

DAMPSKIBS

P O S T E N



Nr. 55 2/1999

Dampskibsposten

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

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

Veteranskipslaget Fjordabåten

Postboks 1740 Nordnes

N-5024 BERGEN

Styrelseiar:

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

Veteranskipslaget «Stavenes»

De Heibergske Samlinger/Sogn folkemuseum

N-5880 KAUPANGER

Tlf.: 57 67 82 06

Formann: Pr. telefon

Halstein Ese 57 67 13 49

Kasserer:

Øystein Høyheim 57 68 64 84

Styremedlem

Christen Knagenhjelm 57 67 82 97

Nordhordland Veteranbåtlag

N-5167 OSTEREIDET

Formann: Pr. telefon

Tor Bjørgeaas 56 35 41 82

Kasserer:

Jostein Daltveit 56 55 94 12

Nestleder

Vidar Lehmann 55 12 05 67

Innholdsfortegnelse:

Side

3 Minneord

5 Litt om S/S «Stord»

6 Buekorpsene og Fjordabåten

10 Selfangst – en fortsettelse av hvalfangst

16 D/S «Henrik Ibsen»

18 «Styrbjørn» – Status pr. 13.4.-99

Forside: «Styrbjørn» i dokk i Drammen.

Baksiden: Bryggen i Bergen på slutten av 1920-tallet.

Side

18 «Styrbjørn» – Status pr. 13.4.-99

20 Kong Haakons kadett-fregatt restaurert

22 Når alt går galt

24 Statsraad Erichsen

27 Kongesjaluppen tar form

29 D/S «Christiania»

Stofffrist neste nr.: 15. september 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

Minneord

Jostein Daltveit, Fosse i Strandebarm er gått bort, 51 år gammel. Han sovnet stille inn med sine nærmeste rundt seg på Haukeland Sykehus mandag den attende januar.

Jostein var opprinnelig utdannet innen handel og kontor og praktiserte en del år som lærer. Han var en av dem som så muligheten innen den nye næringen; lakseoppdrett. I 1984 gikk han inn i denne virksomheten for fullt og drev sin virksomhet innen dette faget inntil for kort tid siden.

For oss som lærte ham å kjenne gjennom flere års arbeid med å restaurere gamle Oster var det ikke helt uventet at han måtte gi opp kampen mot sviktende helse.

Selv om vi visste at Jostein gradvis ble svekket etter en operasjon for noen år siden er det likevel vanskelig å fatte at han nå er borte. Jostein var med oss i arbeidet til det siste. Han holdt stadig kontakt med oss andre pr. telefon mellom de hyppige sykehusoppholdene. Hans interesse for «gamledampen» Oster var en ustoppelig inspirasjonskilde for oss andre. Jostein Daltveit hadde en usvikelig tro på at restaurering av Oster var en av de aller viktigste kultursaker for vår landsdel.

Da kjelen til det maskineriet i Holland som Nordhordland Veteranbåtlag hadde satset på å kjøpe, allikevel ikke kunne brukes pga. manglende godkjenning, var det hans arbeid i det stille gjennom flere år med å skaffe et alternativ som berget oss. Ikke før var den sjokkmeldingen kommet fra Holland, så kunne Jostein legge frem for styret et enda bedre, komplett maskinalternativ fra England. Til tross for sterkt svekket helse, sto han selv for all kontakt og organisering, og var også den som ved en kraftanstrengelse fullførte forhandlingene om kjøp for veteranlaget. Dermed kunne kjøpskontrakten undertegnes den første desember i fjor, og hele maskineriet til Oster var vel forvart i Bergen allerede før jul!

Selv møtte jeg ham første gang da han kom inn i styret i Veteranbåtlaget Fjordabåten i 1981. På en tid da tendensen gikk i retning av dieselmotor for Stord 1, kastet han seg inn i diskusjonen i styret med entusiasme og styrke og bidro også den gang vesentlig for at Vestlandet skulle få et dampskip.

Jeg husker godt hva han sa i vår aller første samtale: «Dette er en god sak, men det skulle ha vore ein annan båt!» – Jeg viste at han var ostring, og spurte om han tenkte på det samme som meg.. Han svarte: «Du har rett – det skulle ha vore Oster!» Etter dette gikk samarbeidet lett, og med enkelte avbrudd holdt vi kontakten opp gjennom årene inntil han på midten av 80-tallet igjen kom inn i det maritime kulturvern. Gamle Oster – selveste gamledampen skulle berges for kommende slekter.

Jeg minnes en dag tidlig i 1996. «Vaka» var kjøpt tilbake og var høytydelig omdøpt til «Gamle Oster» nær sin gamle plass innerst i Vågen. Etter å ha fulgt båten inn til opplag i Bjørsvik, lot vi champagnen flyte, mens Osters gamle navnebokstaver i



Jostein Daltveit

messing lå sirlig oppstilt på stuebordet. Jostein gledet seg, og det er sårt å tenke på at han aldri skal få oppleve første tur inn Osterfjorden for full damp. Desto bedre er det å vite at han, før han nå gikk bort, fikk gleden av å oppleve at han selv skulle få spille slik en viktig rolle for prosjektets fremdrift.

Heimen ved Strandebarm var et sted hans venner sjelden kjørte forbi uten å lete godt etter et påskudd til å besøke, selv om en ikke alltid hadde god tid.

Jostein og Eli hadde sammen den sjeldne evnen til å gi andre en følelse av å være ønsket. Her følte man seg alltid velkommen, og kunne i en varm og god atmosfære samle krefter før en dro videre.

Vi som fikk lære Jostein Daltveit og kjenne, vil for alltid minnes han for hans vennlighet, stillferdige humor og for hans entusiasme og uslitelige interesse for den saken vi sammen arbeidet for.

Jostein Daltveit etterlater seg kona Eli-Karin og to voksne barn. Våre tanker er med dem i denne tiden.

Hans Kr. Bukholm. Nordhordland Veteranbåtlag.

Litt om S/S «Stord»

Skipet et blitt et merke i Bergen havnebasseng der den ligger ved sydden av Marineholmen. Den ligger med hekken mot kaien, og begge ankerne ligger ute, pluss moringer. (2 kjettingbunter à 5 tonn). Moringene måtte legges ut i vinter da kraftige kastevinder fra Ulriken drabbet ankerne og skipet holdt på til å gå i fjæra. Med hurtig og effektiv hjelp fra B/B «Bebe» og kaptein Branum var situasjonen under kontroll og «Stord I» var på plass.

Etter at «Stord I» var i dokk for et halvt år siden, har det vært liten aktivitet om bord, men aktiviteten omkring prosjektet er der. Det hender at jeg får spørsmål om når tid den blir ferdig. Skipet ligger jo bare der med tak over hele skroget. Er det verd å gå videre med å fullføre prosjektet. Jeg har et standard svar, «Stord I» seiler for egen maskin om 7–8 millioner kroner.

Det arbeidet som er gjort etter brannen er følgende:

Skipet har vært i dokk og ble rettet opp etter brannen. Undervannsskroget er kontrollert og plater skiftet, besiktiget av Skipskontrollen og godkjent. Det er sandblåst, utvendig og innvendig og sprøytet med tre lag justamatic, bunnsmurt og fornyet sinkanoder.

Gjenstående skrogarbeide:

Montere sideledning midtskips på styrbord side, ca. 6m².

Fornye plater i forskipet, skanseledning og sideledning, ca. 12m².

Montere 9 stk dekkshjelker, montere skott mellom maskinrom og aktre lasterom.

Fornye ca. 16 m strekkplater og rennesteiner.

Montere lukekarmer, dekkshus, maskinkasing.

7 stk dekkshjelker, nedgangskappa, skott og maskinkasing må rettes.

Dugnad

Noen pensjonerte platearbeidere, skipsbyggere og klinkere skal utføre en del arbeid. Dette skal dokumenteres på film og video. Først når alt stålarbeidet er utført, kan arbeidet med å legge nye tredekk starte.

Maskin

Kjelen står på plass og er trykkprøvet. Maskinen står også på plass, men er ikke opprettet.

Økonomi

Hvordan kan vi finansiere dette? Det er et kjernespørsmål. Styret arbeider med forskjellige forslag for finansiering av prosjektet «Stord I». Sjøfartsbyen Bergen og Vestlandet har råd til å være med på å finansiere «Stord I» slik at skipet kan bli ferdig.

Kåre Taule.

Buekorpsene og Fjordabåten

Dette var da en merkelig tittel og sammenstilling, tenker kanskje mange nå. Buekorps er jo noe «erkebergensk» noe, og fjordabåten var «strilens» kommunikasjonsmiddel gjennom generasjoner. Hva kan så disse to begrepene ha med hverandre å gjøre? Se det skal jeg forsøke å gi et svar på her gjennom Dampskibsposten – et svar som vil vise at disse institusjonene var nært knyttet til hverandre gjennom en periode på mer enn 70 år.

De bergenske buekorps har helt siden starten på 1850-tallet hatt turer og utmarsjer på programmet. Og den gjeveste av dem alle – da som nå – var landturen i begynnelsen av juni måned. Landturen markerte slutten på buekorpssesongen, og da var det kun lek og moro det dreiet seg om. Ingen ekseris og kommandering, bare en herlig dag «på landet», i fri utfoldelse. Glemte var alle marsjdager i regn og valleslette – nå var det sommer og bare gøy!

Om landturens omfang og innhold har endret seg meget etter 2.verdenskrig, så er dens status og betydning uforminsket. Og dagens buekorpsgutter er blitt stadig dristigere og mer ambisiøse (noen vil kanskje si stormannsgale) i sine landtursplaner. Nei, da var det helt annerledes i gamle dager. Men jammensanten var datidens buekorpsgutter dristige de og. Med beskjedne ressurser, ingen sponsorer og kun seg selv å stole på satte guttene i gang. Budsjett for landturen skulle utarbeides, landturssted bestemmes, leie av innkvarteringssted skulle avtales (ofte et ungdomshus), musikkorps engasjeres (aller helst selveste Divisjonsmusikken), og dampbåt til morgen- og aftentur skulle leies. For selvsagt skulle buekorpset ha egen båt! Både for å transportere korpset, men også alle de gamlekarer og andre interesserte som ville være med – særlig om aftenen når korpset skulle hentes til byen igjen. Landturens økonomiske skjebne var helt avhengig av det antall billetter som man fikk solgt til de utenforstående. I dag kan vi smile over at sjefen for Fjeldets Bataljon i 1920 i sin sjefsberetning bemerker at årets landtur var den dyreste til da i bataljonens historie. Utgiftene beløp seg til svimlende kr. 1150,-. Godt var det da at turen gikk med et overskudd på kr. 4,-. Gamlekarer og andre som hadde vært med båten utover om kvelden for å hente bataljonen, hadde da bidratt til overskuddet med sin billett à kr.2,-.

Det første buekorpset som benyttet dampbåt i forbindelse med landturen, er så vidt vites Dræggens Buekorps. Allerede i 1872 skjedde det – nærmest som en tilfeldighet. Buekorpset hadde vært på tur til Åstvedt 2. Pinsedag, og på hjemveien ble guttene overrasket av et ufyselig regnvær. Ved Storemøllen ble det derfor bestemt å ta dampbåten resten av veien til byen. Hvilken dampbåt det var, forteller historien intet om. Men det skulle ennå gå mange år før slik ekstravaganse gjentok seg. Fortsatt var det slik at landtursdagen marsjerte man, både til landtursstedet og tilbake til byen



Slik kunne det fortone seg når et buekorps drog på landtur før i tiden; dampbåten stuvende full av glade gutter på vei til landturstedet. Bilde er datert 3. Juni 1934 og det er Fjeldets Bataljon som for anledningen har leiet Askøy Dampskibsselskabs D/S «Erdal» for en tur til Nordre Erdal på Askøy. D/S «Erdal» var allerede i 1934 en gammel båt, bygget så tidlig som i 1866 ved Bergens Mekaniske Værksted som D/S «Fridtjof». Gjennom årene ble den adskillig ombygget og forlenget, og skiftet navn og eiere en rekke ganger. I 1941 ble båten rigget om til fiskebåt, men sprang lekk og sank samme året.

Amatørfotografi. Fjeldets Bataljons Arkiv.

igjen. Det var full oppakking, mat og drikke for hele dagen og ingen kjære mor.

Først i 1878 kan vi se at tradisjonen med leie av egen båt på landtursdagen blir etablert. Nok en gang er det Dræggen's Buekorps som initierer tradisjoner ved å leie egen dampbåt til sin landtur til Ask dette året. Tydeligvis har tiltaket vært en suksess, for heretter blir landtur med egen båt – enten begge veier eller på hjemturen – det vanlige. Og i Bergen er det nå engang slik, at har man gjort den samme tingen to ganger på rad, så er det etablert en tradisjon. Eksempelets makt er stor – kanskje særlig blant buekorpsgutter – og etter hvert tok andre buekorps etter dræggeguttene.

Fra begynnelsen av dette århundre vokste flåten av fjordabåter, og buekorpse kunne dermed «vrake og velge» blant båter i nær sagt alle størrelser. Og selskapene leiet mer enn gjerne ut i stedet for å la båten ligge uvirksom ved kai mellom rutene. Noen timers tur med buekorpsgutter gav kjærkomne inntekter. Studerer man gamle beretninger og protokoller fra de forskjellige buekorpse, lyser navnene på kjente og kjære fjordabåter mot en. Her kan vi lese om festlige landturer med «Topdal», «Oster», «Manger», «Erdal», «Øygard», «Askøy», «Johan Jebsen» og hva de nå het alle disse gamle traverne.



Bryggen i Bergen på slutten av 1920-tallet. I forgrunnen ligger D/S «Oster» og foran den igjen D/S «Hamre» og D/S «Sandnæs». Bilde viser hvordan «Oster» så ut før den omfattende ombyggingen i 1936.

Ukjent fotograf. Jostein Sørensens Samling

Fra mitt eget korps - Fjeldets Bataljons – historie er det særlig en båt som stadig går igjen som landtursbåt, nemlig D/S «Oster» til Indre Nordhordland Dampbåtlag (INDL). I årene frem til krigen var den ofte innleiet. Men også andre av INDL's båter ble hyppig benyttet av Fjeldets Bataljon; både D/S «Johan Jebsen» og D/S «Haus» finnes omtalt i protokollene. Nå var det kanskje ikke så rart at Fjeldets Bataljon gjerne leiet INDL's båter. Forholdet var nemlig det, at sønnen til ekspeditører i INDL, Ludvig Sudmann, var med i Fjeldets Bataljon i årene 1912 til 1916. Dermed får vi tro at bataljonen har blitt møtt med ekstra velvilje når behovet for båt meldte seg. Denne sønnen, hvis døpenavn var Harald, fikk forresten selv et langt liv i INDL's tjeneste. I 1924 ble også han ansatt som ekspeditør i selskapet, 24 år gammel. Da faren døde i 1927 ble Harald Sudmann forretningsfører, og i 1946 INDL's første disponent – en stilling han hadde frem til han gikk av med pensjon i 1967. Harald Sudmann glemte aldri sitt gamle buekorps, og var i alle år medlem av bataljonens gamlekarsforening, Foreningen Fjeldguten. Her bidrog han bl.a. ved at INDL jevnlig tegnet støtteannonser i medlemsbladet Fjeldguten.

Buekorpsenes landturer med de forskjellige fjordabåtene kunne ofte by på

selsomme og morsomme episoder. Legendarisk i alle korps historier er det evindelige spørsmålet om «Største antall passasjerer» som på alle fjordabåter var malt med sjablongbokstaver på skottet. På slike landturer kunne ofte antall deltagere som ønsket å være med, i alle fall på aftenturen, langt overskride båtenes tillatte passasjertall. Som regel var det styrmannens jobb å holde tellingen, men når turens arrangør (buekorps) ønsket størst mulig deltagelse måtte det naturligvis bli konflikter. Mange finurlige og utpekulerte påfunn ble gjort for å distrahere den arme styrmann slik at han kom ut av tellingen. Noen ganger lyktes det, andre ganger ikke, og ekstrabåt måtte i hurten og sturten skaffes.

Ekstra stas var det også når båten gav salutttil Festningen. I begynnelsen av dette århundre hadde nemlig mange av fjordabåtene saluttkanoner om bord – små messingkanoner montert fremme på bakken. Disse ble da gjerne benyttet ved festlige anledninger – og en fin sommeraften hjem fra landtur var en slik festlig anledning. 6 skudd idet man passerte Bergenhus - og festningen svarte tilbake med 6 drønnende kanonskudd. Ingen i byen ble oppskaket av dette. Det var bare slik det skulle være. Som et eksempel på hvordan en slik tur kunne arte seg, skal jeg sitere hva Bergens Tidende skrev 19. Juni 1922 om Fjeldets Bataljons landtur:

«Fjeldets Bataljon avholdt sin aarlige landtur til Loddefjord søndag. Om morgenen i straalende solskind, mildt og stille veir reiste korpset utover med D/S «Askøy». Det var en fornøielse at se de smaa soldater, hvor straalende og livsglade de var. Om aftenen reiste D/S «Oster» med ca.: 200 ældre fjeldgutter utover for at hente korpset. Paa tilbaketuren gjorde baaten en avstikker rundt Puddefjorden for at hilse paa besætningen paa den franske krysser «Jeanne D'Arc» som for tiden besøker vor by. Rundt denne gikk «Oster» med sagte fart og Dragefjeldets Musikkorps som bataljonen hadde med spilte den franske nationalsang og «Ja, vi elsker». Det blev en jubel som ingen ende vilde ta, saavel fra den franske besætning som fra korpset, og først da Nordnespynten var rundet døde de siste hurraer hend. Avslutningen foregikk paa den gamle tradisjonsrike Pitterhaugen. . .»

Etter krigen ble det vanskeligere for buekorpsene å leie egen landtursbåt. Selskapenes ruteplaner ble for stramme til at slike ekstraturer lot seg innpasse, samtidig som leieprisene etter hvert antok høyder som gjorde dem vanskelig å finansiere. Etter i noen år å ha benyttet den ordinære rutebåten, gikk en over 70 år gammel tradisjon over i historien. Sic transit gloria mundi – men minnene med fjordabåten vil ennå leve. . . .

Jostein Sørensen
Formann i Fjeldets Bataljons Arkivkomite og
Sekretær i Nordhordland Veteranbåtlag.

Selfangst – en fortsettelse av hvalfangst

På et tidspunkt da norske skip ikke seilte på de store hav, la andre nasjoner grunnlaget for virksomheten i artiske områder. Heller ikke andre nordiske fartøyer konkurrerte med de store sjøfartsnasjoner på 14-1500 tallet. Det var ikke selen, men hvalen som lokket vesteuropeerne nordover, blant annet til Spitsbergen.

Dette navnet hadde øygruppen hatt helt fra Wilhelm Barentz oppdaget området i 1596. Men norrøne sjøfarere hadde allerede i 1194 vært helt nord i «Hafsbotn» ved «den kalde kysten – ved Svalbard. Det var det gamle navnet.

Selfangsten – Denne overgangstid kan vi si begynner med 1670-tallet. Den tyske fysiker og polarforsker Martens skriver i 1671 at de så selene for det meste på isen ved sjøkanten, og en utrolig mengde ble sett. Om hvalfangerne ikke kunne fange hval, ville de kunne laste skipet fullt med seler. De hadde eksempler på at små gallioter tok sin last med sel. Mer og mer ble skip utrustet både for hval- og selfangst.

De første som virkelig forsøkte seg med selfangst i Ishavet var nederlenderne, spesielt fangstmenn fra Amsterdam og Rotterdam. Den nederlandske fangsten ble på 1700-tallet betydelig øket og ga gode inntekter. De første norske ishavsekspedisjonene ble utrustet i Hammerfest i slutten av 1700-tallet.

I begynnelsen var det derfor fartøyer fra Nord-Norge som var de førende i ishavsfangsten, men etter hvert kom sør-norske fartøyer med, ikke minst skuter fra Sunnmøre.

Selfangst drives i dag først og fremst av Norge, Canada og Russland i nordatlantiske farvann. Foruten pelsen av selunger, har spekket vært brukt til matfett, og selkjøtt har vært markedsført som menneskefor.

For å bevare bestanden er fangsten i dag strengt regulert gjennom internasjonale avtaler. Likeledes- for å hindre dyremishandling- gjelder strenge forskrifter med hensyn til jaktformer og avlivingsmetoder.

P.g.a. en internasjonal kampanje mot fangst av selunger, forverret markedsforholdene seg for selskinn, slik at fra 1983 er nåværende selfangst begrenset til voksen sel. I 1989 ble fangsten ytterligere innskrenket. Men for lokalbefolkningen i arktiske områder utgjør fangsten fremdeles et viktig næringsgrunnlag.

Overfor er beskrevet det spesielle ved bygging av hvalbåter. Hva så med ishavsskutene og menneskene bak ishavsfangsten? Stord Verft har også bygget en stor selfanger – så vidt undertegnede vet en av de største i Norge. Det var byggenr. 41, M/S «Polarhav». Levert i februar 1957 til Peter Brandal & Co A/S, Brandal på Sunnmøre. «Polarhav» var et spesialfartøy for selfangst og andre ekspedisjoner til arktiske strøk. Lengden var på 178 fot og bruttotonnasjen ca. 650 tonn.



M/S «Polarhav» utenfor Sydpol-barrieren.

Konstruksjonen av slike skip og kravene til styrke gjorde byggingen til en interessant oppgave. Før krigen var ishavsskutene for det meste bygget av tre, og mange av disse var bygget på Vestlandet. Den tilknytning båtbyggerne på Vestlandet fikk til ishavsfarten har sterke tradisjoner. Det gjaldt blant annet Roald Amundsens «Gjøa» som krysset Nordvestpassasjen i 1903-06. Den var bygget i Rosendal som Hardangerjakt. Men flere av de skutene sunnmøringene begynte å drive selfangst med, var bygget i Sunnhordland. Mange av de selfangerne som siden ble bygget, ble levert fra Gravdal Skipsbyggeri, Sunde, som fikk et nært samarbeid med selfangstnæringen. Dette skipsbyggeriet er nå nedlagt, men det bør nevnes at verkstedet bygget flere stålskrog for Stord Verft i 1950-årene. Gravdal bygget også overbygget til «Polarhav». Selve hoved layout tegningen av dette fartøyet ble utført av ingeniør Liaaen, som var grunnleggeren av skipsverftet A. M. Liaaen i Ålesund. Alle øvrige tegninger ble utført av Stord.

En moderne ståselfanger som «Polarhav» hadde hudplater som var dobbelt så tykke som på vanlige skip, og spantavstand på 300 med -dvs. ca. halvparten av vanlige skip. Dette gjenspeiler seg også i stålvekten, som var hele 500 tonn - som er ca. det dobbelte av et «normalt» skip av samme størrelse.

Skipet hadde frysemaskineri som kunne holde temperaturen i lasterommet på -20°C . Dette varslet en ny måte å bruke selfangerne på den tid de ikke var på fangst i isen. De kunne brukes til å frakte frossen fisk, frukt og andre lettbederverlige vare. Selfangst - og fiske, den gamle bruksmåten, kunne bli selfangst -fraktfart, det skulle trygge et bedre driftsresultat for fartøyene.

Den nye tid hadde trengt inn i ishavsflåten, med smakfull innredning, og oversiktlig godt innebygget styrehus med bestikkklugar med moderne hjelpemidler, og kanskje det mest merkbare for skipper og skytter, en innebygget og oppvarmet utkikkstønne i formasten som han kunne manøvrere skipet fra. Nå var det slutt på at

skipperen sto i en åpen tønne og ropte og gestikulerte til romannen i styrehuset. Tidligere ishavsskuter hadde åpen mastetønne som gjorde utkikkjobben til en kald fornøyelse. Riktignok er polarfolk et hardbarket folkeferd, men om episoden referert til nedenfor mellom biskop Monrad Norderhval og en ishavsskipper er sann, skal være usagt.

Norderhval var med til Vestisen og ville være med skipperen opp i den åpne mastetønna. Skipperen foreslo at de skulle ta seg en dram først for å holde varmen. Biskopen mente at å ta en dram hadde samme virkning som å mige i buksa, det varmet først, men etterpå ble det kaldere. Skipperen svarte da følgende: «Æ foreslår at æ tar en dram, så kan biskopen pess i buksa, så kan oss se kem så først begynn å frys».

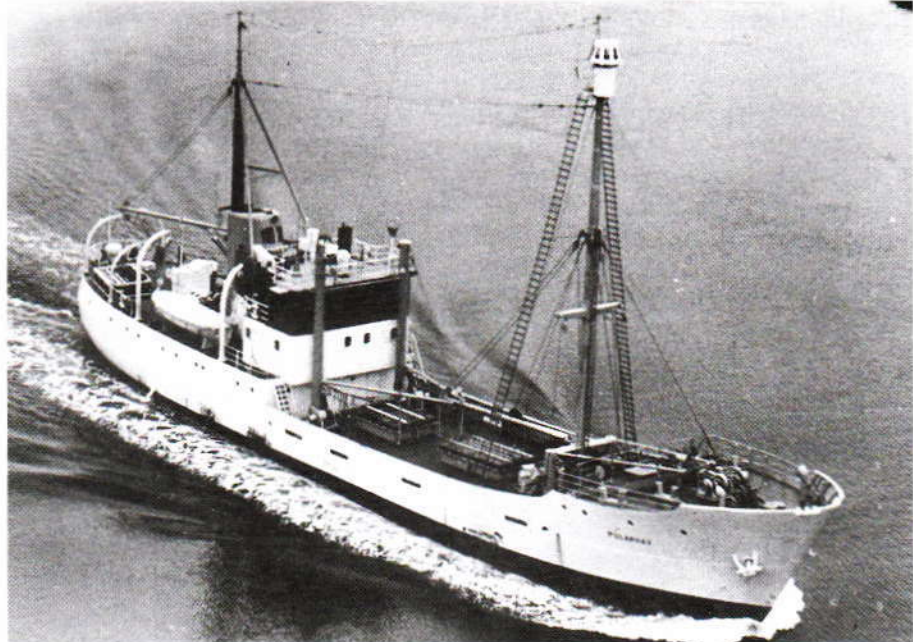
Baugen på fartøyene fikk en spesiell utforming – isbryterbaug med innebygget ballasttank for sjøvann. Med å kjøre baugen opp på isen og pumpe inn vannballast kunne metertykke islag brekkes ned og forseres. «Polarhav» ble utstyrt med vripropell av rustfritt stål samt beskyttelsesfinner for propellen av stål. Under gange i isen kan store isflak bli presset under skroget og opp langs sidene på slike fartøyer, og det hender at propellen til sine tider slår så kraftig i isen at turtallet på motoren reduseres betraktelig. Av og til hugger propellen seg fast. Moderne polarskuter er derfor utrustet med kobling slik at propellen kan kobles ut. De normale kjølevannsinntak på sidene av fartøyene kan bli blokket av is. Derfor har man ett ekstra sjøvannsinntak helt akter under propellen.

Den utvikling som har foregått, var så revolusjonerende at det ville vært mulig for en moderne ståselfanger å ta en av pionerskutene fra 1898 på dekk.

En epoke var inne som kunne oppvise en ishavsflåte som rent teknisk sto på høyde med det beste innen sjøfart. Det mest synbare utslag av teknisk ferdighet og oppfinnsomhet vil en vel finne på oppbyggingen akter på selfangerne som ga plass for helikopteret på fangstturer og vitenskapelige ekspedisjoner. «Polarhav» var det siste skipet som ble bygget på A/S Stordís første bedding, hvor mange vakre og gode «småskip» i årenes løp hadde blitt bygget. Denne beddingen ble etter hvert ombygget til det nåværende stållager. Etter levering av skipet vinteren 1957 seilte det umiddelbart vestover til fangstfeltet ved Newfoundland. Sommeren 1957 gikk skipet i blåbærfart mellom Polen og England, og senere med grønnsaker fra Finland. Men den virkelig store turen var vinteren 1957/58 til Antarktis.

Vi vil her referere hva Systemposten august 1958 skriver om denne ekspedisjonen:

«Formålet med turen var et ledd i det arbeidet som vitenskapsmenn i alle land driver i det geofysiske året. I dette tilfellet gjaldt det nok først og fremst meteorologiske observasjoner. Ekspedisjonen talte i alt 17 deltakere, vitenskapsmenn og deres assistenter og hjelpere. De hadde med seg et fantastisk utstyr, bl.a. 2 helikoptere, biler, sleder og 24 hunder. Dessuten proviant for 2 år – og naturligvis førsteklasses radiostasjon. Til å frakte alt dette trengtes to skuter, den andre var



M/S «Polarhav».

«Polarsirkel» av Tromsø. Nedskrivningen av denne beretning har leilighetsvis i årenes løp hatt kontakt med maskinsjefen på «Polarhav» den gang – Oddvar Rabben. Han er i dag førti år senere – pensjonert rektor fra Maskinistskolen i Ålesund. Han forteller følgende om ekspedisjonen: «Målet var Prinsesse Ragnhild Kyst, som ligger i Dronning Mauds land i Antarktis. Norge annekterte i 1939 Dronning Mauds Land som ligger på fastlandet, i en sektor mellom 20° vest og 45° øst. Lederen for ekspedisjonen var belgisk, Baron de Gelroh. «Vi måtte gjennom svære ismasser, før båten kom inn til barrieren seilte vi 600 mil i dravis, forteller Rabben. Det var en ganske eventyrlig tur, for det var fin sommer og lyst hele døgnet. Temperaturen var slett ikke avskrekkende lav, om dagen var det bortimot 10 varmegrader. Vi losset inne ved barrieren, her var isen 10-15 m tykk. Uheldigvis røk det opp en storm som satte i gang isskruing, og både vi og «Polarsirkel» fikk merke det ganske kraftig. Skutene ble lagt overende til vi så kjølen, og det var så vidt vi kunne gå i trappene. Det så rent nifst ut. Men skuten var solid nok, for det viste ikke en bule i skroget. Vi lå fastskrudd i isen i en hel måned, det var enkelte situasjoner som kunne karakteriseres som direkte farlige – «Polarhav» ble nesten skrudd opp på «Polarsirkel». Heldigvis løsnet isen og vi slapp ut av isbaksen og ut i åpent farvann».

En farlig episode oppsto en dag da de var innefrosset. Et av helikopterne var i luften og skulle lande på isen. Høyden ned var ca. 50 meter, og piloten feilberegnet



På tur ut av barrieren.

avstanden ned, slik at landingen ble mer eller mindre en crashlanding. Deler på helikopteret ble slått skjeve, blant annet en hovedaksel for rotorbladene. Maskinfolkene på «Polarhav» og «Polarsirkel» klarte å dreie nye deler med fartøyenes utstyr, og reparere skadene slik at de ble flygedyktige igjen. Det har vært sagt – «For Gud og norske maskinister er ingenting umulig». – Rabben forteller om en artig episode: En tilsynelatende tam pingvin kom en dag tuslende bortover mot skipet. Skipperen – kaptein Bøe – hentet en dram brennevin som pingvinen drakk. Denne drammen gjorde visst godt, for pingvinen kom igjen dag etter dag og fikk sin dose brennevin – like til skipet kom seg løs.

Det hører ikke hjemme i denne sammenheng å følge videre det vitenskapelige forskningsarbeid, men det bør likevel nevnes at i og med det norske flagg leilighetsvis vises i Dronning Mauds Land er dette en understrekning av at Norge gjør krav på dette området. Det bør nevnes at etter krigen har det vært en rekke vitenskapelige ekspedisjoner sørover, blant annet ledet av Norsk Polarinstitutt. «Polarhav» deltok senere i vanlig selfangst og andre aktiviteter. I 1960-årene var skipet engasjert i geofysiske oppdrag i Nordsjøen i forbindelse med oljeleting, men ble senere solgt til Canada.

Ishavsfangsten, ishavskulturen og de menneskene som dro på ukes og månedslange fangstturer til Ishavet er i ferd med å bli borte. Det er sagt og skrevet

mye om denne kulturen. Om menneskene og det slitet de var utsatt for, om dramatikken som nesten alltid var en del av fangstperioden langt fra land og folk.

Nedskriveren av denne beretning tror knapt at det finnes noen fartøyer på klodens syv hav som får så stor påkjenning som de på Ishavet. Særlig når skuta bauger i is. Skipperen i mastetoppen var øyet. Han ser, beregner, gir ordre og manøvrerer skuta. Maskinisten i maskinrommet ser ingenting av skutas gang gjennom dyp stålis. Men han vet at ett sekunds forsinket håndgrep kan bety en knust baug eller en avslått propell. Han skal hvert øyeblikk være klar til å koble fra akselen om propellen hogger. Ishavsmaskinisten har ved lynsnare grep avverget mangt et forlis.

Byssepersonalet er Ishavets sanne akrobater. En ishavsskute ruller av tekniske grunner mye. Den er bygget «rund» i bunnen. I sidesjø blir et slikt fartøy satt i eventyrlige bevegelser. Å trylle frem varm mat om bord i en ishavsskute krever en all round kokk med breie foteblad. I storm forutsettes i tillegg sublim akrobatikk – og mannsnot. På Ishavet er kun det beste godt nok. Det gjelder både skip og folk. En slik skute var byggenr. 41, M/S «Polarhav» bygget på Stord for vel 40 år siden.

Jan Strand

Kilder: Systemposten.

John Gjæver. «Hardbalne polarkarer» 1957.

Odd Magnus Heide Hansen «Ishavsskutenes historie»

ETTERLYSNING

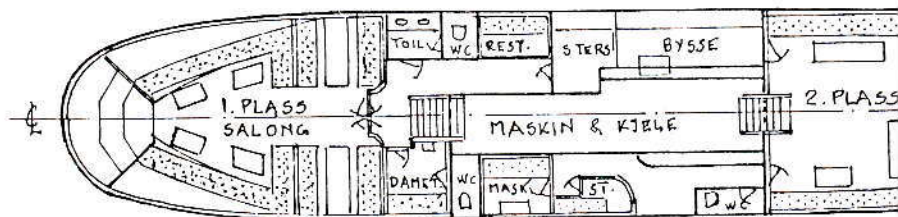
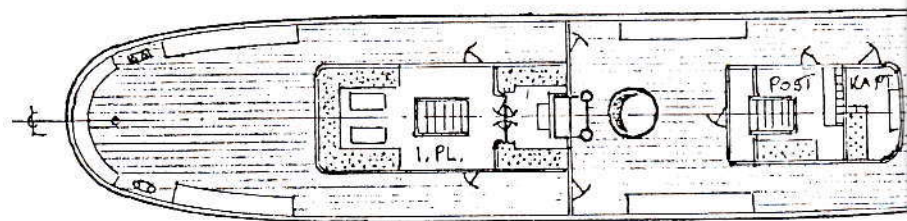
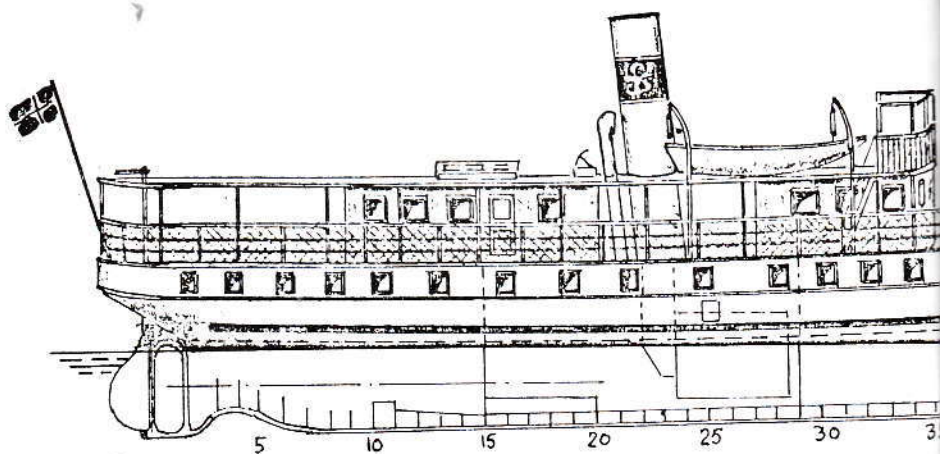
Undertegnede har i mange år vært abonnent på Dampskibsposten gjennom mitt medlemskap i *Veteranskiplaget Fjordabåten* og nå også i *Norhordland Veteranbåtlag*.

Fra første stund har jeg pietetsfullt tatt vare på hvert mottatt eksemplar, for her er det mye lokalhistorie og maritim historie som fortjener å bli tatt vare på. Etter hvert som samlingen med Dampskibsposten vokste, slo tanken meg at dette burde jeg få innbundet i passende årganger – og helst komplett fra første nr. men her har jeg støtt på problemer, for min egen samling startet først med nr. 24. Ved henvendelse til *Dampskibspostens* redaktør Arne Drage, fikk jeg opplyst at han ikke sitter på noe restopplag av de første 23 nr. velvilligst lovet han imidlertid å undersøke både på trykkeriet og hos Norsk Veteranskibsklub, dessverre med negativt resultat også der.

Og nå er det at jeg i min «nød» henvender meg til Dampskibspostens lesere: Er det noen som kan hjelpe meg med å komplettere min samling? Behovet er bladene 1–23, og jeg ville være svært takknemlig for ethvert bidrag som kan være med å fylle hullene i samlingen.

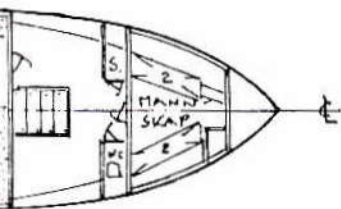
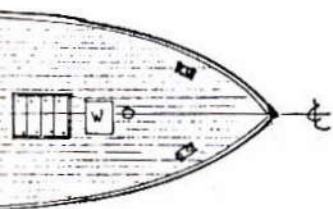
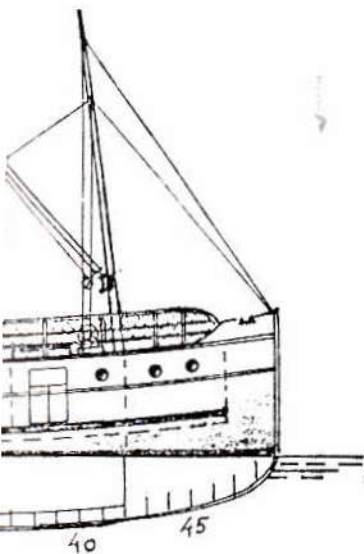
Vennlig hilsen:

Jørgen Sørensen, Godalsveien 26, N-5355 Knarrevik – Tlf.: 56 32 21 22



D/S. HENRIK IBSEN

SKIEN - TELEMARKEHS DAMPSKIBS A/S



BYGGET 1909 AV AKERS MEK. VERKSTED BNR 285 179,53 BRT
DIMENSJONER: LOA 102'-0" LPP 97'-6" B 18'-6" D_{max} 7'-0" H_{max} 6'-10"
MASKIN 438 HK 11" x 18" x 30" / SLAG 18" 180 Ø
SOLGT CA 1920 TIL SVERIGE UNDER NAVN "VISINGSBORG". KJØPT 1928
AV ALPHA-SELSKAPET OG GIKK SOM "BETA 2" I RUTEN
OSLO - HANKØ. SOLGT CA 1932 TIL ALVERSUND & MANGER
DAMPBAATLAG A/S UNDER NAVNET "RADØY"

«Styrbjørn» — Status pr. 13.4.-99

Etter inndokking med Børøysund i Drammen, i slutten av februar, har endelig utskifting av dårlige plater og spant, blitt påbegynt. Arbeidet med «Styrbjørn» har høy prioritert i styret og blir fulgt opp av egen inspektør. Plater og spant i kjelerom og hovedboks har blitt skiftet først, da disse områdene har vært mest kritisk. Rorstammen har blitt løftet av og hovedboks har blitt skiftet først, da disse områdene har vært mest kritisk. Rorstammen har blitt løftet av og propellakselen er trukket inn for kontroll av denne og hylsa. Rorstammen er en del tæret mens propellakselen og hylsa ser bra ut, måling vil bli foretatt etter at dette er skrevet.

Med egne folk har vi overhålt div. ventiler og demontert hoved og hjelpedamp rør for kontroll. Mye gammelt «moro» er dratt fram under propellakselen etter at det ble adkomst for rengjøring.

Videre plan med utskifting av plater og øvrige arbeider blir avgjort når vi får oversikt over pengeforbruket så langt.

Erik Steen



«Styrbjørn» – fyrgang B/B med dårlige spant.



Skutebunn – «Styrbjørn», plater fjernet, maskinsjef Lindnes på inspeksjon.



«Styrbjørn» i dokk i Drammen, mars 1999.



«Styrbjørn». Propell avtatt.

Kong Haakons kadett-fregatt restaurert for 115 millioner

Svenskene har sin «Wasa» og nå har Danmark fått sitt eget maritime praktstykke – fregatten «Jylland» nå i en spesialbygget tørrdock i Ebeltoft. Fregatten har fått danskene til å gå mann av huse. Alle skal om bord i det som en gang var den danske marines stolthet.

For bare få år siden lå fartøyet i havn i Ebeltoft og var i ferd med å gå til grunne. Deler av skroget var pil råttent, og om bord holdt forfallet på å gjøre slutt på det siste danske marinefartøy som har deltatt i et sjøslag. Det skjedde i Helgolandslaget under krigen mot Østerrike og Preussen i 1864.

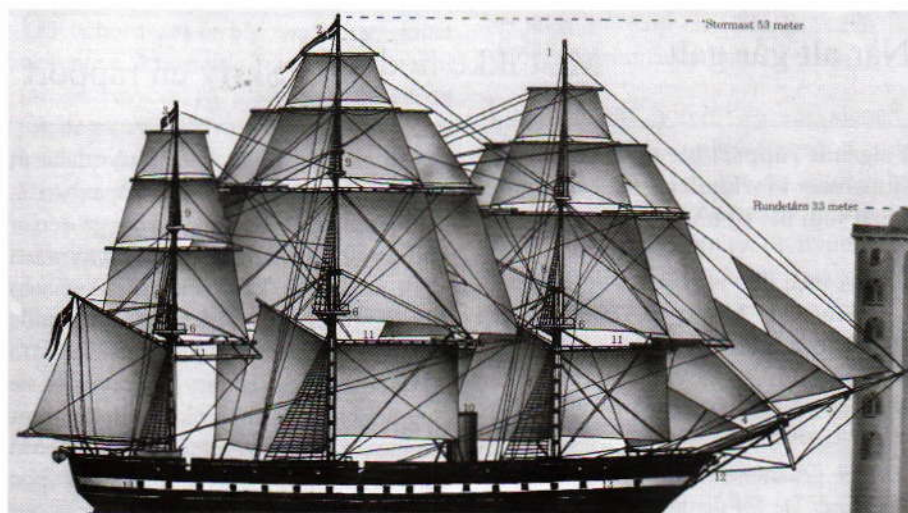
«Jylland» var det siste skipet som marinen bygget i eik. Det skjedde i årene 1856-1859. I 1874 ble det ombygget til kongeskip, og det gjorde sin siste tokt i 1887. Da ble marinens kommando strøket – og de neste 100 årene hadde skipet en broket tilværelse. Det var ekserser- og kaserneskip, det ble solgt til opphugging og ble redde fra tilintetgjørelse.

Det var også åsted for radiotelegrafist skole, det var losjiskip for provinsbarn i København, og i 1958 fikk det dødsdommen: Skroget var så råttent at det ikke lenger kunne bevares. Men det var den gang. Siden ble det foretatt landsdekkende innsamlinger samtidig med at rederkretser bidro med 60 blanke millioner kroner. Restaureringen ble påbegynt i 1989 og ble fullført i 1994. I løpet av fem år – og 115 millioner danske kroner – har man lyktes med å gjenskape fregattens fordums prakt. Blant de tusenvis av besøkene er samtlige imponert, selv om svenskene mener at Wasa er både eldre og større. Ja, det er riktig repliserer gjerne fregatt-direktør Jørgen Petersen lunt. Men «Jylland» kunne seile, og det kunne ikke «Wasa»! Dermed drysser han salt i svenske maritime og historiske sår. For regalskipet «Wasa» kantret og sank rett etter stabelavløpet.

Prins Carl på dans med byens damer

Jørgen Petersen forteller at nordmenn viser stor interesse for skipet. Men så inneholder det da også et snev av historien til den norske kongefamilien. Prins Carl, som senere ble kong Haakon av Norge, var bare 13 år da han i 1886 var om bord som kadett. En dag da «Jylland» lå på redan her i Ebeltoft, dro kadettene i land for å danse med borgerskapets damer på et herværende hotell. Da hotellets eier fikk høre at prins Carl hadde danset i hans salong, dømte han straks om hotellet til Prins Carl – med kongefamiliens godkjenning. I følge Petersen opplevet hotellet noen triste siste år – som avholdshotell.

Det ble ingen suksess, et avholdshotell hadde den gang ingen fremtid hos oss i Ebeltoft, og i 1930-årene gikk det også tørt for penger – og stengte sine dører.



Fregatten Jylland er Danmarks fineste maritime klenodium, og det siste eksisterende fartøy som har vært med på å utkjempet et sjøslag. I 1886 var prins Carl, vår senere Kong Haakon, om bord som kadett. Nå er fartøyet ferdig restaurert for 115 millioner kroner og er på kort tid blitt suverent største severdighet i Ebeltoft.

Restaureringsarbeidene representerer en god historie for seg selv. En antikk dampsag brukes til å bearbeide de enorme eikestammene som ligger lagret ved tørrdokken. Og eik er det nok av. Ikke minst på grunn av et kongelig dekret fra Christian VII i 1807. Det ble gitt påbud om planting av eiketrær til oppbygging av en ny dansk flåte. Men ikke tenkte vel den ærverdige monark på at trærne først 180 år senere ville være modne for felling, og at deres eksistens først og fremst ville bidra til å bevare «Jylland» som museumsskip.

Attraksjon med sunn økonomi

Fregatten «Jylland» er i løpet av kort tid blitt en av distriktets mest populære attraksjoner. Men initiativtakerne til restaureringsarbeidene gir seg ikke med det. Nå planlegges en ny molo med kaiområder. Ved kaien skal man plassere 6-8 veteraner fra danske maritime «vesener». Fyrvesenet, redningsvesenet, losvesenet etc. skal alle være representert i samlingen. Der kommer også administrasjonsbygg.

Når alt går galt . . Mist ikke hodet . . Skriv en rapport

Følgende rapport ble nylig sent fra en skipsfører i forbindelse med et mindre uhell som ble til noe mer . .

Det er med dyp beklagelse at jeg iler til å skrive dette brevet til Dem, idet jeg finner det trist at en så ubetydelig misforståelse kunne få de følger som omtales i dette etterfølge.

En av grunnene til mitt hastverk er at jeg håper De får denne rapporten før De danner Dem Deres egen forutinntatt mening om hendelsesforløpet basert på verdenspressens omtale, som antagelig vil være en overdramatisering av hele saken.

Vi hadde nettopp fått losen om bord, da styrmannsaspiranten kom fra toppbroen etter at han hadde skiftet signalflagget «G» med signalflagget «H».

Da han var førstereis til sjøs og arbeidet ennå var ukjent for ham, fomlet han med å rulle sammen «G»-flagget sammen.

Jeg ville derfor vise ham hvordan det skulle gjøres. Da jeg hadde rullet flagget nesten sammen – han holdt i den andre enden av flagget – sa jeg til ham at han skulle «la gå».

Aspiranten er både flink og villig, men særlig gløgg er han ikke. Jeg måtte derfor gjenta – i en noe skarpere tone «La gå».

I sammen øyeblikk kom 2.styrmann ut fra bestikken og han trodde åpenbart at det var ankeret jeg mente. Han ga derfor ordren «la gå» videre til overstyrmann som var på bakken. Babord anker som var gjort klart, ble dermed omgående kastet. Effekten av ankerets fall fra klysset og skipets fart fremover, viste seg å være mer enn ankerspillets brems kunne klare, hvorpå hele babord ankerkjetting røk ut på tamp. Jeg er redd for at skadene i kjettingkassa er omfattende.

Den bremsende effekt av babord anker fikk naturligvis skipet til å skjære ut til babord rett mot en svingbro over en kanal som munner ut i elven vi var på vei oppover.

Broføreren viste stor åndsnærværelse og åpnet straks broen for oss. Dessverre hadde han ikke stoppet trafikken over broen, og da broen var ca. halvåpen, landet en folkevogn, to sykkelister og en dyretransport på fordekket. Besetningen er i øyeblikket i gang med å fange inn innholdet av sistnevnte – etter lyden å dømme, tror jeg det dreier seg om griser.

I et velment forsøk på å stanse skipets videre fremdrift, kastet overstyrmann nå styrbord anker. Dessverre for sent til å ha noe praktisk betydning, idet det falt ned på broførerens kontrollrom.

Da babord anker ble kastet og skipet begynte å skjære ut, slo jeg dobbelt «full fart akterover» på maskintelegrafene og tok dessuten telefonen til maskinrommet for å be dem gi alt maskinen kunne yte. Dessverre var forbindelsen meget dårlig, så jeg fikk til svar at sjøvannstemperaturen var 23 grader, og ble dessuten spurt om det skulle være filmfremvisning i salongen i kveld. --- Mitt svar har overhode ingen betydning for forståelsen av denne rapport.

Inntil nå har jeg kun omtalt hva som skjedde forut, men akterut hadde de også noen små problemer. Akkurat da babord anker ble kastet, skulle 1.styrmann og hans folk gjøre klar til å feste den akterste sleper, og de firte slepetrossa ned til slepebåten. Ankerets bremsende effekt på skipets fremdrift fikk nå slepebåten til å gå inn under akterenden av skipet, i det propellen gikk i «full fart akterover» som beordret. 1.styrmann reagerte hurtig og fikk slepetrossen festet på pullerten i en fart, hvilket resulterte i at slepebåten ikke sank hurtigere enn at besetningen kunne forlate båten i god behold.

Det er merkelig, men akkurat da ankeret ble kastet, skjedde det en strømsvikt i land. Den kjensgjerning at vi befant oss over et kabelområde, kan naturligvis antyde at vi kan ha berørt ett eller annet på elvebunnen. Det var et hell at de høyspentledningene formasten rev ned ikke var strømførende, men de var kanskje erstattet med en undersjøisk kabel. På grunn av mørket på land var

det ikke mulig for meg å fastslå til hvilke side høyspentmasten falt.

Utlendingens adferd og reaksjoner i mindre kriser har alltid forbauset meg. Losen sitter for øyeblikket sammenkrøket i et hjørne av min lugar, mens han skiftevis gråter og mumler for seg selv, etter å ha tømt en flaske gin så hurtig at det burde berettigede ham til oppførsel i Guinness Rekordbok. Slepebåtskipperen reagerte derimot voldsomt på en annen måte, og måtte overmannes av stuerten, som har satt håndjern på ham og låst ham inne på skipets sykestue, hvor han nå skaper seg og fremsetter de forferdeligste trusler mot skip og besetning.

Jeg vedlegger navn og adresser på førerne av kjøretøyene på fordekket og deres forsikringsselskaper. Disse opplysninger kan antagelig være Dem til nytte når De krever erstatning for den skade kjøretøyene har forvoldt utenfor lér-luken.

Jeg avslutter herved denne foreløpige rapporten daa jeg finner det ytterst vanskelig å konsentrere meg på grunn av politiets hylende sirener og blinkende lys.

Utførlig rapport følger.

Med vennlig hilsen skipsfører N.N.

p.s. Det er egentlig trist å tenke på at dersom bare styrmanns aspiranten hadde skjont at det ikke har noe hensikt å føre losflagg etter mørkets frembrudd, så hadde dette ikke skjedd.

Statsraad Erichsen

Noen skip er utrolig seiglivet. Den siste hvite svanen, Statsraad Erichen fra Porsgrunn, sagnomsuste seilskipshistorie, er et skip med en lang og eventyrlig saga bak seg.

Den hadde bare sine seil og forflyttet seg i en fart naturen bestemte. Dette skipet dannet skole for mange vordende sjøfolk, som fikk sitt første møte med tauverk, tredekk og style. Det ble ofte sagt at de reiste ut som guttunger og kom hjem som skikkelige mannfolk.

Den første tiden

Orlogsbriggen «Statsraad Erichsen» ble bygget på Carljohansværnes verft i Horten og sjøsatt 22. Desember 1858. I likhet med mange marinefartøyer var også dette skipet kraftig bygget i eik. En solid og vakker treskute som representerte det ypperste i datidens konstruksjon og skipsbyggingskunst. Navnet fikk hun etter kaptein Ole Wilhem Erichsen som var marineminister. «Statsraad Erichsen» seilte under en lykkestjerne og gjennomlevde over 80 toktsesonger som skolebrigg for marinen, Oslo og Porsgrunn, uten å blåse på land eller ha alvorlige ulykker. Det var alltid en ære å vise fram skute i tipp topp skinnende stand. Skipsklokka av messing ble pusset hver eneste dag, og taukveilene hang i sirlig orden langs naglebenkene. Etter hvert skulle kadettbriggen ut av marinens tjeneste, og i 1901 ble splittflagget strøket og Statsraad Erichen ble nå Oslos seilende skoleskip. I 1937 ble hun byttet ut med fullriggeren Christian Radich. Da var skuta i sitt 80.år og fortsatte frisk og god i veden.

Skoleskip i Porsgrunn

Skoleskipsaken har alltid i sterk grad interessert Sjømandsforeningen i Porsgrunn. Ideen om å gi unge gutter grunnkurs i sjømannskap om bord på seilskute ble lansert i Norge på et tidspunkt da seilskipenes dager var talte. Men mange mente at en slik opplæring dannet et godt grunnlag for ungdom som ville reise ut med dampskip og senere mer moderne fartøyer. Det lyktes å få samlet inn 15.000 kroner, og på Sjømandsforeningen generalforsamling 23. januar 1937 ble det besluttet å kjøpe skipet. Da skuta kom til Porsgrunn, hadde den ord på seg for å være verdens eldste skip fortsatt under seil.

47 Elever

Sommeren 1938 kunne man sette skipet i fart med 47 elever fra by og bygd i Telemark. Skoleskipsselevene på slutten av tredveårene var gjerne 15-16 åringer,



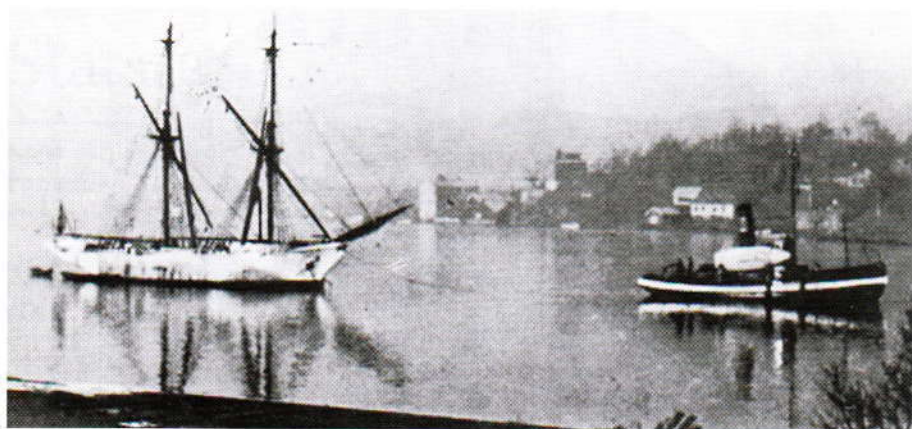
Briggen «Statsraad Erichsen» for fulle seil.

tynne unggutter med filipenser og tilløp til dun på haka. Noen av dem hadde aldri sett salt sjø, og forventningens bue var spent til bristepunktet. På «Statsraad Erichsen» fikk de lære disiplin, samarbeid, orden og sjømannskap, og man fikk prøve seg både fysisk og mentalt. For mange ble dette livet – friheten, himmel og hav, lukten av tau, tjære og salt sjø. De fleste elevene kom rett fra skolebenken. Fra en beskyttet hjemmetilværelse til plutselig å bo tett sammen med andre gutter og sove i hengekøye bare noen få centimeter fra nærmeste nabo. De skulle opp i riggen og slåss med gjenstridige seil. De skulle hale i braser og skjøter, arbeide i team og de skulle adlyde ordrer. På en seilskute kan det være avgjørende at jobben er skikkelig gjort. Men resultatet skaper også stolthet og forståelse for egne verdier. Slikt former karakter og skaper selvtillit, og det er ingen uvesentlig ballast å ta med, enten man blir sjømann eller ikke.

Kjærlig forhold

Som skipsfører og bestyrer ble ansatt overkanoner Ole Holm fra Horten. Den 23. juni 1938 dro skipet på tokt og besøkte Sverige, Danmark og Skotland før man vendte hjem til Porsgrunn 1. september. I 1939 fungerte kaptein M. Olsen som skipets fører og bestyrer, og med 44 elever ble denne sesongen ganske lik den foregående.

For mange ble det et varig og usvikelig kjærlig forhold til skuta – de som fikk seile med henne over havet og fikk føle hvor yrende full av liv hun var når seilene sto spent i en forfriskende kuling. Søkingen til skipet var stor, men mørke krigsskyer kom inn over landet. Fremmedfolk hersket og trampet på alt hva folk hadde lært var



«Statsraad Erichsen» taues fra Porsgrunn 1945.

rett og riktig. For gamlebriggen ble krigen skjebnesvanger. Det endte med at skipet ble liggende i opplag på Porsgrunnselva under hele krigen og forfalt sterkt ettersom årene gikk.

Fremskreden alder

Etter krigen var det umulig for Sjømandsforeningen i Porsgrunn å fortsette driften av skoleskipet. Det var med tungt hjerte hun ble solgt til kaptein A. Nilsen i Sandefjord for 20.000 kroner. Etter kort tid ble skuta kjøpt av partsrederiet L. Nilsen-Nygaard i Bodø. Det var blitt stor etterspørsel etter fraktebåter da freden kom. Den stolte seileren skulle nå bli motorfrakteskute.

I 1946 fikk Hansen & Arntzen i Bamble oppdraget å nedrigge det gamle, ærverdige seilskipet. Master, rær og løpende rigg skulle vekk og kastes på dynga. Skipet fikk nå en tosylindret Bolinder råoljemotor på 200 BHK. Det fortelles at Arnt Hansen på båtbyggeriet gråt da de gikk løs på dette arbeidet. Det hadde alltid stått en glans av dette fartøyet, og vi kan i dag beklage at skipet ikke ble bevart. Det eksisterte jo helt opp til vår egen tid.

Lekter?

Skipet fikk nå navet Kjeøy. På reise fra Møre til Fredrikstad med tømmer strandet og sank hun på Ytre Sulen den 17. juli det året, 104 år gammel. Men vraket ble senere berget og solgt til et verft i Hardanger som trolig solgte det videre til direktør Øi i Saltens Dampskibsselskap A/S. Hva som skjedde videre med restene av den gamle briggen har det vært vanskelig å finne ut av. Det har vært antydning at skroget ble tatt i bruk som lekter. Så hvem vet, kanskje hviler restene av det en gang så stolte fartøyer i en eller annen vik langs kysten og venter på å bli gjenfunnet.

Thor Hansen

Kongesjaluppen tar form

Den snart 100 år gamle kongesjaluppen Stjernen I som restaureres ved Hansen & Arntzen båtbyggeri er i ferd med å få tilbake sitt opprinnelige utseende.

I desember 1997 kom det gjennomrustede skroget til båtbyggeriet i Ekstrand på lastebil og lignet nærmest en skraphaug. Nå er 60 prosent av stålet bytte i tillegg til de fleste spantene. Jern-casingen med plass for maskin og kjele er på plass, og det samme gjelder vanntanker og kullbinger. Det er bygget nye dollbord og karmer, og skuta er virkelig i ferd med å få et staselig preg siden overbygningen utføres i massiv teak.

Hytta med salongen er nå under oppbygging og dette begynner virkelig å ligne på den opprinnelige Stjernen I.

Eierne håper at det skal bli mulig å fullføre restaureringen i løpet av sommeren, men dette har med finansiering å gjøre, sier daglig leder Steinar Arntzen ved Hansen & Arntzens båtbyggeri. Han regner med at det blir skikkelig stas den dagen sjaluppen skal sjøsettes.

Tidligere har det vært snakk om å hyre kronprinsen som æreskaptein på jomfruturen, men dette er ikke helt avgjort. Farkosten som opprinnelig ble bygget for unionskongen Oscar II gikk nemlig under betegnelsen dampbarkasse og var ingen hvilken som helst båt.



Rolv Wesenlund ved den originale Stjernen-maskinen.

Med linoleum

En venneforening i Horten eier sjaluppen og totalt er restaureringen anslått til å koste 3,5 millioner kroner. Vi jobber etter som det kommer midler og foreløpig er ca. 2,5 mill. kr. finansiert det meste ved hjelp av sponsormidler. Som kjent er Rolv Wesenlund sentral i dette arbeidet, og tanken er at Marinemuseet i Horten skal disponere Stjernen I etter ferdigstillelsen, sier Arntzen. Salongen blir mer enn lekker med fasettslippte glass og eget vaskeservant. Dørken skal imidlertid ha linoleum. For hundre år siden var det nemlig status å bruke slike belegg, selv i en båt.



Den kongelige sjalupp D/S «Stjernen» med vedderbaug og skorstein av messing.

Jeg regner med at det fortsatt gjenstår tre fjerdedeler av arbeidet før sjaluppen kan sies å være ferdig restaurert, sier Arntzen.

Mye på dugnad

Ildsjelen i venneforeningen ser det som en livsoppgave å ta vare på det kongelige klenodiet som tilhørte tre monarker før tyskerne slo kloa i den. En bonde ved Mjøsa endte opp som eier av Stjernen I. Her gikk farkosten som sandlekter i mange år og etterhvert ble den forsøkt ombygget til lystbåt med bussratt og bussmotor, deler fra lastebilverksted og med hjemme snekret propell. Da redningsmennene kom til unnsetning i siste liten hadde båten ligget vrak i årevis på Nes i Hedmark.

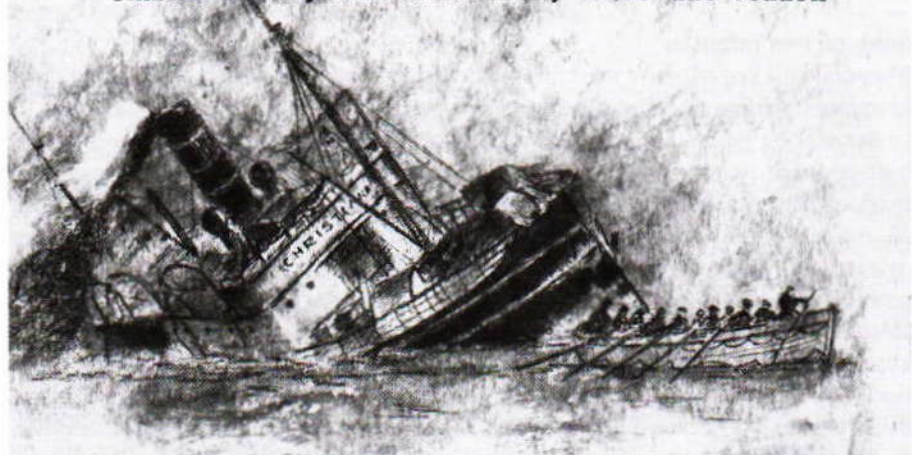
Vi skal også berømme den dugnads innsatsen venneforeningen har besørget for å få skuta i stand. Det skal bli virkelig spennende å se sjaluppen i sitt rette element, sier Arntzen.

Ivar Nefstad

Denne dramatiske avisoverskriften stod å lese i Vestlandske Tidende 16. februar 1926

Ds. „Christiania“ grundstøtt og sunket ved Jomfrulandsrevet i formiddag.

Skibets donkeymand omkommet, ellers alle reddet.



Dette års 16. februar var en råkald og guffen vinterdag. Langs kysten fra Lillesand til Oslofjorden skapte en blanding av snøsørpe og havis store vansker for kystfarten. Med bruk av stor maskinkraft forserte kystruteskipet «Christiania» det islagte farvann utenfor Rakkebåene. I sin vestgående rute var skipet ventet til Kragerø ved elvetiden på formiddagen. I tillegg til isvanskene løp skipet ved titiden inn i et tett tåkebelte da det befant seg på utsiden av Jomfruland.

På broen var for øyeblikket vakthavende styrmann, los, loslærling og rormann. Da tåken satte inn ble «Christiania's» fører, kaptein Ragnvald Jacobsen straks purret. Da han kom på broen spurte han losen om skipets posisjon. Losen svarte at de befant seg fem klokkeiminutter fra revbøyen. Kapteinen slo øyeblikkelig KLAR i maskinen for å varsle STOPP, men før noen rakk å utføre denne ordre gikk skipet på grunn.

Maskinmesteren i vann til haken

Vakthavende i maskinrummet, maskinmester Bernh. Christiansen, fikk deretter ordre

via maskintelegrafen om FULL FART AKTEROVER. I det samme komfyrbøter Olaf Karlsen løpende og fortalte at vannet strømmet inn i kjelerummet. Fyrbøteren ble sendt på broen for å varsle kapteinen. Da ble det gitt ordre om FULL FART FOROVER, dette i håp om å sette skipet på land. Lensepumpene var forlenget satt igang, men vannet steg fortsatt.

Fyrbøteren kom springende ned fra broen med kapteinens ordre om å holde farten så lenge som mulig i et forsøk på å få forskipet på tørt land. Vannet strømmet nå inn i både maskin- og kjelerum hurtigere enn lensepumpene kunne holde unna. Maskinmesteren måtte til slutt gi beskjed at han måtte forlate maskinrummet. Han hadde da stått ved manøveringshendlerne til vannet nådde ham til haken. Økende slagside, fossende iskaldt sjøvann hadde forlenget gjort maskinrummet til den reneste dødsfelle.

Sank på fem minutter

Men dramatikken pågikk i maskinrummet hadde kaptein Jacobsen gitt beskjed om å klargjøre livbåtene og ordre om å forlate skipet. Kort etter var livbåtene sjøsatt og 16 passasjerer og besetningen forlot det raskt synkende skip. De fleste var godt kledd, bortsett fra de tynnkledte karene som kom rett fra maskinvakten. Tynnkledd var også maskinmesteren, i tillegg var han gjennomvåt og forfrossen etter sitt opphold nede på maskindørken hvor det iskalde sjøvann fosset inn. Takknemlige passasjerer overlot raskt den gjennomvåte og de tynnkledte noe av sitt varme tøy. Livbåtene fikk problemer med å ta seg til land, den blytunge, kompakte havis gjorde roingen til en slitsom jobb. De hadde bakset seg inn i området utenfor Strømtangen fyr da kystgodsskipet «Transport I» kom tilsyne i tåkehavet som en reddende engel.

Først da alle var smeltet ombord i kystgodsskipet ble det ved opprop klart at donkeymann Sverre Haagensen fra Stavanger var savnet. Han var i likhet med den øvrige frivakt, purret i sin lugar med beskjed om at skipet skulle forlates. Med to av «Christiania's» livbåter på dekk og to på slep la «Transport I» til kai i Kragerø ved middagstid. Snart etter tikket telegrafstasjonen i Kragerø ut sine meldinger om forliset. Den første melding gikk til rederiet, Det Stavangerske Dampskibsselskab.

Mens passasjerer og de 27 bestningsmedlemmene ble tatt hånd om, dro lasteskipet «Rutland» ut til havaristedet for å lete etter den savnede donkeymann. Samtidig mottok bergingsdamperen «Ulabrand» ordre om å dra til Jomfrulandsrevet.

Sjøforklaring i Kragerø

Avisen Vestmar refererte 18. februar 1926 utdrag av sjøforklaringen som ble avholdt dagen før. Sjøretten ble administrert av sorenskriver Spilling med kaptein Stian Jørgensen og fhv. kaptein, forretningsfører Stavnes som bisittere. For sjøforsikringselskapet «Stavanger» møtte skibsreder Sandaas, likeledes møtte skibsinspektør Brårud.

«Christiania's» fører, kaptein R. Jacobsen fremla innberetning om forliset og

fortalte videre at skipet hadde holdt omkring 12 mils fart fra Rakkebåene til det grunnstøtte ved Jomfruland. Selve støtet som rammet skroget var ganske lett, et øyeblikk trodde han skipet hadde truffet et tykt isflak. Rapportene han mottok fra maskinrummet fortalte imidlertid at vannet fosset inn fra lekkasjer langs skipets styrbord side. Kapteinen mente forøvrig at en kraftig pålandsstrøm var den direkte årsak til havariet. Han opplyste også at skipet var nyoppusset, alle kompasser var korrigert og kontrollert før de la ut på denne tur i sin ordinære kystrute Oslo–Bergen.

Både rutelos Løvold Olsen, vakthavende, 2. styrmann Ottar Olsen og rommann Kristian Monsen forklarte seg i samsvar med kapteinens beretning.

Samtlige støttet også kaptinen i hans utsagn at ulykken kunne vært unngått såfremt Jomfrulandsrevet var blitt utstyrt med en lyd- og lysbøye. Kystseilerne hadde i lange tider påpekt at den nåværende revbøyen, kun utstyrt med en kost, langt fra var tilstrekkelig i dette langgrunne og værutsatte farvann.

Purringen av frivakten

Forholdene omkring purringen av skipets frivakt ble et viktig tema i sjøretten. Flere matroser bekreftet at de, i likhet med den savnede donkeymann, var blitt purret av båtsmann Grønnevik. Han hadde nede i lugargangen ropt ut at alle måtte stille på dekk da det var fare på ferde. I tillegg hadde fyrbøter Danielsen, som delte lugar med den omkomnes bror, to ganger banket på donkeymannens lugardør. Matros Gustav Larsen opplyste at han hadde banket på alle dørene i lugargangen. Da han ikke fikk svar, trodde han hele frivakten var kommet på dekk. Kaptein og maskinmester var de siste som forlot skipet. Begge hadde spurt om alle var tilstede og fått bekreftende svar.

Kan skipet berges?

Bergingsdamperen «Ulabrand» første forsøk på å berge skip og last ble sterkt hindret av storm, is og vanskelige strømforhold. Selv om havaristen bare lå på 15–20 favners vann, hadde bergingsmannskapet problemer med sitt dykkerutstyr. Dette ble bedret da også bergingsfartøyet «Urød» kom til assistanse. En del maskingods, oljetønner og postpakker ble hentet opp, likeså ble det søkt etter liket av den savnede sjømann. Først utpå våren ble bergingsforholdene bedre og et langvarig dykkerarbeid tok til. ved hjelp av to gamle treskrog nyttet som løftepongtonger ble skipet buksert i undervannsstilling inn til grunt vann i Skjørsvikbukta. Her ble bunnskadene foreløpig tettet. Atter kom «Christiania» til overflaten, for så å bli slept til Stavanger. der ventet en langvarig reparasjon som ble utført ved rederiets verksted. Da hadde de kritiske røster som hevdet at skipet ikke lot seg berge, forlenget forstummet.

I fart på ny

Først året etter, i april 1927, var «Christiania» tilbake i kystruten.

Artikkelen er hentet fra Kragerø Sparebank's årsberetning fra 1997.

Tekst og tegninger: Carl Fredrik Monsen, Kragerø.

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



yskebryggen.

0178
Eneret Miltet & Co.