøder som har støttet



«Hans Martin».

Foto: Atle Knutsen.

vårt arbeid med «Hans Martin» Fartøyets første fremdriftsmaskineri, – sannsynligvis en «Bolinder» gl.h.motor, – har vært umulig å oppspore. Som erstatning for denne har det lyktes oss å få en norskbygget «Normo» gl.h.motor, - 2 syl. – ca 100 HK. Denne er nå montert og virker tilfredsstillende. Motoren er gitt som gave fra Måløy videregående skole gjennom Kirke- og Undervisningsdepartementet.

Knardalstrand Slip & værft A/S i Porsgrunn har utført alle monteringsarbeider med maskineriet. Dette omfattet bl.a. fundamentering av motor, akselledninger med lagere, bunkertanker, startetanker, det meste av rørarbeider, rør med rorstamme, styrearrangement, alle overføringer fra maskinrom til styrehus etc. dessuten er fenderlister, rekke etc. utført av dette verksted.

Hansen & Arntzen Co. A/S, Ekstrand, har bygget styrhus, dekkshus m.v. malermester Kai Tjønneng har «eikemalt» alle dekkshus.

Dessuten har Porsgrund Bymuseums eget verksted bygget skylight over maskinrommet, foretatt malerarbeider etc.

De siste store arbeidene som er utført, er innredning av salong. Dette arbeidet er utført av snekkermester Per Bjønnes med økonomisk støtte fra Riksantikvaren.

Tekniske spesifikasjoner:

Lengde: ca. 15,0 m

Bredde: ca 5,0 m

Dybde: ca 2,5 m

Brutto register tonn: ca 28

Deplasement: ca 50 tonn

Fra Branden paa S/S «Bergensfjord»

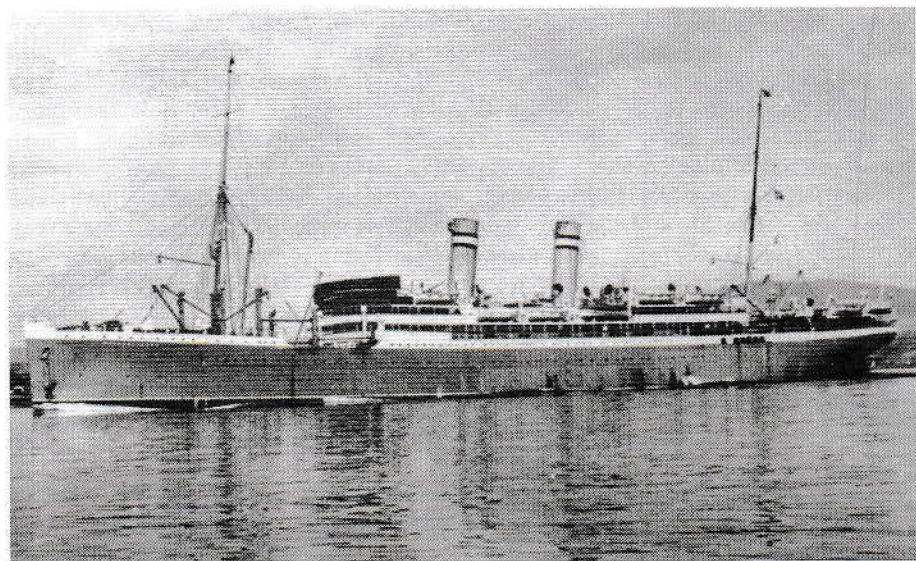
Den 5te Juni 1920

Fredag eftermiddag klokken 5 hun stevnet ut fra Brooklyn's havn, mens himlen syntes graa. Officerer, mandskap gjorde, hvad de evnet, forat skibet trygt sit morsland kunne naa. Ingen tænkte da: Hvis oljekranen revnet eller sprængtes, kan i skibet brand oppstaa.

Klokken 4 næste morgen haardt det regnet, ild og røk slog ut paa skibets øvre dæk. Skjønt saa mørkt og faretruende det tegnet sig i natten saaes ikke tegn til skræk. Nede i maskinen kjæpende en segnet, fra den ild, der slikket kranen, som var læk.

Dæksmandskapet hørte hurtig brandsignalet, slanger haltes op og hurtig skruddes paa. Baater svingtes ut paa ordre fra bafalet, saa hver passager sin redning kunne faa. Ilden svidde alt, som netop var blit malt rundt hvert skott, hvor skibets skorsten sees staa.

Hurtig fik de utdelt sine redningsbelter, tause staar de alle, kvinde, barn og mand. Medens der fra dækkets slanger stadig vælter ned mot skibets kjedler massevis av vand. Nede i maskinen kjæmper de som helter, forat der i oljen ei skal oppstaa brand. Traadløs melding rundt til alle skibe sendtes, nødsignalet hørtes hurtig fra hver baat.



S/S «Bergensfjord».

Fra Bård Kolltveits samlinger.

I det tunge regnveir var det, som det kjendtes, at hver mand paa dækket følte gjennomvaat. Da med et det syntes, som om bladet vendtes, skjæbnen smilte atter til hver en som graat.

Ildens omfang og dens fare blev begrænset for en explosion mot skibets bund. Takkes skal hver mand det slettes ikke ænses faren for sit liv hin tunge alvorsstund. Vandet i maskinen hurtig ut blev lænset, smilet saaes atter rundt den tause mund.

Godt det var, at de fik ilden hurtig dæmpet, slik den grep omkring sig med den største hast. Tapre var de alle, som den brand bekjæmpet, ei de tapte motet, selvom haabet brast. Takkes skal Vor Herre, han som stille lempet, os beskyttet har, med skib og kostbar last.

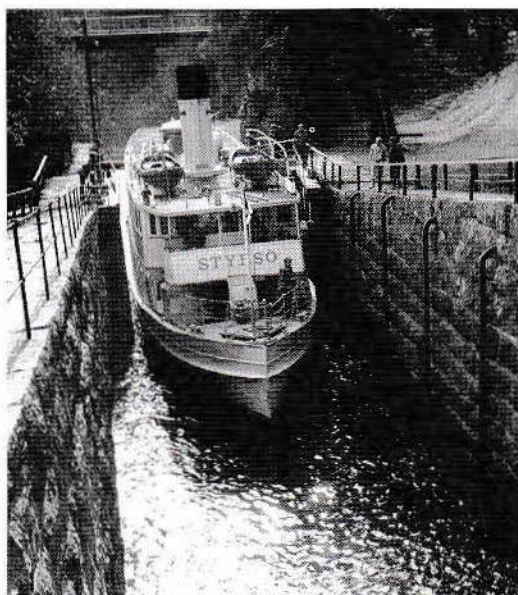
Femten hundre mennseker, faren saa i øiet, sent vil alle glemme, hvad der nyss har hændt. Ingen tænkte, da hun rolig laa fortøiet, at de skulle se sit stolte skib forbrændt. Tænk saa paa hver sjømand, der har havet pløiet, og i krigens tid med skib tilbunds blev sendt.

Da hun laa ved bryggen, saaes smil og latter, alle syntes glade, da de reiste væk. Mens en sjømands liv og kamp de neppe fatter eller tænker paa hans tunge vagt paa dæk liksom i maskinen. - La os derfor atter hædre hver en sjømand, som er staut og kjæk.

I. Landstad.

Kanaltur på Telemarkskanalene til sommeren?

På bildet ser vi «Styrsø» nå «Henrik Ibsen» i vrangfoss sluser. Telemarkskanalene ble tildelt Europa Nostras prestisje tunge medalje i 1992. Den gamle vannveien betegnes som en av de mest oppsiktsvekkende i Europa. Telemarkskanalene består av 2 kanalområder: Skien-Norsjø kanalen åpnet 1862 og Bandakkanalen åpnet 1892. I sommerhalvåret trafikkeres kanalene av 3 turistbåter, foruten «Henrik Ibsen» også av «Victoria» og «Telemarken»



Riskafjord II

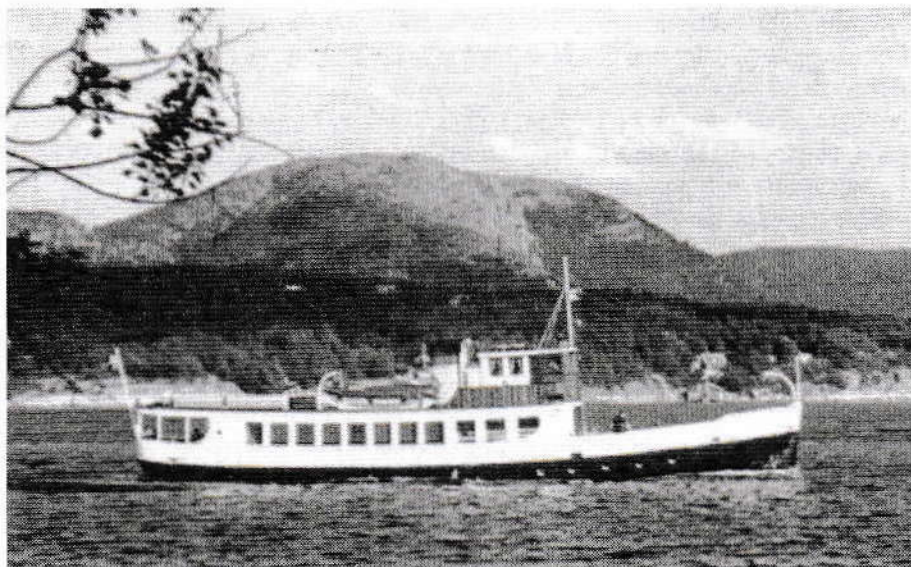
Tar jeg for hardt i her? Hittil har ingen kunnet vise meg noen som har holdt lenger ut i helårsrute i saltvann. Det finnes noen eldre passasjerbåter i ferskvann, "Skibladner" 1856, "Hjejlen" 1861, "Engebret Soot" og "Gan" 1862.

"Skibladner" og "Hjejlen" går sommerruter som Veteranskip, men ingen fastboende er avhengig av disse. "Engebret Soot" har vel ikke gått med passasjerer før den begynte med charterturer etter restaurering. Og "Gan" kommer vel ikke til å flyte på Øyern mer.

"Majland" som ligger som restaurert i Aura Å i Åbo er bygget i 1856. Den er altså like gammel som "Skibladner" og bygget av samme verksted, Motala. Den har ikke vært i fart siden 1979. Før det har den vært passasjerdamp, lekter og motorlasteskip. Blandt fullriggerne i Vika i Oslo ligger en gammel hardangerjakt, "Frøia Charter" bygget i 1857. Den har en misforstått toppseilskonnertrigg. En plakat i riggen opplyser om at det er verdens eldste skip i kommersiell trafikk. "Skibladner" er altså ikke kommersiell, heldigvis! "Frøia Charter" har ikke vært i passasjertrafikk før den havnet i Vika.

I Uppsala ligger M/S "Enköping" med skilt: "Verdens eldste passasjerbåt". Det kan ikke være noen annen enn "Soten" fra 1868 som har fått igjen sitt første navn. Den er eldst av alle i Lloyds register, hvor "Riskafjord II" er for liten til å være med, (grensen er 100 brt) og hvor heller ikke ferskvannsskip er med.

Riskafjord II's historie har tidligere vært trykket i Dampskibsposten og den er korrekt nok. Bare til merknaden om at "Byelfven" skulle være en annen enn "Särö", "Olava", "Riskafjord II". Jeg er overbevist om at "Byelfven" og "Olava" er samme dampen. Det eldste fotografi som er kjent viser "Byelfven" i Säffle Kanal og det stemmer med bildene av "Olava" bortsett fra en for liten skorstein. Men det er helt naturlig at Johannes Brevig skiftet skorsteinen samtidig med at han satte inn ny kjel og maskin. Kopi av originaltegningen "Särö" fra 1864 er dukket opp her da Fabelfilm laget videofilmen om "Riskafjord II". Den tegningen er helt ulik bilde av "Byelfven". "Särö" manglet helt overbygning, bare en mast midtskips, skorsteinen like bak masta, og et presenningstak over akterskipet. Øverste plategang med de karakteristiske rektangulære vinduene, gikk ikke helt forut og akter. Der var dekket lavere. Rattet sto ute helt akterut over rorstammen. Baugroret var ikke med på denne tegningen, det kom nok seinere. Det fortelles at baugroret var sperret når det ikke var i bruk, og når det trengtes, måtte det 2 mann på rorkulten. Norske og svenske historikere er enige om disse historiske data:



Riskafjord II.

1864 "Särö", levert av Alex Keiller, Gøteborg

1867 "Oldevig", Karlstad

1869 "Löfsta", Gävle

1874 "Sylfid", Karlskrona

1877 solgt, men samme navn og hjemsted

1879 "Wittus", Karlskrona

1881 "Byelfven, Säffle

1884 "Olava", Fredrikshald, ny dampmaskin og kjele

1927 "Riskafjord II", Stavanger

31 oktober 1996 siste dag i rute.

"Riskafjord II"'s trafikkgrunnlag var de 52 fastboende på Usken og Uskekalven. 2 av disse arbeidet ombord. Så var det de mange hytteeierne på øyene som også var helt avhengige av båt. Dagpendlere fra Hommersåk foretrakk "Riskafjord II" istedet for den lange omveien om Sandnes til Stavanger og Rosenberg. Hytteeierne ved Skjølvik, Rosenvik og Stølsvik som ligger langt fra vei på fastlandet foretrakk også å reise med båt. Men samferdselmyndighetene syntes det var for mye med en million i subsidier i året. Naborutene, Stavanger kommunale ferjer, slet med større underskudd og nedslitte båter. Så skulle Fylkeskommunen sette rutene ut på anbud og L Rødne og Sønner som i mange år har drevet Fjordsightseeing og Charterturer med Clipper og andre hurtigbåter vant i konkurranse med Rogaland Trafikkselskap og A/S Riskafjord.

"Riskafjord II" gikk sin siste tur i rute 31. oktober 1996. Jeg var ombord den dagen. Det var en forferdelig trist dag, men me hadde det kjekt ligavel.

Rødne driver ruten med moderne hurtigbåter som bråker mer enn "Riskafjord II". Et resultat av å slå sammen 2 ruter er at "Clipper" med 20 knops fart trenger 50 minutter fra Hommersåk til Stavanger, "Riskafjord II" med 12 knops fart gikk på 35 minutter. Dette må ikke oppfattes som kritikk av Rødne, som har gjort best mulig av den oppgaven de ble tildelt, og som sørget for at Riskafjord's mannskap fekk fortsette i jobb.

Men en kan undres over det Fylkets Samferdselspolitikere mener er et framskritt.

14.april 1997 var "Riskafjord II" på slipp for vanlig vårpuss. I sommeren har den vært ute på charterturer med frivillig mannskap nesten hver dag. Norsk Skipsfartshistorisk Selskap hadde sitt årsmøte ombord 3.mai. Sandnes Kommune arrangerte tur gjennom hele Sandnes havnedistrikt fra Vågen til Lauvvik ferjekai.

"Riskafjord II" fulgte seilskutene ut fjorden under Cutty Sark utseilingen 6.august. Hvor mange av seilskutemannskapene tenkte over at "Riskafjord II" er eldre enn samtlige seilskuter som deltok?

På tilbaketuren passerte "Riskafjord II" sin gamle parhest "Parat" fra Haldentiden. "Parat" som bare er 4 år yngre enn "Riskafjord II" heter nå "Setaco" og den brukes til å samle opp spillolje.

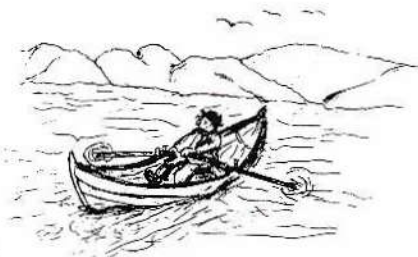
A/S Riskafjord er nå ute av rutebart, men de håper at de skal oppnå balanse i regnskapet med charterturene. Sandnes kommune har tinglyst forkjøpsrett, og har bevilget midler til å utarbeide restaureringsplan ved Hardanger Fartøyvernssenter. Planen er å føre "Riskafjord II" tilbake til utseende i 1960, men ikke lenger, det er sjøbussen fra 1952 med motor fra 1960 som er bevaringsverdig. Skulle noen få penger og lyst til å gjenskape gamledampen, må dette gjøres som helt nybygg uten å ødelegge sjøbussen.

Johannes Østvold

Flo og Fjæra

Det har seg so
med fjæra og flo
at ein kan ingenting gjera
korkje med flo eller fjæra

Tegning: Gunvor Seljestad



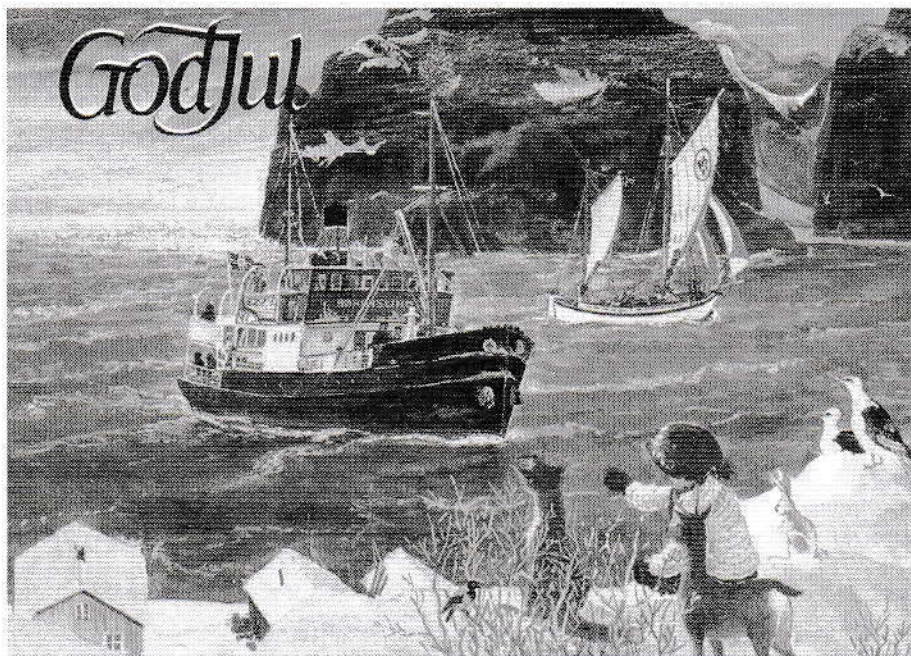
Kulturpris til Harald Lorentzen



Torsdag 5. desember ble Harald Lorentzen fra Nesoddtangen tildelt Akershus fylkes kulturpris for 1997. Prisen ble delt med en annen person og foruten et diplom ble prisvinnerne tildelt kr. 30.000,- hver. Våren 1969 var Harald med på å sømfare D/S «Børøysund» i Melbu. Han var den andre redaktøren av «Veteranen» som Damskibsposten het i januar 1971 og han har siden markert seg som en dyktig sjøfartshistoriker hvor han bl.a. har skrevet bøkene: «Fjordbåtenes saga», «Båtene i Halden-kanalen» og vært medforfatter av mange lokalhistoriske bøker med maritimt stoff.

Per Svein Bratsberg

Flott julekort



Dette koselige julemotivet sto redningsselskapet for julen 1997. D/S «Børøysund» med juletre i mastetoppen og kanskje er det R/S nr. 5 «Liv» som har fin bør til høyre på dette vakre julekortet.

Bokdebutant

Med tusenvis av tidligere sjøfolk bosatt i Grenland, så treffer 90 år gamle Reidar Helgesen mange lesere med sin debutbok "Dra te sjøss". Mellom to permer har han samlet et rikt sjømannsliv som mange kan kjenne seg igjen i når han tar oss med rundt i verden.

Jeg begynte å seile i 1923 og gikk i land for godt i 1969.

Jeg begynte å skrive dagbok i 1925 og har de siste fire årene skrevet manus og er nå glad for at boka endelig er ferdig. Dette har vært en utrolig morsom jobb, sier

Reidar Helgesen, som etter at han gikk i land viet sitt arbeide til redaktør av Borgestad Posten for rederiet Borgestad og formann i Porsgrund og Omegn Sjømannsforening og for ikke å glemme tildelingen av Porsgrunn kommunes kulturpris i 1985.



Utrolig historie

Boka tar for seg livet til en sjømann med 47 års fartstid i krig og fred som vokste opp i Porsgrunn, og som gikk gradene fra dekksgutt til flaggkaptein. I dag er den staute sjømannen en av de få gjenlevende skipskapteinene som seilte under hele krigen. Hans skip ble torpedert og han fikk oppleve freden og den enorme utviklingen i norsk sjøfart de påfølgende 25 årene.

Det har skjedd en utrolig utvikling fra jeg første gang gikk ombord i ei seilskute til jeg mønstret av i 1969. Det er alt dette jeg forsøker å skildre så levende som mulig, sier en utrolig sprek 90-åring.

Bearbeidet

Nå har Reidar Helgesen hatt god hjelp av lokalhistoriker og kunstkjenner, Harald Backe Bystrøm, med bearbeiding av bokmaterialet. Fra 200 tettekrevne maskinsider, som hadde gitt minst 300 boksider, er manuset kortet ned til 200 boksider.

-For meg har dette vært utrolig moro å jobbe med. Reidar skriver på en så utrolig humoristisk og slagferdig måte at jeg og kona har ledd fantastisk mye mens vi har gjennomgått manuset. I tillegg tar boka oss med rundt til verdens havner og han har en hukommelse for lokale navn og hendelser som jeg misunner han, sier Bystrøm, som gir ut på sitt eget forlag, Grenmar Forlag.

Rolf Formo

Jeg har lest denne boken og jeg vil si at boken gir en fantastisk og detaljert beskrivelser om hendelser og opplevelser. Den gir også en meget god beskrivelse av de påkjenninger som våre sjøfolk hadde på sine seilaser under den siste verdenskrigen.

Jeg vil sterkt anbefale alle til å lese denne boken.

Arne Drage

BESTILINGSKUPONG for boken

D/S «Børøysund»

Boken kan bestilles hos:

Norsk Veteranskibsklub
P.O.Box 1287 Vika
N-0111 Oslo.

Prisen er NOK 198,- + porto/emballasje.

Boka kan bestilles på tlf.: 22 28 06 81 (Svenn-Erik Gaarder),
eller kjøpes direkte fra Norsk Veteranskibsklubs «rederikontorb
ved Rådhusbrygge 1 (det røde huset) – hver tirsdag
fra kl. 18.00 til kl. 20.00.

Undertegnede ønsker eksemplar(er)

Navn

Adr.:

Postnr.:

.....
Underskrift

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

