

DAMPSKIBS

P O S T E N



Dampskibsposten

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

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

Opplag 1.400

Styremedlemmer 1999

Norsk Veteranskibsklub

Postboks 1287 Vika, N-0111 OSLO

Tlf.: 22 41 70 41- Båtene 22 41 63 12

Bankkto. 8998.07.36580

Formann: Pr. telefon

Magne J. Hansen 90 57 07 62

Kontor: 22 16 76 90 Fax: 22 16 76 91

Kasserer:

Svein Bakke 22 37 77 05

Sekretær:

Ellen Bendiksen 22 43 63 61

96 82 70 67

Veteransklaget Fjordabåten

Postboks 1740 Nordnes

N-5024 BERGEN

Styreleiar:

Kåre Taule

Pr. telefon

p: 55 12 10 11

a: 55 54 22 00

Kasserer:

Arne Lyngtun 55 28 07 31

Sekretær:

Harald Kvinge 53 41 52 14

Veteransklaget «Stavenes»

De Heibergske Samlinger/Sogn folkemuseum

N-5880 KAUPANGER

Tlf.: 57 67 82 06

Formann: Pr. telefon

Halstein Ese 57 67 13 49

Kasserer:

Øystein Høyheim 57 68 64 84

Styremedlem

Christen Knagenhjelm 57 67 82 97

Nordhordland Veteranbåtlag

N-5167 OSTEREIDET

Formann:

Tor Bjørgeaas

Pr. telefon

56 35 41 82

Kasserer:

Jostein Daltveit 56 55 94 12

Nestleder

Vidar Lehmann 55 12 05 67

Innholdsfortegnelse:

Side

- 3 En sommer er over
- 6 Jubileumsutstilling for «Oster»
- 8 D/S «Styrbjørn»
- 10 D/S «Topdal» heves?
- 12 Trekk fra tankskipets historie

Side

- 16 D/S «Rosendal»
- 18 Litt om samferdsel i Schweiz
- 20 Skipet med dobbelt sett av alle ting
- 22 Gast ombord på K/S «Norge»
- 25 Gallionsfigurer

Forside: 29. juli 1998 «Børøysund» på tur til Melbu.

Baksiden: «Styrbjørn», klar til å slepes fra Oslo til Drammen Skipsreparasjoner

Stoffrist neste nr.: 15. april 1999

ISSN 0333-0281

I redaksjonen: Arne Drage, Korsvikhaven 37, N-4638 Kristiansand. Tlf.: 38 04 31 53

Thor Hansen, Teknikergt. 5 - N-3912 Porsgrunn - Tlf.: 35 55 52 01

En sommer er over

En sommer er over, heter det i sangen. Men den satt lenge i denne gangen. Selv nå midtvinters griper jeg meg rett som det er å gjenoppleve minner fra den enestående jubileumsreisen med D/S "Børøysund" til Nordland. Det skyldes avgjort ikke at tankene ellers har for lite annet å være opptatt av.

Men hva var det så som skapte slike sterke inntrykk ? Jeg har opplevd den samme strekningen med en moderne havseiler. Vi hadde mange anløp og strandhugg i den fantastiske naturen. Dette var også en fin opplevelse, men kan likevel ikke sammenlignes med sommerens.

Jo, visst, ga "Børøysund"s reise en rekke høydepunkter som brente seg inn, for eksempel Trollfjordslaget osv., men jeg har kommet til at det likevel var den langvarige og rikt sammensatte "kultur-rusen" som gjorde det hele så uforglemmelig. "Børøysund" ble overalt gjenstand for stor oppmerksomhet og verdsatt som et kulturminne, også av folk som ikke ofte oppsøker museer og utstillinger med dette formålet. Grunnen er nok like sammensatt som publikum selv. Noen hadde personlige minner knyttet til båten. I perioder hadde de gjerne hatt den som eneste forbindelse til omverdenen. Noen var teknisk interesserte og ville oppleve dampmaskinen i drift, noen ville se om den kullfyrte byssen ennå ble brukt, eller om det fortsatt var brevhus om bord med eget stempel og postflagg akterut. Noen satte mest pris på å konstatere at Vesterdaalske legendariske skorstein og flagg, fra starten av Hurtigruten, ennå er å se langs kysten. For ennå andre var nok en generell museumsinteresse eller en generell, maritim nostalgisk interesse i "Titanic"s kjølvann bakgrunn for et besøk om bord. Men den største nysgjerrigheten var nok å finne blant sjøfolk som gjerne hadde startet med klinket skrog og damp i sin ungdom. Som for eksempel havnefogden i Ålesund som en tidlig, regnfull hverdagsmorgen under vårt uanmeldte anløp for å utføre noen praktiske ekspedisjoner, oppdaget vår røykende skorstein og lot kontoret klare seg selv og tilbrakte over en time om bord. Sterkt opprømt over det han opplevde, tilkalte han lokalavisen for at museet vårt, i full drift kunne formidles til hele distriktet.

Som kjent fantes det kyst- og lokaldampere som "Børøysund" langs hele landet, og overalt hadde vi stor appell. Interessen var der enten det gjaldt den gamle maskinisten i Bergen, ministeren for kirke, utdanning og forskning som underveis i Lofoten tok en avstikker ombord eller damen i Vesterålen som i sin tid som 17-åring jobbet som pike og måtte lære seg å kjøre lastevinsjen for å kunne avløse matrosene når viktige ærend i land truet regularitet i ruten. Et eget og svært hyggelig kapittel var kontakten med hurtigruteskipene langs leden og i havnene. Vi hadde planlagt korrespondering mange steder. F. eks. kunne passasjerene våre fra Rørvik til Brønnøysund reise hjem med nyeste av alle – M/S "Nord-Norge". I havnene ble det



Trollfjordslaget august 1998.

Foto: Per Kristian Rognes

foretatt gjensidige besøk om bord og stor var spanjolenes overraskelse når de oppdaget at vi solgte baccalao i den kullfyrte byssen. Kontakten med mannskapene om bord, hvor det også finnes medlemmer i klubben vår, var svært hyggelige og også nyttig. Hvor skulle vi ellers ha skaffet en Neptun- habitt til polarsirkel- dåpen om bord hos oss? Og når vi traff nord- eller sydgående i leden og vi hørte på avstand at reiselederen ombord presenterte "Børøysund" på flere språk og vi kunne besvare hilsenen med vår originale dampfløyte opprinnelig fra Vesteraalskes hurtigrute D/S "Finnmarken". I noen tilfeller la man også om kursen for å komme så nær oss som mulig. Da ble vi varme om hjertet....

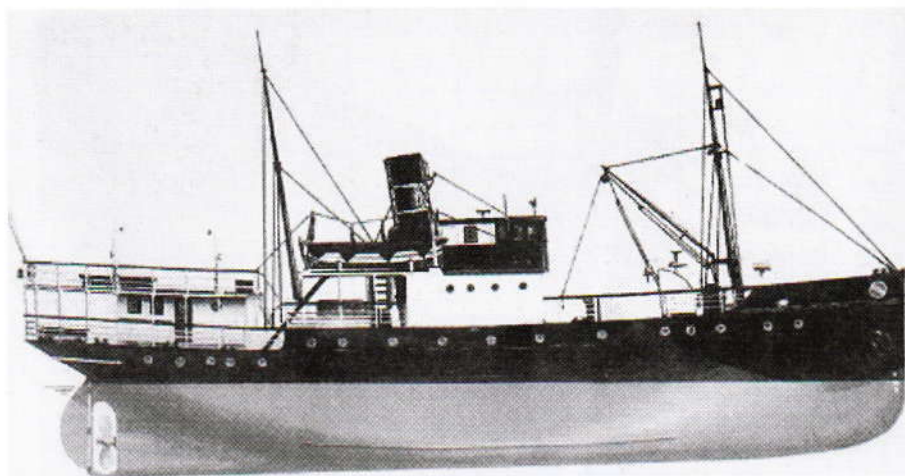
Og ikke å forglemme Forbundet Kysten/ Vågen Kystlags enestående landsstevne i Kabelvåg, innledet med Trollfjordslaget. Det var et av turens mål og ga oss en følelse av at de historiske, maritime omgivelsene en der fikk oppleve over flere dager, etter hvert ble det normale og ikke dagens miljø på båt og fly ved hjemreise til Oslo etter endt stevne. Slik kunne jeg fortsette å nevne tre ukers kontinuerlige inntrykk som holdt "rusen" ved like. På en måte kan en si at "Børøysund" kompletterte kystens kulturlandskap der hvor hun seilte frem. Spesielt ved de gamle handelsstedene som Kjerringøy, Selsjøvik, Nusfjord osv. skulle det ikke stor fantasi til for å se for seg resten av miljøet med hest og vogn på kaien osv..

Utviklingen i samfunnet var enorm i dampbåtens 100-års epoke, men

kystlandskapet langs leden med sjømerker og dyre- liv er nesten det samme. Dette ga en ekstra dimensjon til reiseopplevelsen for oss som var ombord og sikkert også for de som opplevde "Børøysund" på avstand. Vi forsøkte også å la dampfløyten være prikken over i- en.. Det finnes nok noen som mener at et skjørt kulturminne som "Børøysund" burde settes i "glasshus" og gjøres til et tradisjonelt museum snarere enn å bringes under damptrykk for å forsere beryktede havstrekninger og oppsøke sitt publikum og på samme tid fungere som hospits, kafé , skoleskip og transportmiddel. Men denne anvendelsen vår gir hele kystbefolkningen en sjelden kulturopplevelse som alle forstår og alle setter pris på ! Til og med de yngre som er født lenge etter epokens utløp er entusiastiske. Skulle vi da ikke benytte de fine mulighetene som "Børøysund" gir til å formidle denne delen av vår maritime kulturhistorie til så mange interesserte? Selv om fremgangsmåten kan synes noe drastisk og vi som amatører på dugnadsbasis nok virker ganske primitive på en kritisk konservator ? Forutsetningen er naturligvis at det hele er godt planlagt og kan skje på en skånsom og betryggende måte for objektet. Her kan vi aldri legge ned for mye arbeid. Og travelt ble det i sommer selv om de fleste av klubbens aktive fant anledning til å gjøre en innsats på deler av reisen.

Da får det være seg at hele prosjektet ble en stor vitamininnsprøytning både for de enkelte deltagerne, for klubben og for mange bevaringsprosjekter langs kysten, - og at "kultur-rusen" min ennå ikke har gitt seg helt,... Mange takk til alle som bidro!

Magne J. Hansen



D/S «Børøysund», Norges siste kullfyrte dampskip.

Jubileumsutstilling for 90 årsjubilanten "Oster"

I 1998 var det ikke bare D/S "Børøysund" som kunne feire stort jubileum. Også jevnaldrende "Oster" passerte denne aktverdige alder – selv om det ennå vil gå en stund før "Gamle Oster" fremstår i like presentabel stand som "halvsøster" "Børøysund". Jubileumsfeiringen for "Oster" foregikk på flere måter. Bl.a. med jubileumstur på Osterfjorden. I jubileumsåret fikk Nordhordland Veteranbåtlag også anledning til å avholde en jubileumsutstilling i Bergens Tidendes store vinduer ut mot Nygårdsgaten. Utstillingen hadde tre hovedtema:

1. Historikk om D/S "Oster".
2. Presentasjon av restaureringsprosjektet og dagens status.
3. Informasjon om Nordhordland Veteranbåtlag.

I denne historiske delen av utstillingen knytter det seg særlig stor interesse til fire originale klenodier fra "Oster", nemlig skipsklokken, dampfløyten, messingbokstavene fra brofronten og en dekkstaburett med INDL (Indre Nordhordland Dampbåtlag) innvevet i setetrekket. Navnebokstavene i messing var



Den originale dekkstaburett og bilder av "Oster".

Fotograf: Hans Kristian Bukholm.



Utstillingen sett fra gaten. Fotograf: Hans Kristian Bukholm

for anledningen montert på en teakplate og tok seg flott ut. Både klokken, fløyten og bokstavene er de originale fra 1908, og skinte av nypusset messing. I tillegg til dette var utstillingen prydet med flere store bilder av båten, flagg, "Fjordabåtkalenderen" info-plakater m.m.. Bergens Tidendes egen dekoratør, Rigmor Mortensen, hadde ansvaret for montasjen.

Utstillingsperioden varte fra 9 november til 6 desember, og falt sammen med den dato D/S "Oster" for første gang kom til Bergen som ny, 29 november 1908.

Nordhordland Veteranbåtlag har fått mange positive tilbakemeldinger på utstillingen, og føler at "Oster"s jubileum gjennom året 1998 er blitt verdig markert. Takk til Bergens Tidendes reklameavdeling, og i særdeleshet Ole Loftås, for entusiastisk bistand. Neste jubileum for D/S "Oster" blir vel 100 års jubileet i 2008. Da skal båten fremstå restaurert og fin, med dampen oppe, slik vi husker den fra "den gang da".

Jostein Sørensen (snarlig "lettmatros" på D/S "Oster").

D/S "Styrbjørn"

"Styrbjørn" ble slept fra Oslo til Drammen Skipsreparasjoner rett før jul, av Bukser og Bjergning som jo på mange måter er kollegaer i slepebransjen.

Slepeturen var forberedt i god tid, men stømforsyning, ekstra bensindrevet lensepumpe, ferdig spikkede treplugger, hurtigsement, gummipakninger osv...

Et håndplukket mannskap, under ledelse av Båtsmann Westrheim, la i vei med spenning på hva Oslofjorden ville by på. Under passering av Color Festival, røyk slepet på grunn av store bølger fra skipet men man fikk raskt nye slepere fast. Den store faren var på innsiden av Svelvik, hvor isen lå 3-4 cm tykk.

Flere treplugger er slått inn i undervannskroget grunnet tærede hull og et par av disse ble slått av på vei inn Drammensfjorden med påfølgende lekkasje. Lekkasken ble midlertidig tettet med gummipakning og stemplet opp med trestykker. Dykkere var under båten dagen etter for å innsisere og for å tette lekkasjene på en skikkelig måte.

"Styrbjørn" ligger nå ved kai og vi har i drift en strømsetter/propell for å holde isfritt på den ene siden av skipet. I månedskiftet februar/mars er det meningen at vi skal dokksettes og igangsette de nødvendige plateskift og forhåpentligvis få propellakslingen trukket og kontrollert.

Erik Steen



Klargjøring av slepet.



Slepet starter.



Noen av mannskapet ombord på «Styrbjørn».

D/S "Topdal" heves?

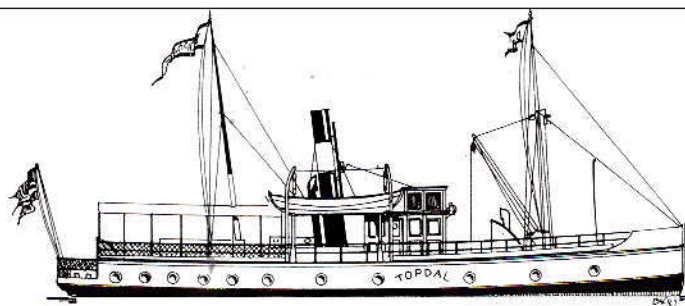
På årsmøtet i Veteransklipslaget Fjordabåten kom den oppsiktsvekkende opplysningen frem, at det arbeides med planer om å heve den gamle fjordabåten "Topdal" fra bunnen av Stor Lungaardsvann. Som de historisk interesserte vil vite, så sank D/S "Topdal" i 1946 etter å ha ligget i opplag i Lungårdsvannet i lengre tid.

Det er pensjonister fra det gamle, ærverdige Bergens Mekaniske Verksteder (BMV) som nå ivrer for å få undersøkt mulighetene for å få hevet båten. Det er ikke meningen å gjøre "Topdal" sjødyktig, men planen er å få den såpass "restaurert" (på pensjonist -dugnad ?) at den kan stilles opp som minnesmerke i næringsparken i Solheimsviken (det tidligere verftsområdet). Rieber -konsernet, som nå eier hele det gamle verftsområdet, har signalisert interessen for planen, og ser svært gjerne at den kan la seg realisere. Tanken til disse BMV-veteranene er i første omgang å sende ned en froskemann med videokamera for å undersøke den faktiske tilstanden på skrog etc. Derneft vil det juridiske eierforhold til båten slik den nå ligger bli undersøkt, før det blir tatt stilling til om heving lar seg gjennomføre.

Som mange kanskje husker, var det under søket for en tid siden, etter det styrte Lancasterflyet fra 2. verdenskrig, at det lykkedes å lokalisere D/S "Topdal". Bergens Sjøfartsmuseum hadde bedt letemannskapet om også å være på utkikk etter "Topdal", for ingen var lenger sikker på det eksakte stedet hvor båten sank. Kjentfolk mente at det var rett utenfor Seiersbjerget at båten hadde ligget opplagt, og at den nå sannsynligvis ville være knust under steinmasser fra de mange utfyllingene av Store Lungaardsvann. Men helt sikre kunne ingen være. Etter kort tids søking i området hvor en antok at båten kunne ligge fanget videokameraet opp konturen av noe som kunne være et skipsskrog. Og ganske riktig – der i mudderet lå gamle, gode "Topdal"! De korte videoglimentene indikerer at båten har klart seg overraskende bra på bunnen av Lungården. Brakkvann og lite surstoff på bunnen er nok årsaken til det. Og nå vil altså disse entusiastene gå et skritt videre å få en grundigere undersøkelse av tilstanden og mulighetene for heving.

Å skulle heve D/S "Topdal" fra Lungårdens dyp skulle ikke være noen uoverkommelig sak, gitt at skroget er i den forfatning en tror og håper. Båten var av de aller minste fjordabåtene, kun 70 bruttotonn og med en lengde på 76,5 fot. Den økonomiske siden av dette synes allerede å være sikret.

Lykkes man å få gamle "Topdal" hevet og utstilt i Solheimsviken, er det en virkelig veteran en kan beskue. Bygget så tidlig som i 1874 ved Christiansands Mek. Værksted (CMV) for Dampskibsselskabet Topdal på Tveit utenfor Kristiansand. Her gikk den i rutefart på Topdalsfjorden frem til 1894, hvoretter den igjen ble overtatt av CMV. I 1896 kom båten til Bergen og ble satt inn i rute mellom Sukkerhusbryggen og diverse steder i ytre Laksevåg og til Strusshavn på Askøy. Selv om båten nå



Tegning:
D/S "Topdal"
av Bård Kolltveit

havnet i Bergen, beholdt den likevel sitt opprinnelige navn, og i 1898 ble Aktiedampskibsselskabet Topdal dannet (forløperen til det nåværende Vest-Trafikk) – i dagligtale bare kalt Topdalselskapet. En 15.nom.hk. compound-maskin stod opprinnelig i maskinrommet, men i 1902 fikk båten en noe større maskin. Etter hvert som Topdalselskapet fikk flere og nyere båter ("Kvarven", "Fløien", "Hjeltefjord" og "Fenring"), ble "Topdal" reservebåt. I 1940 ble den solgt, og skiftet eiere en rekke ganger utover på 1940-tallet. De ulike eierne benyttet båten lite, og i lange perioder ble den liggende i opplag på Store Lungegaardsvann. Så en julidag i 1946, var "Topdal" plutselig vekke. Etter en tid fløt opplagsbøyene opp, og alle skjønnte hva som hadde skjedd – men ikke hvordan. Først godt og vel 50 år etter kom den utrolige historien om "Topdal"s endelig for en dag gjennom et intervju i Bergens Tidende. Historien skal kort gjengies her; Noen kjuagutter i området hadde oppdaget at D/S "Topdal" lå der, tilsynelatende "herreløs". De fikk fatt i en robåt og rodde over til "Topdal". Til sin store overraskelse fant guttene alle dører ulåst, og fristelsen til å gå på oppdagelsesferd var derfor uimotståelig. Snart var guttene høyt og lavt – i maskin og i styrehus. Alt skulle prøves, både ratt og maskintelegraf. Plutselig piper det i talerøret til styrehuset, og en av guttene roper forskrekket: "Det flyter vann her nede!" Guttene var ikke sen om å hoppe i robåten og komme seg vekk. Etter en stund var det bare bobler igjen etter gamle "Topdal" på overflaten. Sannsynligvis har en bunnventil sviktet – om ikke det skulle være en av guttene som i vanvare har kommet til å skru på et ventilratt.....

I mer enn 50 år har denne historien vært fortiet, men de nå "godt voksne" herrene satser på at hendelsen etter hvert vil være foreldet og at eventuell straffeforfølgning derfor ikke kommer på tale. Takket være – vil noen si – at "Topdal" sank den julidagen 1946, kan man i dag vurdere muligheten for at båten igjen kan se dagens lys. Hadde det ikke skjedd, hadde nok D/S "Topdal" vært spiker for lenge, lenge siden.

Selv om ikke "Topdal" kommer i sitt rette element, komme den likevel i sitt rette miljø. Båten er riktignok ikke bygget ved BMV, men vil likevel være et verdig og tidstypisk minnesmerke over lange og stolte skipsbyggertradisjoner i Solheimsviken. Som gammel BMV'er selv, med fartstid både på Laksevåg og i Viken, ønsker jeg "Topdal -prosjektet" lykke til.

Jostein Sørensen

Tankskip. Trekk fra tankskipets historie

Det er snart 140 år siden olje første gang ble pumpet ut av jorden, i 1859. Siden da har oljetransporten til sjøs utviklet seg til å bli den viktigste lastetype som fraktes med skip.

Til å begynne med ble oljen fraktet på fat. Dette var tungvint og dyrt, tønnene var lekk og griset til, spesielt når de ble ført sammen med annen last. Det ble tidlig gjort forsøk på å føre oljen "in bulk", eller løst i rommet, først i innebygde tanker. Resultatene var lite oppløftende, straks skipene kom i sjøen oppsto det lekkasjer.

Det påstås også at nordmennene har æren av å ha laget det første tankskip, i og med barken "Lindesnæs" av Tønsberg, 674 reg.tonn, som i 1877-78 ble ombygget til tankskip ved Fagerheim skipsverft i Tønsberg. Denne båten fraktet mange petroleumslaster fra Amerika til Rouen i Frankrike.

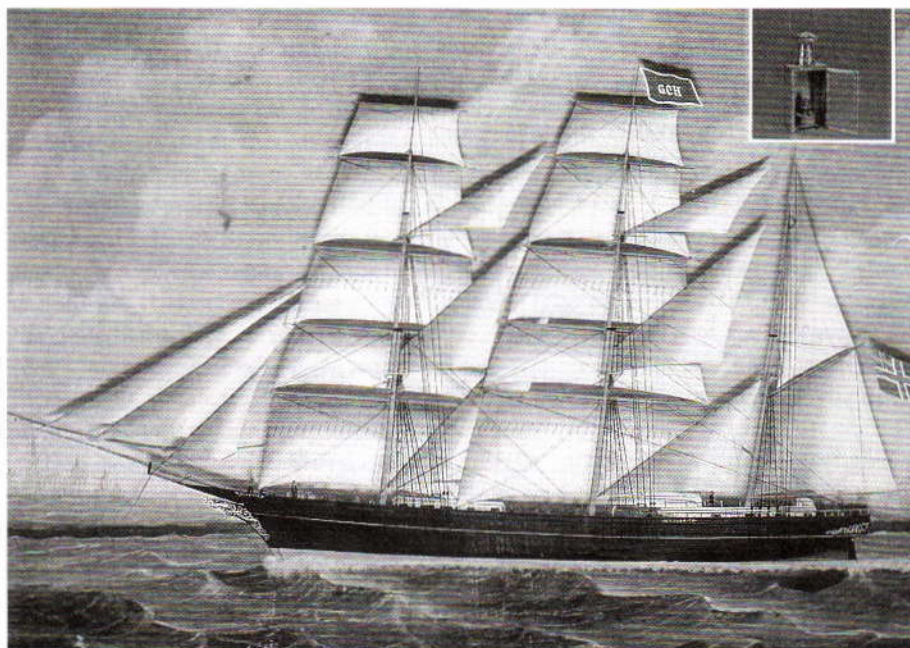
I 1869 ble Suez-kanalen åpnet, men den fikk til å begynne med liten betydning for tankfarten, for under påskudd av ildsfaren ble tankskip nektet å bruke den helt til 1902. Overgangen fra seil til damp i denne perioden ble hemmet en del av at i oljefarten fra Statene ble seilskip foretrukket framfor dampskip, av hensyn til ildsfaren. Omkring 1880 var imidlertid dampen slått igjennom i England, og utviklingen lot seg ikke stanse.

Norge kom forholdsvis sent med i utviklingen av maskindrevne tankskip. Vårt første tankdampskip "Helios" (1907) på 2500 tonn dødvekt forliste tidlig, og i årene 1909-13 hadde vi bare et tank-dampskip i oversjøisk fart, "Conrad Mohr" av Bergen på 6100 tonn dødvekt. I 1913 fikk Wilh. Wilhelmsen sin tankbåt "San Jaquin" på 11300 tons dw. Wilh. Wilhelmsen vokste fram til å bli vårt førende rederi i begynnelsen av vårt århundre, ikke minst i tankfart.

Tankskipene fikk sin andel av de hundrevis av kontrakter som norske redere gjorde i Amerika under første verdenskrig. Flere av disse ble imidlertid solgt, delvis før de var ferdige, og til høye priser. En kan slå fast at den norske tankfarten ble utviklet stort sett etter 1920. En av grunnene til dette var at de store oljeselskapene før første verdenskrig oftest selv hadde de båter de trengte og befraktet lite fremmed tonnasje.

Vårt første kyst-tankskip fikk vi i 1913, det var Vestlandske Petroleumskompani's "Petroleum". Årene 1930 og utover var tunge tider for skipsfarten. Det økonomiske sammenbruddet i 1929 førte med seg opplegg i stor skala, men merkelig nok forble tankfarten nokså uberørt av dette. Tankfarten var nesten det eneste som holdt seg, og oljeselskapene var stadig ute etter tonnasje for lang tid fremover. Nye rederier ble også startet i denne tiden.

Året 1930 ble i sin tid kalt "The Norwegian Tankers' Year". Engelske skipsbyggerier hadde det året fullstendig preg av norske nybygg, som gikk av



Barken «Lindesnæs» (ex «Eugenie») av Tønsberg ble i 1877 bygd om for å føre petroleum i bulk i lasterommet. Skipet regnes derfor som verden første tankskip.

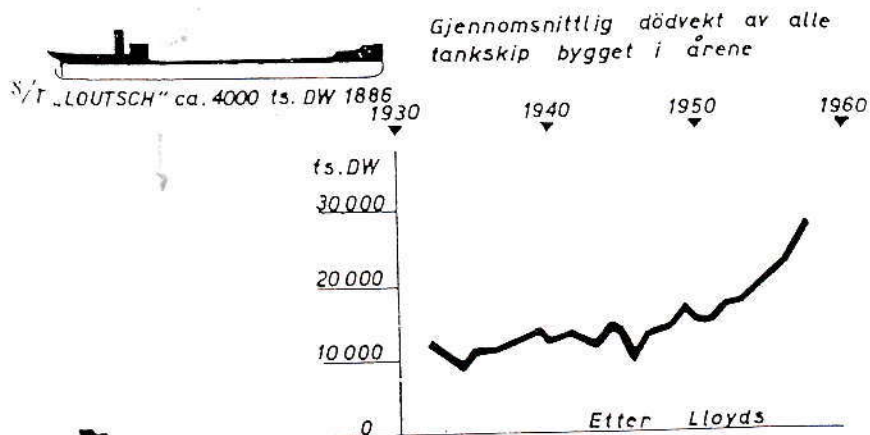
Foto: Bjarne Ims Henriksen.

stabelen nesten på løpende bånd. I slutten av 1920-årene var tankmarkedet nemlig så godt at det ikke var vanskelig å få tegnet kapital til tankselskapene. Et langtidscerteparti med et oljeselskap, sluttet før skipet var påbegynt, var verdipapiret som kunne danne grunnlag for finansieringen.

I 1933-34 kom det et fraktfall og skipsopplegg ble vanlig. Høsten 1934 var markedet lettere på grunn av øking i omsetningen av olje. Så kom behovene for krigsforsyning, og hele markedet kom inn i en utvikling som var bestemt av andre krefter enn den regulære handel.

I mellomkrigstiden brøt den industrielle revolusjon for alvor gjennom om bord på norske handelsskip, og oljefyrte dampskip og motor med alle elektrisk drevne hjelpemaskiner, elektriske lys og oppvarming, nye sikringsinstrumenter, alt kom i løpet av få år til å skape et nytt sjømannsmiljø. Før krigsutbruddet i 1939 var den norske tankflåten steget til godt og vel 2 mill. bruttotonn av meget moderne motorskip. Selv om det hele tiden har vært en utvikling i retning av stadig større skip, gikk denne lenge relativt langsomt. I mellomkrigstiden var størrelsen på tankskipene mellom 10 000 og 15 000 tonn dw.

Når det gjelder perioden inntil den annen verdenskrig skal nevnes at teknisk sett



S/T „SYDSKJELL“ 665 ts. DW 1955

S/T „TOPAS“ 5325 ts. DW 1955

Skala
0 50 100 m

S/T „SAN SILVESTRE“ 15900 ts. DW 1949

33000 ts. DW

65 000 ts. DW

var mellomkrigstiden preget av to ting, overgang fra damp- til dieseldrift (for Norges vedkommende mer markert enn noe annet sted). Norges dominerende stilling i tankskipsfarten skyldes først og fremst norske rederees fremsyn, dyktighet og vågemot. Selvfølgelig har de også hatt fordelen av at våre sjøfolk utvilsomt hører til de beste.

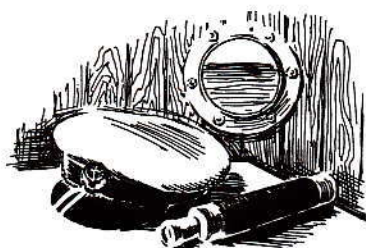
Det burde være kjent at etter krigsutbruddet da Storbritannia sto alene mot aksemaktene gjorde Norges flåte en avgjørende innsats. I den vitale oljefart var landet ved siden av Storbritannia den ledende i slaget om Atlanterhavet. Storbritannia forsto og verdsatte denne innsatsen meget høyt. Som "The Shipping World" skrev den 18.juni 1941: "Nordmennene hadde ikke tanke på krig da de bygde sin store tankflåte. Men deres visdom ble vår frelse. Hadde det ikke vært for Norges og de andre alliertes tonnasje, ville vi i høyeste grad vært hindret fra å skaffe oss forsyninger av alle ting, nødvendige for å fortsette krigen. La oss derfor hylle disse så herjede lands redere og sjømenn".

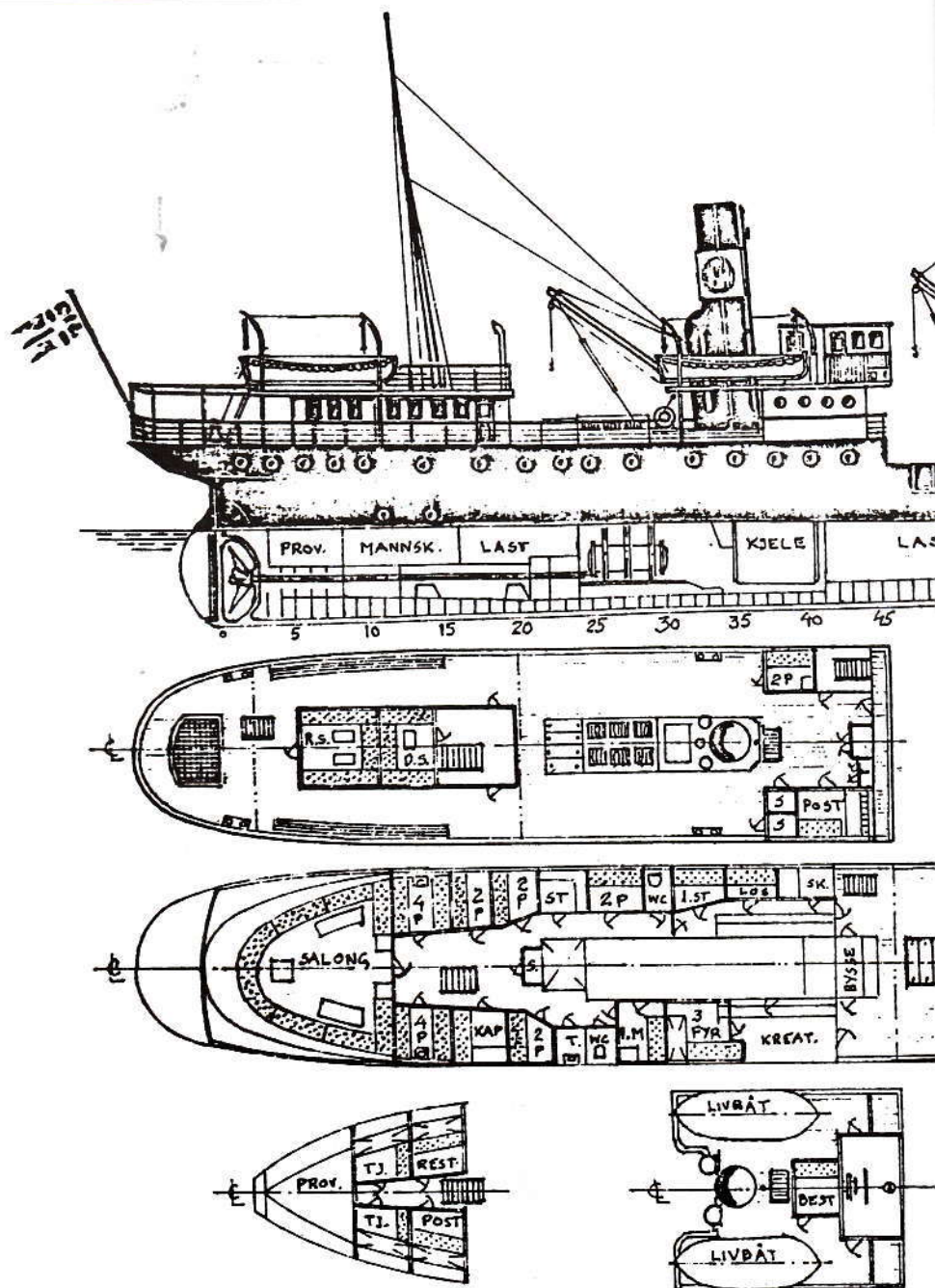
Den norske handelsflåtens innsats ble derfor av allierte skipsfartsmyndigheter anslått til å være lik innsatsen til en million soldater. Om lag halvparten av den norske tanktonnasje gikk tapt under krigen, og etter freden fortonte det seg som en nesten uoverkommelig oppgave å få erstattet krigstapene. "I beste fall vil det ta fra 5 til 10 år", skrev en shippingmann.

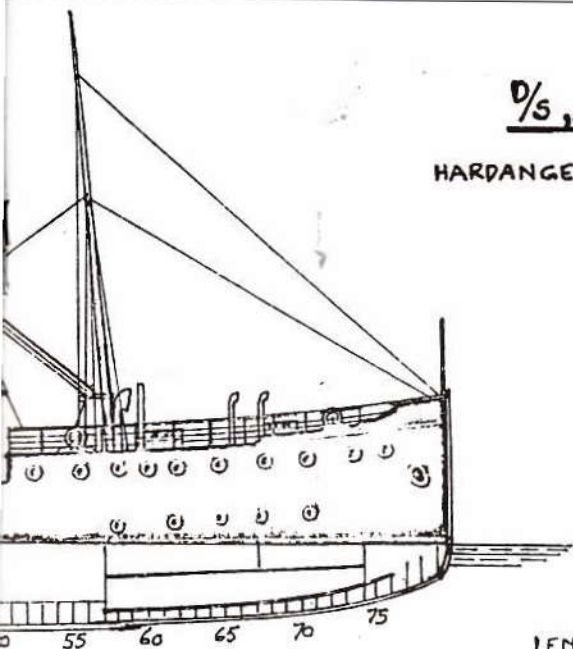
Men det gikk annerledes. I årene 1946 til 1949 var økningen i tonnasjen så stor at krigstapene i tonn for tonn var erstattet i 1948-49. Ved utgangen av 1950 var tankflåten 46 % av hele flåtens bruttotonnasje.

Samtidig begynte skipene å bli større. En av de redere som klarest har sett mulighetene og fordelene ved større skip, og som alltid har vært villig til å satse, er bergenseren Hilmar Reksten. Sin første Norgesrekord satte han i 1951, med M/T "Majorian" på 26 400 t. dw. I 1954 fikk rederiet M/T "Octavian", som med sine 31 784 t dw. den gang var verdens største motortanker. Senere gikk det slag i slag og andre norske rederier fulgte opp med større og større skip – over til supertankere.

Jan Strand

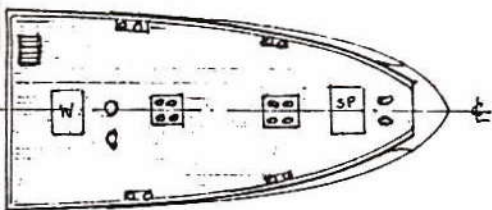






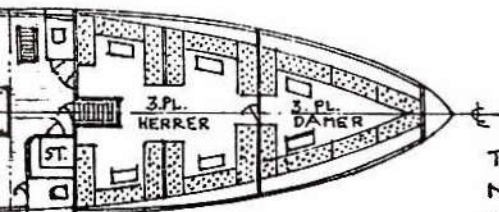
%s „ROSENDAL“

HARDANGER SUNNHORDLANDSKE D.S.



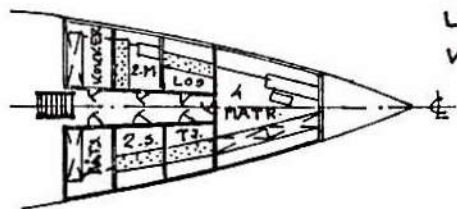
LENGDE O.A. 151'-0"
 LENGDE INNV. ST. 140'-0"
 BREDDA SP. 23'-6"
 DYBDE I RISS 11'-3"
 DEKKSHØYDE 7'-1"
 357 BRT.

BYGGET 1909 I LAKSEVAAG
 B.NR. 95



%s „STORD“

TILHØRENDE SAMME SELSKAP SÅ
 NØYAKTIG UT OG SAMME INNREDNING
 SOM „ROSENDAL“, MEN VAR 4'-6"
 LENER. BYGGET 1913.
 VED LAKSEVAAG M.V. 434 BRT



Litt om samferdsel i Schweiz

Offentlige kommunikasjonsmidler i Schweiz er først og fremst preget av punktlighet. SBB som tilsvarende vårt hjemlige NSB, er antagelig det mest presise jernbaneselskapet som finnes. Problemer kan imidlertid oppstå med de togene som kommer fra Italia. Der er man ikke plagsomt nøye med rutetidene. I de større byene er det gjerne et stort kommunalt selskap som tar seg av nærtrafikken. Effektiv sporveisdrift finnes i Basel og Zürich. Private ruteselskaper, slik vi kjenner dem, finnes bare i liten grad, og "Postauto" tar seg av det vesentlige av rutebiltrafikken i landet. I en del tilfeller ved hjelp av underentreprenører. "Postauto" er et begrep i Schweiz med sine gule busser med rød rand under vinduene. Emblemet PTT står for post, telefon og telegraf.

Helt til for få år siden produserte Schweiz sine postbusser selv med merkene Sauer og Berna – i dag benyttes Mercedes.

For mange år siden laget jeg en karakteristikk av postbussen, hvor som helst i Alpene – her er den. Forholdsvis liten, kort hjulavstand, smal, rettet på høyresiden, og med en liten tohjulshenger som rommer det utrolige av koffert og post. Gearforhold som passer til stigningen-. Selv kryper man oppover på annet gir, og skjeler skamfull i venstre speil av og til. Da hører man "Postauto's" tretonige horn – Ciss E.A.Puls i 100, hvor i all verden kan man komme "på si" JO DER! Den gule fyker forbi, liten og lett -. Vi sliter oss i gang igjen, og pulsen normaliserer seg. I neste sving titter man opp, og ser akkurat "Postauto" forsvinne inn i himmelen "mit anghenger".

Men det var helst båtene vi skulle snakke om

Schweiz har bare en eksport – og importhavn, nemlig Basel. Hit går de store Rhinlekterne fra Rotterdam. Men landet har en utrolig stor passasjerskipsflåte på sine sjøer, og dessuten på Rhinen. Det dreier seg om ca. 160 skip. Det største er hjuldampere D/S "Simplon" på Lac Lemman med plass til 1500 passasjerer. Motorskipene er naturlig nok i flertall, men ennå finnes 14 dampskip igjen. Alle med skovler. La oss se litt på Vierwaldsettersee og skipstrafikken der. Sjøen strekker seg fra Luzern til Flüen. Strekningen er 38 km, men sjøen har flere forgreninger. Til sammenligning har den en vannflate som er bortimot så stor som Øyeren og Hurdalsjøen til sammen.

Allerede i 1836 fikk Vierwaldsettersee sitt første dampskip. Det ble oppkalt etter hjembyen og fikk navnet "Stadt Luzern". Utrolig nok eksisterer skroget ennå, og er i full jobb med å lense de store skipene for oljeholdig vann og annet avfall. Naturligvis var det to konkurrerende selskaper de første årene, men fra 1869 og til d.d. kun ett. Navn, på det tyske språket, har en tendens til å bli lange, men "la gå".

Dampfschiffgesellschaft de Vierwaldstettersees – DGV. Nesten 100 år senere, i 1960 ble det endret til SGV. Selskapets flåte består av 19 passasjerskip, hvorav 5 har sin dampmaskin intakt. De 4 er bygget i årene 1901 – 1913, mens den siste "Stadt Luzern" (nr. 3 med samme navn), ble satt i trafikk så sent som i 1929.

SGV er en av de store bedrifter i Schweiz i turistsammenheng med en samlet kapasitet på 11855 passasjerplasser. Rundt 2 millioner passasjerer på årsbasis. 90 % av trafikken foregår i tiden mai – oktober. Vintertrafikken foregår med 3-4 av de såkalte mindre fartøyer, som for eksempel M/S "Rigi" som rommer 600 passasjerer og M/S "Titlis" med plass til 400.

Så skulle man vel tro at SGV er en stor sesongarbeidsplass. Men nei, 144 ansatte har helårsarbeide. Her bytter de aller fleste jobb, høst og vår, men i samme bedrift. Når f.eks D/S "Skiller" legges i vinteropplag, stiller mannskapet på verkstedet. Det er ikke bare reparasjoner det går på, her har man siden 1931 bygget båter selv, med det mannskapet som seiler i sommerhalvåret. De største er motorskipene "Winkelried", "Gotthard" og "Europa". Alle med 1200 passasjerplasser. Litt lenger enn vanlig byggetid muligens, men her låner man ikke pengene – de har man. Selskapet betjener mellom 30 og 40 anløpssteder, og Luzern – Flüen er den lengste strekningen. SGV mangler ikke oppfinnsomhet. M/S "Gotthard" er i trafikk bortimot 24 timer i døgnet, og er spesielt godt kjent for sine folklorerundturer om natten.

Til Alpnachstad har det også i alle år vært båtforbindelse for Luzern. I 1961 brant det virkelig ett blått lys for denne tradisjonsrike ruten. En motorvei og jernbanebro som erstattet en gammel svingbro ble bygget ved Stanstad. De gamle skip D/S "Uri" og D/S "Unterwalden", som betjente ruten, hadde ingen mulighet for å komme under. Vel, der hadde de seilt, og der skulle de fortsette å seile. Så fikk man heller bygge de om noe. Og hva skjer når ett av de to nevnte fartøyer seg "Achereggbrücke"? Jo, to master, skorstein og styrehus senkes hydraulisk. Det er akkurat så vidt kapteinen har den nødvendige utsikt. M/S "Winkelried" fra 1963 er slik utformet at her kan man bare legge masten bakover.

Ruten til Alpnachstad er nok en god forretning. Her rekker passasjerene å spise middag om bord, og enda bruke litt penger før ankomst. Så går reisen videre med verdens bratteste tannhjulbane (opp til 48% stigning) til fjellet Pilatus (1700m. Høydeforskjell). Tinnskinna som sitter mellom de vanlige skinnene er utstyrt med tenner horisontalt på begge sider, og tilsvarende doble sett med tannhjul på vogna. Ikke mindre enn 3 uavhengige bremsesystem finnes.

Turen ned på andre siden av fjellet med svevebane er mildest talt luftig. Bakkekontakt igjen i Kriens, og herfra buss tilbake til Luzern. Fjellnavnet Pilatus minner om bibelhistorien, og riktig nok. Legenden forteller at liket av Pontius Pilatus ble senket i sjøen ved foten av fjellet.

Helge Andseth

Skipet med dobbelt sett av alle ting

Castalia Bessemer og Express, forløpere av våre dagers katamaraner

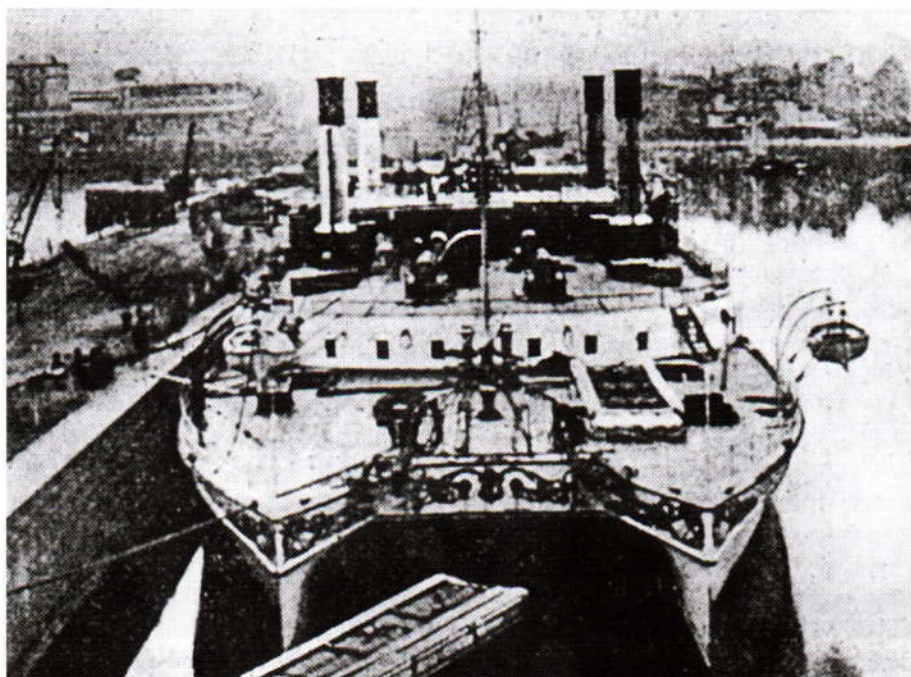
Åpningen av tunnelen under den Engelske kanal for få år siden gjorde ende på det mest seiglivet problem for reisende mellom England og Frankrike – sjøveien. Selv om overfarten var kortvarig, var den mer enn ubehagelig nok for mang en ømfintlig mage. Victoria-tiden var en epoke full av nye, mer og mindre vellykte tekniske passasjerskip.

Et rederi som ville utprøve nye veier for å gi kanalreisende bedre komfort, var the English Channel Steamship Company. I 1874 dukket en merkelig skapning opp på havna i Dover. Hjulbåten Castalia var bygget som en katamaran med to parallelle skrog. Den store bredden skulle redusere slingringen i grov sjø. Skovlhjulene var anbrakt i rommet mellom skrogene. Det var to dampmaskiner i hvert skrog, slik at Castalia hadde fire skorsteiner. Sett på avstand minnet det hele mer om en flytende fabrikk. Skipet var symmetrisk i begge ender, på samme måte som våre dagers pendelferger, og slapp dermed å manøvrere i det trange havneområdet i Calais.

Året etter Castalia kom skip nr. 2, Bessemer. Det var oppkalt etter Sir Thomas Bessemer, mannen bak prosessen som gjør stål til jern. Han mente å ha funnet løsningen på sjøsykens kvaler med en ny skipstype. Også Bessemer var symmetrisk i begge ender, men hadde bare ett skrog, drevet av to skovlhjul på hver side. Det mest spesielle ved konstruksjonen var at skipets salong var montert i et fritt oppheng slik at den skulle ligge horisontalt, uansett hvor mye skipet rullet. Samtidige reklamebilder viser hvordan de stakkars passasjerene som befant seg på selve skroget strever med å holde seg på bena på et rullende dekk, mens salongpassasjerene nyter



Calais–Douvres.



Calais-Douvres, trolig som nybygd.

reisen uberørt av vind og sjø. Virkeligheten ble annerledes. Salongen ble tvert imot en pendel som slo dobbelt så mye ut som skroget – de stakkars passasjerene ble slengt veggimellom. Eksperimentet var en fiasko – Bessemer gikk til opphogging, og salongen endte visstnok på en engelsk pikeskole. Såvidt man vet, ble også Castalia sendt til opphogging omtrent samtidig. Vi vet i alle fall ikke mer om skipets skjebne.

The English Channel Company gikk konkurs i 1877, samme år som rederiets tredje skip, Express, ble levert. Det var av samme katamarantype som Castalia, men noe større, og var det eneste som fikk en lengre levetid. London, Chatham & Dover Railways (LCDR) kjøpte Express direkte fra skipsverftet og døpte det om til Calais-Douvres. Skipet hadde en lengde på 302 og en bredde på 60 fot, og en tonnasje på 1.924 brutto registertonn. Fire dampmaskiner på i alt 600 nominelle hestekrefter gav skipet en fart på 13 knop.

Calais-Douvres var i begynnelsen et populært skip, men 13 knop var i langsomste laget. Dessuten var skipet vanskelig å manøvrere, og i 1887 ble det tatt ut av fart. Etter flere år i opplag ved Tilbury endte Calais-Douvres som kullekter på Themsen.

Bård Kolltveit.

Gast om bord på K/S "Norge" for 33 år siden

Jeg sitter med mitt gamle fotoalbum i hendene. Jeg blar i fortiden, jeg drømmer meg aldeles bort og må le i meg... Du verden for en fin tid jeg hadde om bord Tidlig på våren i 1966 trasket jeg i søle og slaps med sjøsekken på ryggen, inn på Akers Mek. Verksted, der kongeskipet lå i vinterdvale.

K/S "Norge" var godt dekket med presenninger, men dette kunne allikevel ikke skjule de vakre linjene. Jeg var stolt, - alltid har jeg vært opptatt av skip og sjø, og nå skulle jeg være så privilegert å få seile med dette vakre skipet, som over alt blir møtt med ærbødighet og beundring, hvor hun enn viser seg.

Den første tiden om bord var kanskje ikke så spennende. En dekksmanns arbeid under vårpussen vil si det samme som vedlikehold, skraping, maling og nattevakt ved gangveien. Men snart kom våren og varmen til hovedstaden for fullt, og kongeskipet kunne gå til sin faste plass i bøyene i Frognerkilen. En tur på land måtte nå planlegges bedre, for landlovsbåten gikk nå til og fra skipet kun hver time.

Så en dag måtte vi stille i nypresset uniformer. Kongen skulle komme for å inspisere sitt skip og besetningen om bord. Skipet spilte seg nymalt og lekkert i den blanke sjøen. Mens mannskapet stod stramt oppstilt akterut på promenadedekket, der de hilste kongen. Hans Majestet vekslet herunder noen ord med flere av oss, og jeg husker han spurte meg om forskjellige ting. Blant annet om hvor jeg kom fra.

- Porsgrunn, fikk han som svar.

- Ja, Porsgrunn er en flott by, var hans klare mening.

Det første toktet denne sesongen gikk langs norskekysten til Måløy. Der skulle kongen avduke en minnestøtte over kaptein Linge, som falt der under krigen. Verken før eller siden har jeg vært så sjøsyk på en sjøreise. Fra hoveddekket forut går det en leider ned til banjeren, hvor mannskapet har sine køyer på hver side av skipet. Dette er skipets forreste del, og jeg hadde min køy på tvers helt fremme i skarpen. Hver gang Skageraks dønninger kom dundrende ble bauen løftet høyt opp, og jeg hadde mer enn nok med å holde meg fast. Jeg spydde i flere dager, og jeg angret vel i disse stundene på at jeg hadde valgt marinen. Alt dette ble fort glemt da vi i stålende sol fikk en overveldende mottakelse av en stor menneskemengde, som i sin fineste stas tok imot oss i Måløy.

Etter denne ferden langs kysten var vi snart tilbake igjen i bøyene i Frognerkilen. Her ble jeg spurt om å ta jobb i kongens pentry. Jeg sa ja uten nøling. Kongens ferie sto for døren, og en sval morgen fortøyde kongeskipet i sin faste bøye på Hankø. Kong Olavs ferie var gjerne ensbetydende med seiling, og han bodde om bord i "Norge" hele tiden. Hver morgen dro han av sted med nistekurven og sine medseilere på sjøen til spennende regattadager på sjøen og ved havet, som han var så glad i.

Mellom mine pliket om bord kunne jeg slappe av å se og lytte til trafikken i



K/S "Norge" i Hankøsundet.

Hankøsundet. Raske, slanke båter gled gjennom sundet, enten på vei til kappseilas eller til etterlengtede ferietokter. Men så snart det skulle være selskapligheter om bord fikk jeg det travelt med renhold og andre forberedelser. Ofte gikk jeg ute i gangen og ventet på at middagen var over, for så å ta fatt på oppryddingen etterpå. Jeg ser klart for meg alle de flotte luene med alt gullet, oppe på hattehylla, og jeg husker hvor fristet jeg var til å prøve dem....

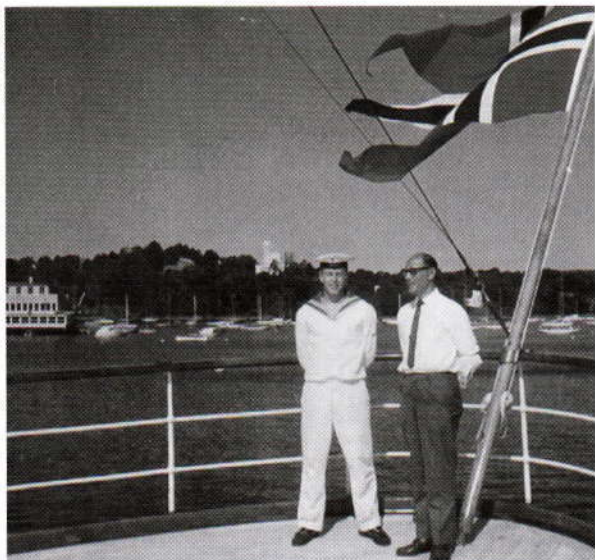
Direkte fra Hankø gikk ferden til København i anledning KDY's jubileumsregatta. Utenfor "den lille havfrue" gikk vi til ankers tett ved det danske kongeskipet "Dannebrog".

I Danmark ble vi møtt av en enorm velvilje og gjestfrihet, og det ble arrangert utallige utflukter og konkurranser for gastene fra de to kongeskipene. En av konkurransene fant sted på Carlberg Bryggeri, og det gikk ikke så helt bra for oss nordmenn. Men livbåtkapprising kunne vi, og det var noen stolte karer som så kong Olav stå å vinke og smile til oss fra promenadedekket, etter at vi hadde slått våre danske venner med flere båtlengder.

Under vanlige, normale forhold ville nok reisekassen for en ungdom nådd en slags økonomisk bunnrekord temmelig fort, men med K/S "Norge" i luebåndet traff man stadig på landsmenn og andre som gjorde dagene sorgløse for oss.

Men det var også dager med viktige gjøremål og plikter. Både når det gjaldt

Artikkelforfatteren og
skipets hovmester
fotografert om bord i
kongeskipet i Frognerkilen.



opptreden og påkledning rådet det jo dessuten en bestemt "style", som nøye måtte overholdes. I den tiden høstet en nok mye lærdom og nye erfaringer, som kom godt med senere i livet. Snart var et vellykket tokt over og det led mot sesongslutt. En dag kom hovmesteren til meg med en konvolutt med hundre kroner i. Altså hundre fyldige 1967-kroner. Det skulle være en liten påskjønnelse og en hilsen og takk fra kongen..... Slik jeg opplevde det, var nok dette det største og gjeveste jeg noensinne hadde fått....

Gult løv falt, høsten sto for døren. Igjen fikk "Norge" sin vinterdrakt av kjedelige presenninger. Det var ikke lenger behov for noen i kongens pentry. Jeg fikk derfor nå jobb som "postmann" om bord. Dagene besto for det meste av å vandre opp til Slottet, der det ble utvekslet post. Tilbake hadde jeg også med landets aviser, som kongen hadde lest.

Kongeskipet blir jo bemannet og utrustet av marinen. Jeg fikk derfor ofte i oppdrag å hente og bringe pakker og post til og fra Sjøforsvarets Overkommando på Bankplassen. Hver annen helg var det perm, og det var fast rutine å haike fram og tilbake til Porsgrunn. På disse turene opplevde jeg mye interessant og spennende, som ikke kommer historien ved.

Men kappløp med toget gikk som oftest i min favør. Jeg dimiterte på vårparten – med blandede følelser. Ryktene gikk om at det nye mannskapet nesten umiddelbart skulle legge ut med "Norge" på tokt til Italia. For meg var et eventyr forbi, et annet tok sin begynnelse. Deilig å være hjemme igjen. Jeg hadde nemlig truffet en ung kvinne.....

Thor Hansen

Gallionsfigurene var ofte vakre kvinneskikkelser

Hvorfor hadde våre vikingskip dragehoder i stevnen? Hvorfor var gallionsfigurene på våre seilskip ofte vakre kvinner? Hva kommer det av at man bare unntaksvis finner gallionsfigurer på de senere årenes skip?

Det er vanskelig å gi et greit og enkelt svar på disse spørsmålene. Egentlig er det forsket lite akkurat på dette området her hjemme, medgir Bård Kolltveit ved Norsk Sjøfartsmuseum.

Andre land har nok hatt fagfolk som har prøvd å trenge inn i gåten omkring gallionsfigurene. Det er forsket både i Danmark og USA – og visse slutninger kan man trekke. Når vikingskipene hadde utskårede dragehoder med oppspærrede gap, var nok hensikten at dette skulle bidra til å skremme fiender.

På 1600-tallet kan vi finne mange orlogsskip med fryktinngydende løvehoder. Her var nok hensikten den samme som for vikingskipene – fienden skulle skremmes. Men med seilskipene kom romantikken for alvor inn i sjøfarten. Mange av seilskipene hadde vakre kvinneskikkelser som gallionsfigurer.

Også Redernes Kone

- Hvorfor akkurat kvinneskikkelser? – Vi vet i grunnen lite om gallionsfigurene i vår samling. Bare unntaksvis kjenner vi til navn og hvilke skip de har prydet, fremholder



Museumsdirektør Bård Kolltveit ved to-tre gallionsfigurer på Sjøfartsmuseet.

Kolltveit. Det vi kjenner til er at gallionsfigurene ofte kunne være dronningskikkelser eller vakre gudinner. Men det finnes også flere eksempler på at redernes kone har vært "modell" til seilskipets gallionsfigur.

Det hendte også at rederen selv lot seg "avbilde" og det forekom heller ikke sjelden at man smykket stevnen med en figur som skulle symbolisere en kjent person i tiden. Den italienske frihetshelten Garibaldi fikk flere norske skip oppkalt etter seg og på Sjøfartsmuseet finner man en ruvende gallionsfigur i rødt, grønt og hvitt som kalles nettopp Garibaldi.

Norges Største

Mellom 20 og 25 gallionsfigurer finnes på Sjøfartsmuseet – og vil skulle tro at dette er

Norges største samling av slike figurer. De aller fleste gallionsfigurene har gjennomgått restaurering og de er plassert i sentralhallen i første etasje. En ganske fin effekt å se disse figurene, ofte ganske ruvende, mot den røde mursteinsveggen.

Mange gallionsfigurer ble ødelagt i forbindelse med at skipene gikk til opphogging. Eller det forekom at en del figurer ble lagret i hauger. Man visste selvsagt ikke den gang at gallionsfigurene skulle bli museumsgjenstander og ettertraktede antikviteter.

Ble reddet

Heldigvis har det lyktes å bevare en god del av seilskipstidens gallionsfigurer. De ble reddet fra en skjebne som gikk i retning av det som skjedde med selve skipene – nemlig opphogging. Morkne og markspiste var mange av figurene. Men museumsfolkene har vist stor dyktighet ved restaureringen. Heldigvis har man ikke falt for fristelsen ved å male alle figurene i glørete farger – slik som de ofte var i tiden mens skipet seilte. Nei, de fleste figurene er preget av at de har vært ute i hardt vær. Mangt kunne de fortelle om farefulle og stormende seilaser under helt andre himmelstrøk – dersom de hadde hatt evnen til å tale. Nå står de tause i sentralhallen og frister til å gi fantasien fritt løp.

De som ventet

Kanskje har nettopp denne figuren "sett" palmeøyer i Stillehavet dukke opp og forsvinne etter månedlange seilaser, fjernt fra våre egne kyster. I ukevis kunne seilskipene ligge nesten stille og vente på at vinden skulle føre dem videre. I slike stunder kunne sjøfolkene sende tanker hjem, til kone og barn og venner. Da ble nok kvinneskikkelsen i stevnen ofte symbolet på de som ventet der hjemme og hun ble kanskje også sett på som den som skulle beskytte besetningen mot fare som truet. En seilskute var likesom et levende vesen – "hun" skulle stelles pent med.



Gallionsfiguren fra klipperskipet «Nightgale» av Kragerø.

Lokale håndverkere

Hvem laget disse gallionsfigurene? Ikke mye vet vi om det heller. I de fleste tilfelle har figurene vært laget av lokale håndverkere på de steder hvor man bygde seilskutene. De kunne nok variere adskillig med den kunstneriske kvaliteten. Men ett navn har vi: John Ludvig Losting i Bergen både tegnet og utsmykket gallionsfigurer på flere Bergensskip sist i forrige århundre. Han var både maler og litograf – og skal ha utført en rekke vakre gallionsfigurer.

Kanskje?

I vår egen tid har man sjelden anvendt gallionsfigurer. Men unntak finnes. Helt opp til 1950-årene hadde man gallionsfigurer om bord på Fred. Olsen -skip – og disse figurene ble laget av kjente norske kunstnere. Ørnulf Bast ble således benyttet til slik utsmykning. Figurene var ikke av tre som i seilskutetiden, men støpt i bronse. Kanskje kom tiden tilbake da man igjen forbinder sjøfart med en viss romantikk og har råd til å smykke skipet med en kvinneskikkelse – eller en av tidens "helter"?

Roald Haakonsen



Fullriggeren «Sørlandet» med gallionsfigur, men kun i anledning Vibeke Løkkebergs film «Hud», utført av kunstneren Per Ung.
Foto: Thor Hansen.

”Kong Sverre”

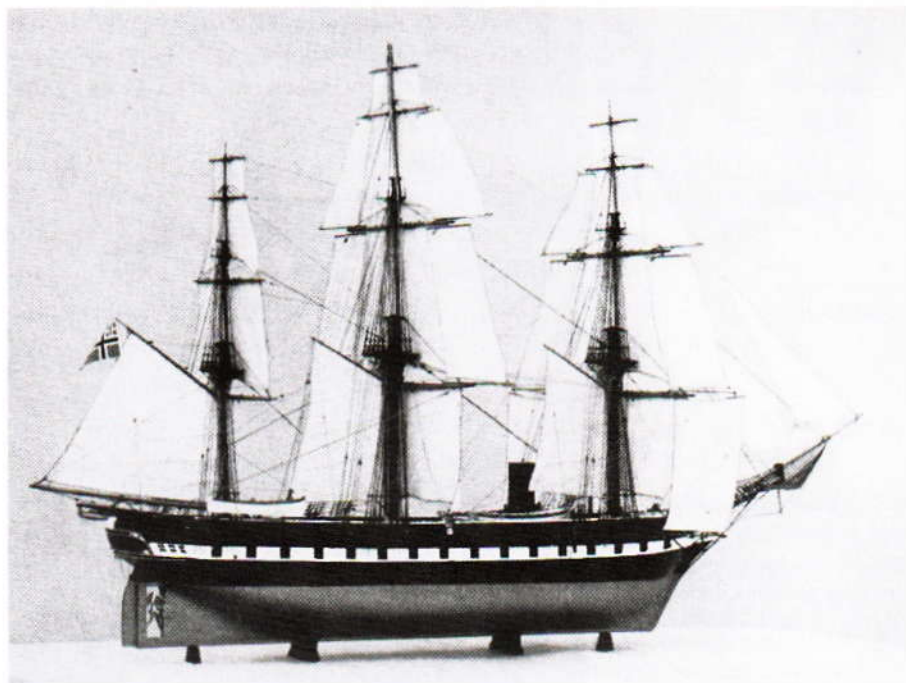
Et flott klenodium på Norsk Sjøfartsmuseum.

Norsk Sjøfartsmuseum har et flott klenodium i modellen av fregatten ”Kong Sverre”. Byggmester er teknisk konservator Anton Aarebrot, som har nedlagt 5000 timers arbeid før båten stod ferdig. Det er ingen grunn til å legge skjul på at modellen er et usedvanlig presist og detaljert arbeid.

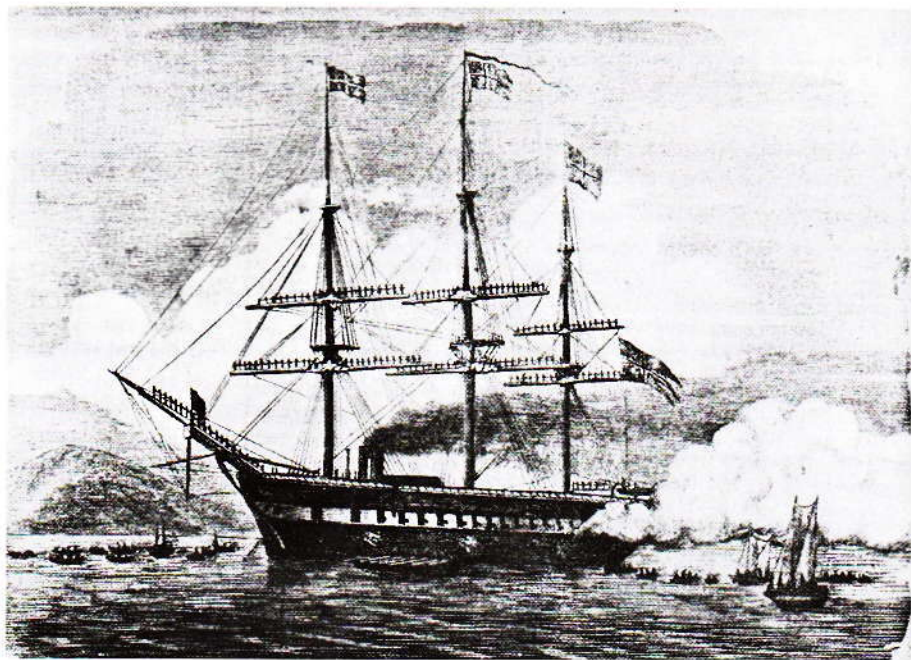
Dette skipet skal ikke være bare til utstilling, men det skal gi folk et begrep om hvordan en skute fungerte, sa Aarebrot da modellen var ferdigbygget i 1972. Derfor er blokker løpende, og kompassene er dreibare. Hele 1000 blokker er montert med like mange deler i hver som på originalen. Den løpende stående riggen er på 3079 favner, noe som tilsvarer neste en halv mil.

Men du kan tro originalen var et stolt skip! Dersom vi hadde stilt det opp sammen med Oslo Rådhus ville fløyknappen på stormasten stukket tre meter over Rådhusårnet.

Har det vært mange problemer under modellbyggingen? Problemer er et ord jeg ikke



Tekn. konservator Aarebrots modell av fregatten «Kong Sverre» i skala 1:50.



Dampfregatten «Kong Sverre».

liker. Som oftest er det en viljesak å løse dem. Men over halvparten av byggetiden har jo gått med til studier, fordi det faktisk ikke var noen tegninger, fortalte konservatoren, – Og det gjelder å kjenne stoffet godt. – Originalen er det største seilskip som noen gang er bygd i Norge, fortalte Aarebrot. Skipskonstruktør var Haakon Adelsteen Sommerfeldt, og han hadde ansvar for å bygge 26 skip. "Kong Sverre" ble bygd ved marineverftet i Horten. Kjølens ble strukket i 1856 og skuten sjøsatt i 1860. Fire år etter ble kommandoen heist, og det var i tiden det brygget opp til krig mellom Danmark og Tyskland. Vi var i forbund med Sverige, og "Kong Sverre" var det største og kraftigste krigsskip på den tiden. Sammen med de andre skutene gikk det ut for å bistå danskene, men da de kom frem hadde danskene slått tyskerne i løpet av to og en halv time. Så returnerte alle skipene til Kristiansand, og sjefene for marinen i våre naboland uttalt at "Kong Sverre" var så kraftig at det kunne ha tatt opp kampen mot alle nasjoner.

Orlogsfartøyet "Kong Sverre" levde sitt liv til det i 1932 ble tauet til Stavanger og hugget opp. Da hadde dampmaskinen på 1800 hestekrefter ført skipet frem sammen med 27 seil på til sammen 3000 kvadratmeter, besetningen på 600 mann var gått i land, og Norge var blitt et skip mindre.

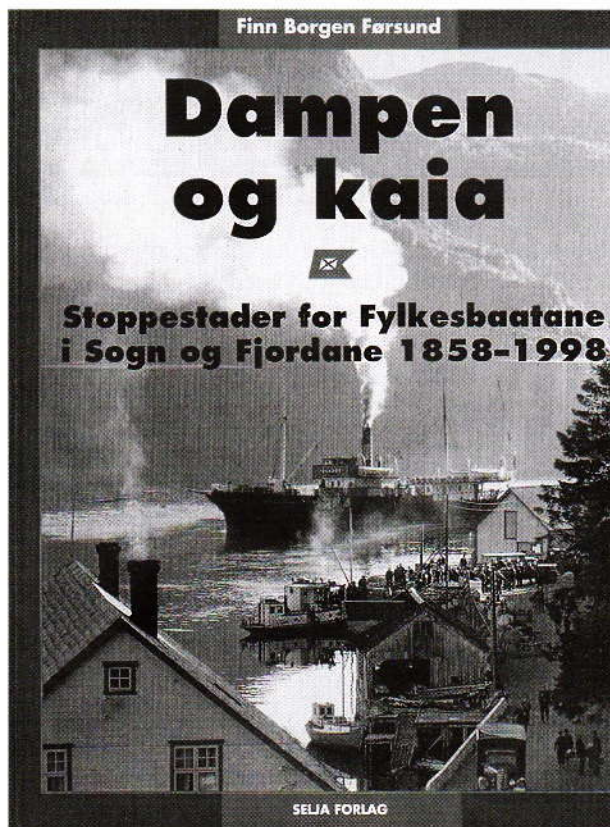
Odd Hagen

Praktbok fra Sogn og Fjordane

I julen hygget jeg meg med boka "Dampen og Kaia – Stoppesteder for Fylkesbaatane i Sogn og Fjordane 1858 – 1998. Og la det være sagt med en gang, - at sjelden har jeg hatt så stor glede av en bok

Jeg hadde ikke bladd så mye i boka før jeg skjønnte at her var det kvalitet fra første til siste side. Boka er staselig i et stort format på over 300 sider og med mange flotte illustrasjoner. Gamle og nye fotografier forteller ikke bare om det folkelige livet på brygga eller om bord, men også om den vakre naturen i denne delen av kysten vår.

Detaljerte karter, omtaler fra 234 stoppesteder og tegninger av de mange Fylkesbåtene, som gjennom 140 år knyttet folk langs fjord og kyst til omverdenen, er også å finne. Bakerst i boka er det register over kilder, stedsregister og





Ved kai på Kvellestad, 1953.

Kuskit over frontruta. Ein av båtane i ruta på Sogn og Fjordane låg ved kai på Nordeide ein gong på slutten av 1940-talet. På dekk stod det bilar, som var blitt heist om bord på flakar. Dekket var fullt av bilar, og i ein av dei sat sjåføren. Så skulle ei ku heisast om bord. Kyrne vart naturleg nok ofte redde under slike operasjonar, og då fekk dei laus mage. Nett i det kua vart svinga over denne bilen, sleppte ho ein ladning rett ned over frontruta på bilen, så møkka skvatt.

fartøyregister, noe som vitner om grundighet og lang tids arbeid. Morsomt er det også med de mange små historier, som forteller om hverdagslivet fra landsdelen med sine tusener av øyer, holmer og skjær.

Finn Borgen Førsumd har skrevet en verdifull kultur og samferdselshistorie, som gir en god dokumentasjon fra forfedres initiativ og pågangsmot og fram til dagens ferger og ekspressbåter. Jeg vil få gratulere forfatteren og forlegger med et praktverk av en bok, som kan anbefales på det beste.

Thor Hansen

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

