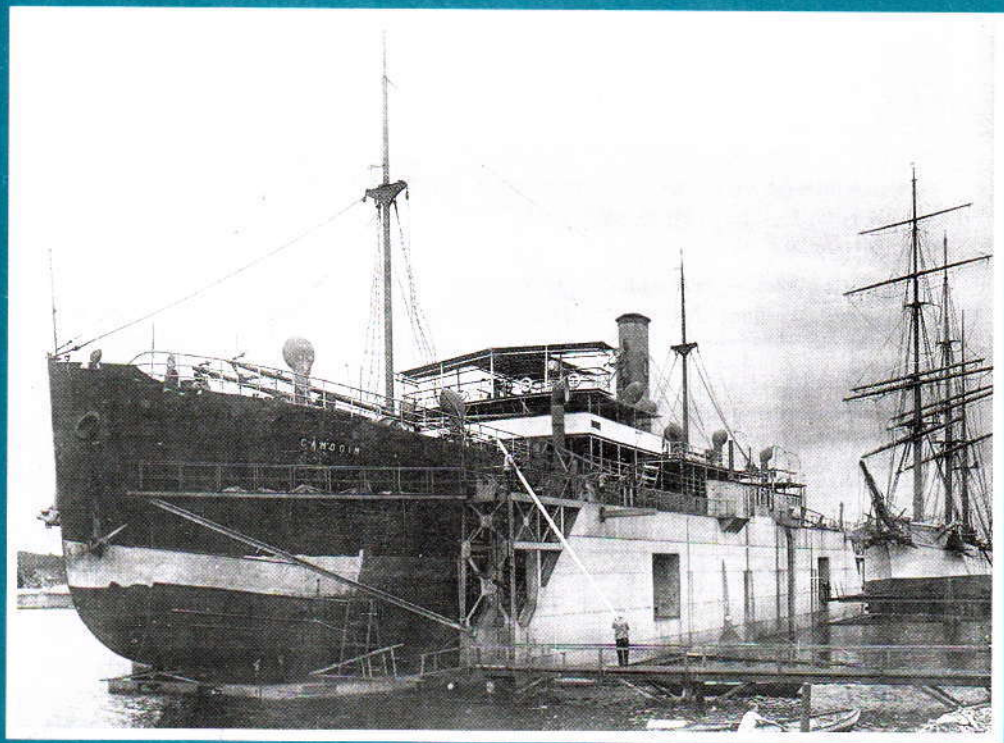


DAMPSKIBS

P O S T E N



Dampskibsposten

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

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

Opplag 1.575

Styremedlemmer 2000

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:
Øystein Lydersen 22 55 93 04
Sekretær:
Ellen Bendiksen 22 43 63 61
95 25 49 26

Veteransklaget Fjordabåten

Postboks 1740 Nordnes
N-5024 BERGEN

Styrelseiar: Pr. telefon
Kåre Taule 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»

P. O. Box 36
6851 SOGNDAL

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-5993 OSTEREIDET

Leder: Pr. telefon
Tor Bjørgaas 56 35 41 82

Kasserer:
Jostein Sørensen 56 32 21 22

Nestleder
Viggo Nonås 56 19 19 91
90 15 50 67

Innholdsfortegnelse:

Side

- 3 Rykende damp i dieseldalderen
- 5 Dagleg liv på seilskutene
- 10 Punctum av Moss
- 12 Opplevelser i sjømannsmisjonen
- 15 Slik var gamle Jarlsberg
- 19 Prospektkortet

Forside: Seil og damp ved Porsgrunds mekaniske Verksted. Foto: Thor Hansens arkiv
Baksiden: Tegning: Carl Fredrik Monsen

Side

- 21 Hundvaag I
- 23 Langs norskekysten i gamle dager
- 26 S/S Nidelven
- 29 For full musikk
- 30 Viktig bok fra Riksantikvaren

Stofffrist neste nr.: 15. April 2000

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

Rykende damp i Dieselalderen

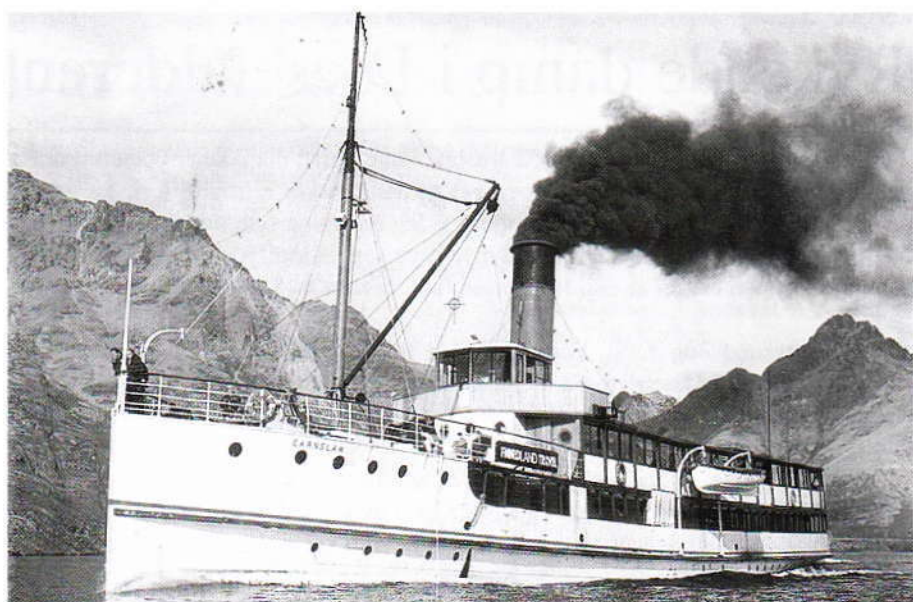
I teksten som følger bildet av D/S "Earnslaw" står det at det ikke er noen tvil om at hun er kullfyrt. Jeg undrer meg noe over at det kanskje er mulig å se av røyken hvorvidt et dampskip er kull- eller oljefyrt. Jeg har mine tvil, det er i alle fall helt klart at et oljefyrt skip kan lage vel så mye røyk som et kullfyrt. En sann historie fra Bohuslens kysten bekrefter det. Hendelsen fant sted for 4 -5 år siden.

D/S "Børøysund" og D/S "Forlandet", en tidligere hvalbåt, hadde deltatt i en veteranbåtstevne i Göteborg. På hjemturen lå vi et døgn tid i Marstrand og dro så videre derfra til Lysekil en stille, vakker sommerdag. D/S "Børøysund" som er kullfyrt gikk indre led mellom øyene. D/S "Forlandet" som er oljefyrt, gikk ytre led, altså utenom alle øyene og rett inn fjorden til Lysekil. For oss om bord på "Børøysund" var det ikke vanskelig å følge med hvor "Forlandet" befant seg, det var bare å følge den mektige stripen med svart røyk som var godt synlig over øyene mot en klar skyfri himmel.

I Lysekil ble det slått alarm, det var meldt om stor skrogbrann under utvikling på øyene utenfor byen. "Forlandet" ble bordet av Kustbevakningen og en meget oppbrakt og brysk ung løytnant var nær ved å arrestere kaptein Sigurd Treboe, legen og navigatøren, han som ofte er skipslege og navigator om bord på "Børøysund". Løytnanten var nok ukjent med dampskip, stakkar, men kaptein Treboe fikk nå roet han ned og reisen endte godt. Begge skipene fikk sentral kaiplass i Lysekilsen's havn. Men det var det oljefyrte skipet som stod for den verste røyken.

Men det er ikke bare på kysten av Bohuslen man reagerer på røyk fra gamle dampskip. En fin sommermorgen i 1998 var "Børøysund" på non-stop reise fra Oslo til Bergen som et ledd i Nordlandsturen. I det fine været gikk vi utenskjærs. På høyde med Grimstad hørte vi en fritidsbåt som kallet opp Farsund Radio og meldte om brann i en båt ute på sjøen og stor røykutvikling. Vi ransaket området rundt oss med kikkerter, men kunne ikke se noen båt i brann. Så vi tenkte det måtte være en båt inne i leia.

Utpå ettermiddagen, på høyde med Mandal, hørte vi en båt kalle opp Farsund Radio og melde om en båt i brann på sjøen, noe utenfor landet. Kort tid etterpå kom nok en båt og meldte om denne brannen. Så kom han som hadde meldt om brann først, tilbake og hudflettet den arme mannen på Farsund Radio fordi han ikke hadde satt i gang en redningsaksjon og alarmert politi og brannvesen. Vakthavende på Farsund Radio, da han endelig kom til, forklarte på blitt og bløtt sørlandsk at det var en gammel dampbåt som gikk langs kysten. Vi fant nå tiden inne til å gi lyd fra oss og kalte opp Farsund Radio. "Dere har kanskje hørt på samtalene i løpet av dagen?" sa vakthavende. Jo, vi hadde jo det. "Har dere dårlige fyrbøtere?" spurte han. Vi



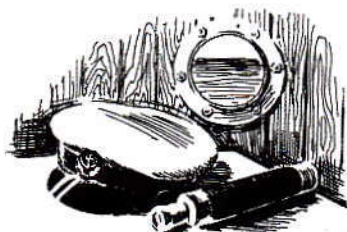
Bilde etterlater liten tvil om at hun er kullfyrt. "Earnslaw" seiler på innsjøen Lake Wakatipu på den sørligste øya på New Zealand. Hun ble bygget i 1912 for New Zealands Jernbaner, 165 fot x 24 fot, stålskrog. Hun er nå den siste dampbåten på innsjøen.

svarte at vi bare hadde dårlig kull, men dyktige pene unge damer som fyrbøtere. "Oj, der skulle jeg nok ha vært", kom det fra Farsund Radio.

På vår reise videre nordover til Lofoten og Vesterålen ble det nok en brannalarm. Vi var litt nord for Støtt en tidlig vakker morgen i blikkstilte vær. Da kom Bodø Radio inn og ba om vår posisjon. Da han fikk den kom det lakonisk, "Ja, da er det vel dere som er brannen". Han kjente til at vi skulle inn til Bodø om kvelden.

Som konklusjon kan vi vel trykt si at både kull og oljefyrte dampskip til tider kan lage mye og svart røyk. Men hvem som lager mest, ja se det er en annen sak som jeg overlater til våre fyrbøtere og maskinister.

Kurt Hveding



Daglig liv på seilskutene

Livet i ruffen og livet på dekk

De hvite seil er blitt det faste uttrykk for alt som har med våre gamle seilskuter å gjøre, sier Nils P. Vigeland i boka "Norsk seilfart erobrer verdenshavene". De hvite seil var ikke alltid hvite, men lappet, grå og barket som navnene på de karene som slet og balte med dem. Og skutene var mangen gang ikke noe for øyet. Men fram kom de – som oftest da. I kapitelet "Under seil" forteller han om det daglige liv om bord i en slik seilskute og det livet var ikke bare romantikk.

I gamle dager var det alle de opplagte skutene som satte preg på havnebildet i vinterhalvåret. De lå der avtaklet og nedrigget med toppene rær, mest som forlatte vrak i rad og rekke langs bryggene eller side om side i store flåter ute i bøyene. Løpende rigg var skåret ut, kveilet opp, merket og lagt ned på mellomdekket, og seilmakeren hadde seilene til ettersyn på seil loftet eller de lå på sjøbua. På Østlandet og Sørlandet frøs alle fjorder og sund til, det var ingen dampskip til å slå råk eller til å holde åpen renne i leia. Skutene måtte derfor vanligvis ises ut om våren for å komme i fart i passende tid, som oftest i mars.

Ryktet spredtes hurtig viden om, og folk kom langvegs fra for å få hyre. Var det ikke hyrekontor, søkte og fant skipper eller styrmann og sjøfolkene hverandre i strøkene nede ved bryggene. Det var alltid noen skipperfolk gjerne ville seile med, og disse fikk også fort og lettvinnt godt mannskap. Skipperne kjente også sine folk, mange hadde godt ord på seg for å være flinke og pålitelige, og dem var det gjerne rift om. Til slutt hadde hver fått det mannskap som trengtes til skuten, og når issvekkingen var begynt, ble folk beordret til å komme om bord for å rigge til. Den dagen de gikk seil, var noen venner og kjente ofte med om bord for å hjelpe til og for å si farvel. De drog heim igjen med losen eller i egne båter og fikk det siste farvel både med hånd og flagg.

Og så var skuten i sjøen, turen var begynt. Første dagen gikk med til å legge inn





Bark "Cuba" av Larvik. Mannskapet fotografert i Havre, Frankrike 1903.

Foto: Fra Thor Hansens arkiv

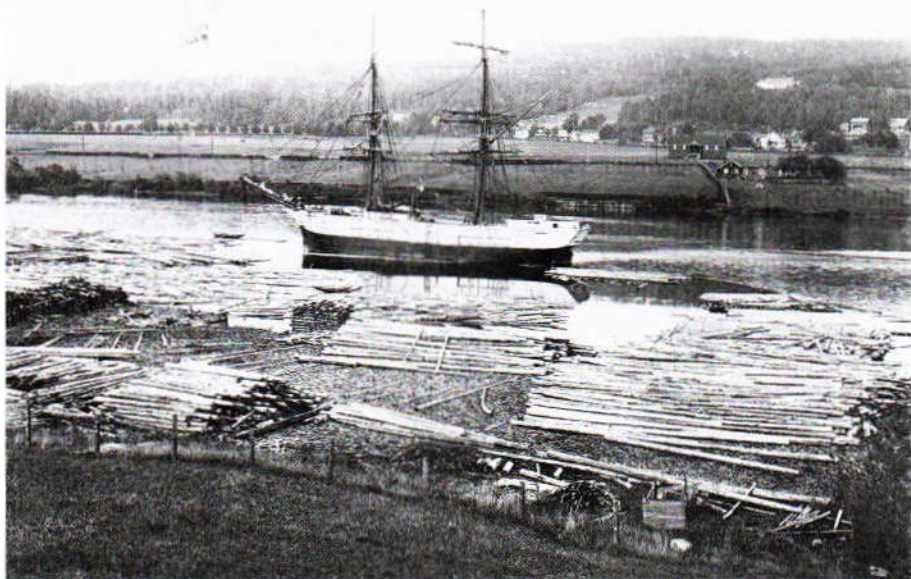
ankrene, surre dem og alt annet som måtte surres, skyte ned kjetting og fortøyningstau, rydde opp over og under dekk som de sa "gjøre skipet klart til å holde sjøen". Mot kveld ble vaktene inndelt, det vil si det ble bestemt hvem som skulle være på kapteinens og hvem som skulle være på styrmannens, eller som det het på styrbords og babords vakt.

Skipsarbeid på frivaktene om bord ble med rette sett på som en uting. Det var bare nødvendighetsarbeid som krevde mer folkehjelp enn vekten, som frivakt var med på: reparasjoner av brekasjer, skifting av seil, reving eller større seilmanøvrer. På mange skuter hadde mannskapet også en fridag, lappedag, av og til, for å kunne få gjort istand sitt eget tøy. Ellers var første frivaktsarbeid å få gjort det hyggelig for en selv både i og ytenfor køya. En skulde ha opp knagger til gangklærne, oljeklærne og brødposen. Helst skulle en ha seg et "spisebord" en trefjel til veggen med en lærbite til å slå opp og ned. Men mange klarte seg med skipskisten til spisebord, eller satte seg på dørken med suppebollen mellom beina, og apetitten var like god for det. Mange hadde "tyskendekk" i skipskisten, og her stod serviset, smørkoppen, steintøyet og annet "dekketøy". Noen laget seg en svaber til å vaske opp med, en liten taustomp der handtaket var en "kattestjert" med garnet nedenfor pillet ut fra hverandre, enkelt og praktisk. Mange fant også at en fille var mer enn godt nok. Og så gikk livet sin gang, en kan si det ble etter været.

De eldre om bord fant seg snart til rette i forholdene, verre var det for de unge, for førstereisguttene som før bare hadde hørt om sjølivets poesi, nå fikk de oppleve dets prosa i full mon.

Når de hadde mønstret på, fått sjømannskiste og køyklærne inn i ruffen, begynte en ny tilværelse som for dem tok seg nokså romantisk ut – til å begynne med. Mange hadde nok prøvd sjøen i kystfart på en eller annen slupp eller galeas, i Danmarks-farten eller på Nordlandsjekta, men det var det likesom ikke noe stas med. Det er sikkert riktig, sier forfatteren, at guttene i kystbyene oppfattet "å gå til sjøs" som en





Brigg «Juno» ex «Vesta», var bygget i Arendal i 1851 og var på 355 tonn. Her fotografert ved Borgestad mellom Skien og Porsgrunn. Skipet tilhørte H. T. Realfsen i Skien i 1916.

Den ble brent av en tysk ubåt i juli 1916 på reise fra Drammen til W. Hatlepool med props.

Foto: Fra Thor Hansens arkiv.

befrielse fra all jordisk plage: skole, prest, læreår, arbeid osv. Fikk en seg bare hyra så.

Ruffen ble nå heimen i lange tider for en nokså uensartet flokk. Ruffhuset lå forut på dekket. På en 500 t.s bark kunne det være en 30-35 fot lang, eller 10 meter lang og ca. 5 m bredt. Køylene var to i høyden, av og til med køygardiner. Alle befalslugarer og stuertens lå akterut på halvdekket og på større skuter hadde tømmermann og seilmaker også lugarer akterut. Men ellers hadde disse to et rom for seg i ruffhuset. På slike barkar var det en 12 mannsbesetning, så det var ikke mer plass enn det måtte være.

I sjøen var døgnet delt i vakter på 4 timer, kl. 12, 4 og 8 var vaktskifte. På ettermiddagsvakten dreiet tiden. Bavianvakten og hundevakten var navn som var kjent overalt. Vakten ble delt i 8 glass, 2 glass for hver time. Uttrykket skriver seg fra den tiden da sandglasset angav tiden. Rormannen snudde glasset hver halvtime og slo på klokka like mange ganger som han hadde vendt glasset i vakten. Det blir altså 8 glass i hvert vaktskifte. Ved land var arbeidstiden fra 6 morgen til 6 aften kl. 18, men en måtte ta arbeidstiden som den var på laste og losseplassen og ofte henge i enda lenger. Mannskapet ble purret kl. 1/2 6. Da var det kaffe og beskøyter, skipskavringer,

krollinger eller hva de nå kaltes. Ute fikk folk ofte de hvite engelske. Kl. $\frac{1}{2}$ 9 var det frikost, te og beskøyter. Kl. 12–1 var det middag. Det kunne være erter, kjøtt, kjøttsuppe, stokkfisk, klippfisk. Kl. $\frac{1}{2}$ 4 var det kaffe og beskøyter og kl. 7 kveldsmat, te og beskøyter og lapskaus eller plukkfisk av rester etter middagen om det var noe. Men spiseseddelen ble ellers ofte som skipperen fant for godt. Kokken var svært ofte en førstereisgutt, så selve kokingen kunne bli nokså problematisk. Særlig var det tilfelle på skuter som gikk i Nord- og Østersjøfarten. Under linjen måtte vannet ofte råsjoneres, og de måtte samle vann i seil og på hyttetak. Det hendte så menn mang en gang i langfart at matforsyningen også ble knapp og måtte råsjoneres, særlig når fartøyet kom inn i stille og ble uberegnet lenge i sjøen. En beskøyt i døgnet i 14 dager er ikke meget.

Middagsspiseseddelen kunne se slik ut:

Søndag: Ved land ferskt kjøtt og suppe, i sjøen salt kjøtt og erter.

Mandag og onsdag: Sirupsuppe og stokkfisk.

Tirsdag: Gryngraut med sirup og vann og kokt flesk.

Torsdag: Bønner med salt kjøtt.

Fredag: Gryngraut og kokt flesk.

Lørdag: Stokkfisk og gryngraut.

Poteter ble ikke utdelt. Hver mann fikk syv pund brød i uken, 1 flaske sirup i 14 dager, 1 pund smør i uken, 1 pund kaffe i måneden, 1 $\frac{1}{4}$ pund kjøtt og flesk om dagen. Gryn, erter og flesk ble ikke delt ut etter vekt. Ved land ble det alltid lite kjøtt om en skulle nøye seg med lonsene i det harde arbeidet, så folk kjøpte ved siden av, særlig i Syd-Amerika der det var billig.

Mat og forpleiningen om bord har alltid vært et omstridt spørsmål. Og en kan uten overdrivelse si at seilskutetidens sjøfolk var uhyre nøysomme. De økonomiske forhold var dårlige for sjøfolk når de skulle berge livet for seg og familien gjennom den tiden skutene lå i opplag. Det ble ikke mye de kunne legge til side av hyren. Bedre ble det selvfølgelig da skutene fikk lengere og sammenhengende fartstid i oversjøisk fart. Det var ikke ualminnelig at flere klarte å spare inn noe på sine lonser, så å si legge seg opp noe til vinterstid. Den magre tiden som de kjente så godt, skapte også hos dem en annen oppfatning av mat. Kostholdet om bord var vel i virkeligheten flott, sammenliknet med den private heime. Dessuten var det sunt. Den gjennomgripende omlegging i kostholdet på norske skip i 1890-årene fikk imidlertid ganske skjebnesvangre følger for sjøfolkenes helse. Omleggingen besto vesentlig i en utstrakt anvendelse av hermetikk i stedet for salt kjøtt, og ferskt brød som ble bakt om bord, isteden for skipskavringer. I siste halvdel av 1890-årene ble beriberi så hyppig om bord på norske seilskuter at sjøfolk hadde følelsen av at denne uhyggelige sykdommen likefram forfulgte skutene.

Det mest slitsomme arbeidet om bord var selvsagt under seilmanøver, seilberging og seilsetting samt reving. Vedlikeholdet om bord stod og falt med skipperen, det som så mye annet.

Punctum av Moss

Det siste norskbygde treseilskip (1877)

På verket Vogt & Holst ble det i 1877 bygget et meget godt treseilskip, skonnerten "Punctum". Skipets kvalitet understrekes av at verftet gikk 10.000 kr i underskudd på oppdraget. "Punctum" på 235 brutto tonn var et vakkert, velseilende og solid skip. Navnet fikk hun fordi skipsbyggeren var smertelig klar over at skipet kom til å være det siste treseilskipet som ble bygget i Norge.

I 1898 kjøpte Anton Andreassen Rød (1857-1933) fra Søndre Sandøy, Hvaler, "Punctum" sammen med Anders Kristoffersen Gravningen, også fra Søndre Sandøy.

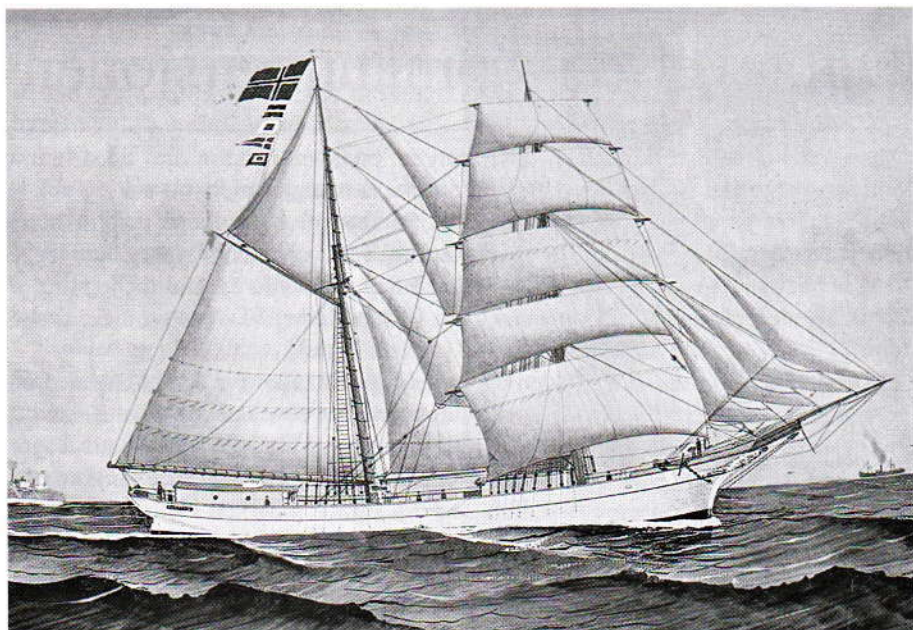
A. A. Rød drev "Punctum" i 28 år, og var det meste av tiden selv skipsfører. Et av hans prinsipper var å holde skipet i tipp-topp stand, og derved spare assuransепremie.

I 1901 gikk Kristian Rød (1886-1965) om bord i "Punctum". Han var sønn av hovedreder A. A. Rød, og som årene gikk arbeidet unggutten seg gjennom alle grader om bord. I 1905 tok han styrmannsskolen i Fredrikshald (Halden) og i 1913 skipsførereksamen i Kristiania. Han seilte ellers med "Punctum" så å si sammenhengende frem til desember 1919. Senere overtok Kristian Rød som skipsfører på "Pehr Ugland", der hans far var hovedaksjonær. I denne skuta, som på folkemunne kaltes "Pær", skulle bli Norges siste skværrigger i oversjøisk fart. "Punctum" gjorde sin siste reis høsten 1927. A. A. Rød hadde vært fører til sommeren 1927, men hadde tatt seg fri den gangen det gikk galt. Kaptein Lindeløff fra Kråkerøy var skipsfører da "Punctum" i slutten av september la ut fra Fredrikstad tungt lastet med trematerialer for Bristolkanalen. Skipet var innom Kristiansand, og det var det siste man så til skipet før det tok til å flyte i land trematerialer. Deler av et skipsdekk med rester av en kahytt ble funnet. Så fant man livbåten og en livbøye. Navnebrettet til "Punctum" ble funnet i Jammerbugt.

Vraket ble observert drivende med bunnen i været i Nordsjøen, men forsøk på å slepe det til land slo feil. Det var slutten for "Punctum" og hennes 7 manns besetning. Trolig ble skipet utsatt for SSV storm mens hun, tungt lastet, krysset for å komme ut i Nordsjøen. Kanskje var hun nær oppunder land i Danmark, da vinden dreide til NV utpå morgensiden. Det var dermed en gang for alle satte punktum for de norske treseilskipene i handelsfart.

Sic transit gloria muni

Direktør L. H. Vogt skrev etter "Punctum's" forlis i Norsk Handel- og Sjøfartstidende: "Med Punctum's forlis er et ærerikt og tradisjonsrikt avsnitt i norsk sjøfartshistorie for alltid avsluttet. "Punctum" var nemlig Norges siste egentlige



"Punctum" av Moss.

skonnert av den type som for menneskealder siden bar Norges flagg med heder på alle farvann. Min far, i firma Vogt & Holst, Moss, bygget den for 50 år siden. Da jeg noen år senere var avansert til spørrealderen, spurte jeg hvorfor den het "Punctum". "Jo, pjokken min", svarte far – "treskutenes tid er dessverre forbi, og dette er den siste jeg har bygget". Derav kom navnet.

I fjor så jeg "Punctum" igjen, under lasting ute i Grønli. Etter å ha levet hele min barndom i lykkelig og fri dressur på en "Værv", mener jeg å ha en smule forstand på seilskuter. Og "Punctum" var ennå, tross sine 50 år, en ren øyenslyst med sitt fine, opprinnelige spring i behold. Dens eier gjennom mange år holdt den jo ren som en lystyacht, men et mindre velbygget skip ville likevel ikke kunne bære årene slik som "Punctum". For 40 år siden hadde Norge 3500 eller 1 1/4 million registertonn seilskuter av tre, og i hvert fall av norskbygde er det nu ingen tilbake. Sic transit gloria mundi".

Hilde Skauli.

Kilder: Birger Dannevig: Bark Pehr Ugland's historie. Vår siste skværrigger i fraktesfart. 1987.
Hans Kristian Rød og Ulf Hjardan: Pehr Ugland av Hvaler 1993.
Familiearkiv hos Olav Andreassen, Søndre Sandøy.

Opplevelse i sjømannsmisjonen

Dampskibsposten har kontaktet meg om en morsom historie fra tiden ute i sjømannsmisjonen. Nå kan det morsomme være så mangt. Imidlertid må jeg nok si at jeg angrer på at jeg ikke skrev dagbok. Så mange av detaljene er blitt borte underveis. Men valget av denne historien har ikke vært vanskelig. La meg bare legge til at hendelsen skjedde på den siste eksamensdagen på MF, og like før jeg dro til London som hjelpeprest på sjømannskirken i Rotherhithe. Vi, Jens og meg, skulle feire!

Kameraten min, Jens Finnevilden og jeg gikk på Skansen for å feire dagen. Den gang var det uteservering helt ned til muren ved Rooseveltstauen. Været var litt utrygt for regnbyger, men vi valgte å spise under åpen himmel. Noen bord lenger borte satt det en mann som hele tiden var opptatt av Jens og meg. Han var ikke helt edru. Så kom regnet, en byge riktignok. Jens og jeg tok tallerken vår og gikk under tak. Mannen kom etter og spurte om han kunne sitte ned med oss. Vi svarte ja til det, og nå får historien delvis samtalepreget.

Er du sjømann, spurte han.

Ja, svarte jeg, og kom med en gang i et dilemma. Jeg hadde jo seilt til sjøs noen turer. Men det slo meg før samtalen egentlig fikk begynne at jeg gikk inn for å lure mannen.

Er du rederiseiler?

Nei, egentlig ikke.

Jeg er sikker på at jeg har sett deg før, vi har ikke seilt sammen da, tror du?

Nei, langt i fra, vi har aldri sett hverandre før.

Hvilket skip hadde du sist?

Det var "Skiensfjord" det, vi seilte på Lakene.

Han ble veldig interessert nå. Når var du på Lakene?

Jeg fortalte det, og han lyste opp i fjeset.

Da er jeg sikker på at vi har sett hverandre før. Jeg var nemlig på Lakene akkurat samtidig.

(Jeg synes å huske at han sa han seilte med "Uglefjell". Det var i alle fall Samuel Ugelstadskip)

Han fortsatte ufortrødent: Vi har sikkert vært på fest sammen. Vi hadde nemlig og høyst sannsynlig vært i Cleveland samtidig. Jeg kunne huske skipet, for vi lå ved samme kai. (Slik opplevde jeg det i alle fall da.)

Mitt dilemma med mannen ble ikke lettere etter hvert. Jens satt med ører og øyne på stilker. Middagen på Skansen var rett før jeg skulle ordineres til prest av biskop Støylen, og nå hadde jeg rotet meg opp i en affære med fest på bar i Cleveland. Dessuten var jeg bondestudent fra landet. Jeg var nødt til å få snudd samtalen til min

fordel. Første tabben var trolig da jeg svaret: Hadde vi vært på fest sammen hadde vi i alle fall ikke husket hverandre. Han så på meg! Med sløve øyne!

Jeg husker godt at jeg svarte noe som så: Nei, du tar nok feil med hele historien. Jeg har riktignok seilt. (Uten å si det da var det faktisk 3 kortere turer.) Jeg fortsatte: Jeg har vært i Cleveland og på Lakene. Men på noen fest med deg har jeg aldri vært. Så kom jeg til mitt mest overbevisende argument. (Dette hører med: Jens og jeg hadde spandert på oss en halvliter til middagen. Den satt han jo med selv. Han fikk trolig ikke den til å passe til mitt neste innlegg, hva vet jeg?)

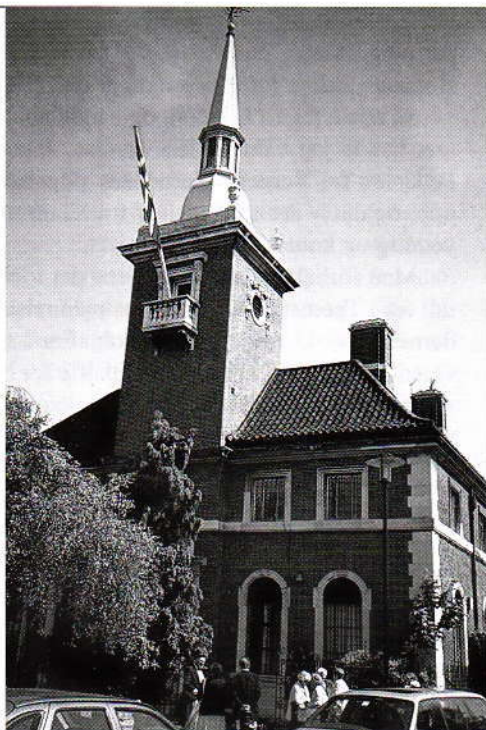
Nei, du skjønner det at i juli skal jeg begynne som hjelpeprest på sjømannskirken i London, og jeg kunne knapt vente på hans avvæpnede reaksjon. Han ble med ett alvorlig, viftet med fingeren og fulgte meg med fortsatt sløve øyne: Sånne ting spøker vi ikke med! Det var jeg som ble avvæpnet.

Etter hvert fikk jeg sådd litt sunn tvil i hans bryst. Det var nok derfor at han begynte å forhøre meg om en rette forhold ute på sjømannskirkene. Jeg fikk spørsmål om prestene, husmødrene, assistentene og vaktmesterne. Mange av spørsmålene svarte jeg rett på, jeg hadde også lest Bud og Hilsen siden jeg gikk på gymnaset, i tillegg til besøk på sjømannskirkene. Mye bommet jeg sikkert på også. Han var i alle fall fortsatt i tvil.

Jeg har ett enestående spørsmål igjen til deg, sa han plutselig, og reiste seg fra bordet. Han spurte nå: Vet du hvor sakristiet er? (Han burde jo ha spurt om jeg visste hva et sakristi er, ikke sant. Så det var da jeg tenkte uten å si det: Jammen vet jeg det. Men du vet nok ikke hva en samarie er? Som altså er den sorte, gamle prestekjolen, som jeg forresten nettopp har fått.)

Jeg svarte han, og nå flimret virkelig Jens med øynene, at det er den puben som ligger nærmest sjømannskirken i London, på hjørnet der rett over Jamaica Road. (Mange vil sikkert huske Sakristiet igjen!)

Mannen reiste seg brått, så på klokka og sa: Jeg skal mønstre på i dag. (Han mønstret på "Norsk Barde"). Jeg forstår meg ikke på deg, han så nå virkelig alvorlig



Sjømannskirken i London.

på meg. Men "Norsk Barde" skal seile på England, så jeg skal komme på sjømannskirken for å se om du er der. Jens og jeg ble sittende en stund til.

Så reiste jeg til London, og hadde noen fine år der. En dag sent på høsten samme året hadde jeg vakt på leseværelse. Jeg spilte biljard på leseværelse med Martin Pedersen fra Bergen. Martin var skipshandler. Plutselig går dørene til leseværelse opp, og der – der sto mannen fra Skansen. (Skulle du tilfeldigvis lese dette, så vær vennlig og kontakt meg.)

Med forbehold om gale avstander: "Norsk Barde" lå i byen Grays, ca 7 norske mil sør i Themsen. Nå hadde mannen reist de 7 milene med tog fra Grays til London, dernest buss 47 til sjømannskirken. For å sjekke om jeg var der. Han hadde jo samme veien tilbake. Han rakk å drikke kaffe før han reiste tilbake til skipet. Denne episoden på terskelen til mine vel 7 år ute er kanskje den aller mest spesielle, og jeg vil si: På grunn av han som mønstret på "Norsk Barde". Det måtte være engang, antagelig i slutten av juni 1961. Jeg har aldri kunnet glemme den!

Olav Andreas Dovland. Tidligere sjømannsprest.

Båtene i Halden-kanalen

Harald Lorentzen: «Båtene i Halden-kanalen» er en hyllest til de små gamle tømmersleperne, til passasjerbåtene og minnene om vannveiens betydning for lokalsamfunnet.

Hefte er illustrert med en rekke bilder og tegninger. Av innholdet ellers er det en fyldig skipsliste på 40 båter som forteller hver sin båts historie fra oppspanting til dens eventuelle opphør. For å få den riktige stemningen, har Harald Lorentzen fått en tidligere reisende til å skrive et eget kapittel om sin reise med toget «Tertitten» og dampbåten «Turisten».

Sendes:

Genius Forlag, Lagmannslia Nord 51, 3715 SKIEN. Tlf.: 35 52 31 57 e. kl. 15.00.

Kan også bestilles på e-post: p-sveinb@online.no

Hefte - Pris kr. 98,- + porto kr. 14,- Antall eks.:

Navn

Adr.:

Postnr.:

Underskrift

Båtene i Halden-kanalen



UTGIVET AV GENIUS FORLAG 1991

Slik var gamle D/S "Jarlsberg"

Den gamle passasjerdamperen var på 142 brutto reg.tonn. den var 136,1 fot lang, 23,7 fot bred og 8,7 fot dyptgående. Båten ble levert fra Lindholmen Verksted AB i Gøteborg i juli 1912, og var utstyrt med en tresylindret dampmaskin som ga skuta en fart på 13 knop. Dampen fikk den fra en stor røykrørskjele med tre fyrganger, som ble fyrt med kull til 1947, deretter ble den bygget om til oljefyring. Rolf K. Kristensen mener at den etter ombyggingen kunne legge enda en knop til farten.

I Harald Lorentzens bok "Fjordbåtenes saga" fortelles det at D/S "Jarlsberg" kunne ta hele 400 passasjerer. Det var en standsmessig båt, med egen førsteklasses restaurant med biff og koteletter som fast meny, og med servering av øl og vin. Etter krigen måtte "Jarlsberg" gjennomgå en omfattende opprustning, og var klar fra Kaldnes mek. Verksted 20. mai 1946. Det var i siste liten for sommersesongen, og båten ble straks satt i fart.

Både å reise med båten og å være på brygga når den kom kunne være litt av en begivenhet.

Livet på brygga

Det ble liv og røre straks landgangen ble strukket ut. Guttunger og bryggesjauere hjalp til med trossene og landgangen. Og på brovingen sto selveste skipperen med blank brem og gullsnor rundt lua, som hadde hvitt sommertrekk. Hele båten brakte med seg en duft fra den forunderlige verden. Den var blandet med damp og kull og matos fra byssa. Passasjerene trengte på ved landgangen, og det ble vinket og ropt til og fra kjente, henholdsvis på brygga og om bord.

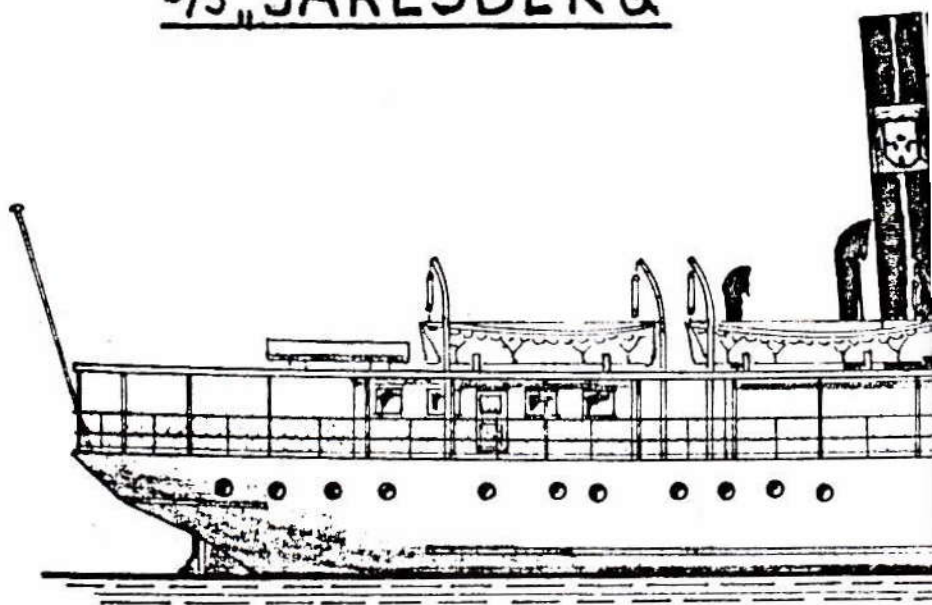
En luke i skutesiden ble åpnet, og ut fra Bugges Kull og Koks kom en hjulbent kar i dongeri med en trillebår fullastet av kull som han tømte med bulder og brak inn gjennom luken, så støvføyken sto. Han gikk mange turer med trillebåren, den karen, og mer svelt og sotet ble han for hver tur.

Vinsjen forut kom pesende i gang, og allehånde gods ble festet til stropper og tatt imot av øvede hender blant sjauerne på land. Utenfor tollboden sto drosjene oppstilt, og Lynildbrødrene og byens hotellbud med drakjerrer var ivrig opptatt med å stå til tjeneste for folk med koffertar og vesker.

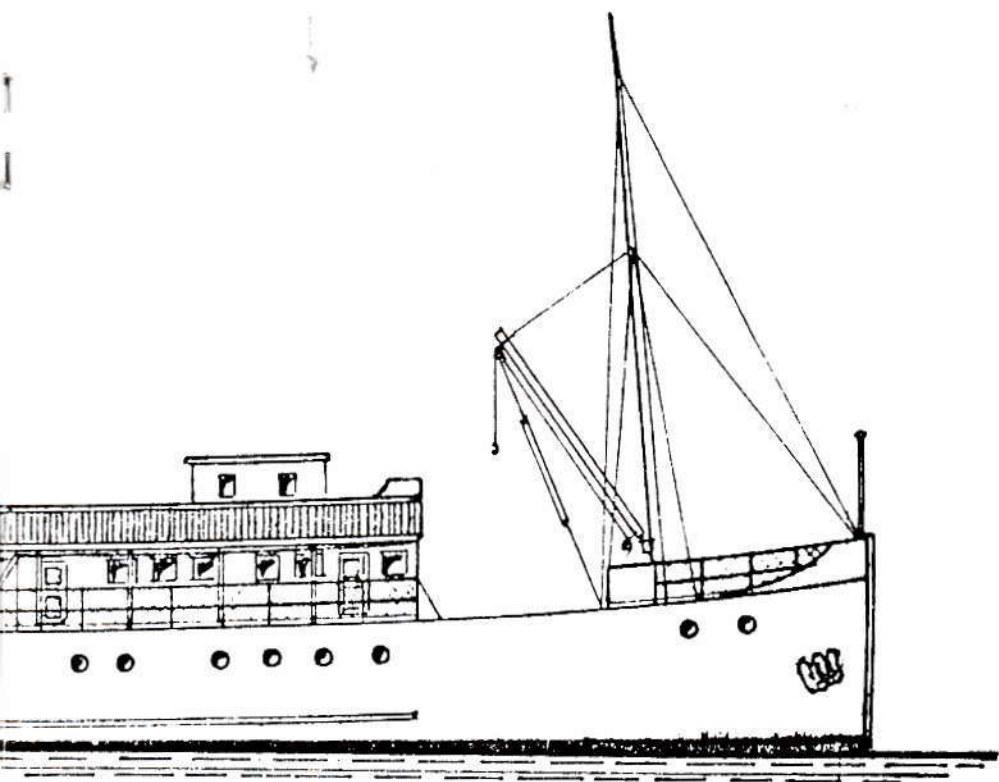
Hudø-turene

Vi har også hørt om en annen begivenhet knyttet til gamle D/S "Jarlsberg". Det var når barna fra Oslo hver sommer skulle på feriekoloni på Hudø. Da gikk "Jarlsberg" ekstratur med ferieungene, og den måtte gå om natta. Om dagen gikk jo båten i sin faste rute. Etter å ha satt av gods og passasjerer i Tønsberg om ettermiddagen returnerte den til Oslo, og lastet om bord barna som skulle på feriekoloni. Da var det

D/S „JARLSBERG“



KJENNINGSMÅL 136,1' x 23,7' x 8,7' DR156 9'-3"
BYGGET 1912 VED LINDHOLMENS VERKSTADS
TØNSBERG OG HORTENS D/S.



328 BRT
FOR

D/S Jarlsberg



D/S Jarlsberg. – Fjordens dronning ble den også kalt. Skipet ble kjent for størrelse, fart og god restaurant.

Foto: Fra boka "Fjordbåtenes saga".

liv og røre om bord. Folk vi har snakket med forteller at de kunne høre Osloungeene om bord langt inn på land når båten paaserte gjennom Vrengen. Ikke bare skulle de på feriekoloni på Hudø, de fikk reise med en fin dampbåt, og de fikk være oppe om natten. Var det rart at stemningen sto høyt om bord?

Harald Lorentzen forteller i sin bok at i 1946 var det slutt med helårsdriften for passasjerbåtene, siste tur det året var 9.september. Året etter tårnet problemene seg opp, kullprisene steg og det ble vanskelig å skaffe fyrbøtere. Våren 1947 installerte selskapet derfor oljedrift, og den sommeren ble den siste gyldne sesongen for passasjertrafikken med båt mellom Oslo og Tønsberg.

Sesongen 1950 ble katastrofal. Været sviktet og dessuten åpnet NSB den bredsporede Vestfoldbanen. Rederiet besluttet å nedlegge passasjertrafikken, men "Jarlsberg" hanglet gjennom sommeren og 1951-sesongen også. Enda to sesonger gikk, men i mai 1954 ble D/S "Jarlsberg" solgt til Br. Anda i Stavanger. 26.juni 1956 var båten hugget opp og strøken av den norske skipsmatrikkel.

Sic transit

Prospektkortet

En gammel bekjent av meg, Arne Ellingsen, vet at jeg er levende opptatt av fjordabåter. Plutselig en dag fikk jeg et hyggelig brev av han, vedlagt et gammelt gulnet prospektkort med nettopp en fjordabåt som motiv. I brevet antydte Ellingsen at det er D/S "Osterø" til Indre Nordhordland Dampskibsselskab som er avbildet. Et nærmere studium av bildet avdekker imidlertid at det ikke er "Osterø", men derimot D/S "Ole Bull" fra samme selskap. Båtens navn kan bl.a. skimtes på brofronten.

Prospektkortet viser "Ole Bull" ved kai på Eknes i Osterfjorden i 1907, og bildet er tatt av den kjente fotografen Knud Knudsen i Bergen (opplysningene står på selve prospektkortet). K. Knudsen reiste i årevis land og strand rundt og fotograferte steder og miljøer på en fortreffelig måte. Hans billedsamling er en nasjonalhistorisk kulturskatt som vel savner sidestykke når det gjelder fotodokumentasjon.

Bildet av D/S "Ole Bull" på Eknes er fullt av morsomme og tidstypiske detaljer. Som vanlig når dampen kom, er bygdefolket møtt frem på kaien – noen fordi de skal



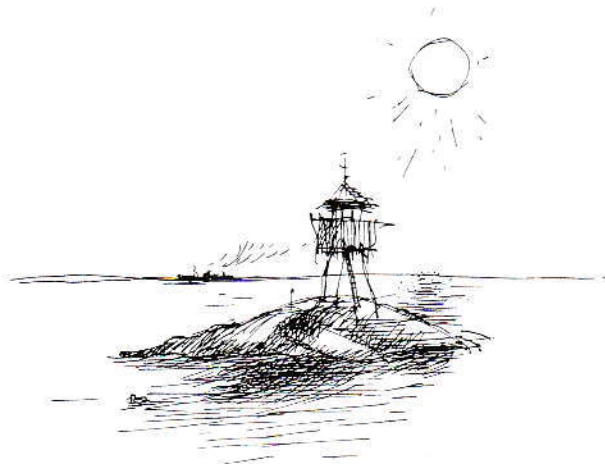
D/S "Ole Bull" ved Eknes kai.

reise, andre fordi de har varer å ekspedere eller motta, de fleste av ren nysgjerrighet. Om bord i båten er det tett med passasjerer, og på denne turen ser det ut til at "Ole Bull" også har godt med dekkslast "tå adle slag". På akterdekket er lasten dekket over med seilduk, og på båtdekket er kassene stablet høyt. På kaien står også en stut tålmodig og vender. Skal den ut på "siste reis" til slaktehuset?

D/S "Ole Bull" var bygget i 1883 ved Eriksbergs Mekk. Verkstads AB i Göteborg for Ole Bulls Dampskibsselskab. Dette selskapet drev rutetrafikk Bergen – Sørfjorden. Selskapets navn henviser på fiolinisten og komponisten Ole Bulls tilknytning til Sørfjorden gjennom sommerresidensen på Valestrandsfossen. Ole Bull selv hadde ingen ting med dampskipsselskapet å gjøre. D/S "Ole Bull" var opprinnelig på 72 bruttotonn med målene 80,1' / 15,1' / 6,8'. I maskinrommet stod en 2-sylindret compoundmaskin. I 1891 ble båten overtatt av det nystiftede Indre Nordhordland Dampskibsselskab som selskapets flaggskip inntil den nye, store "Johan Jebsen" ble levert i 1894. I 1890 –årene ble "Ole Bull" forlenget til 96,2' og dermed økte tonnasjen til 94 bruttotonn. I 1918 var båten imidlertid blitt for liten og saktegående for "Indre Nord", og i januar dette året ble den solgt til Stavanger. Etter flere eiere og ombygginger havarerte båten, som nå var omdøpt til "Ombofjord", i 1951. Vraket ble hevet, men i september 1953 bar det til opphugging hos Brødrene Anda på Hundvåg.

Prospektkortet, eller Brevkort som det står bakpå, av D/S "Ole Bull" ved Eknes kai er poststemplet Bergen, nyttårsaften 1907. Det er adressert til Hr. O.K.Dyvik m/familie, Stamnes. Avsender er Kristine og Ludvig Sudmann som ønsker "Godt Nyttår og Takk for Det gamle". Dette er spesielt morsomt, fordi selvsamme Ludvig Sudmann er ingen ringere enn kapteien på "Ole Bull". Ikke verst å kunne sende nyttårshilsen til venner og bekjente på prospektkort av egen båt!

Jostein Sørensen



M/F "HUNDVAAG" I

Bøndene på Hundvåg, den gang i Hetland kommune, startet like etter århundreskifte transport av landbruksprodukter, spesielt melk, til Stavanger med egen båt. Den første var en liten dampbåt som het D/S "Hundvaag". Det er usikkert hvor lenge denne båten var i fart, men i 20 år fikk de i alle fall ei tidligere losskøyte, vissnok svenskebygd, med en 45 HK Ramp. Denne het M/S "Gali", etter Galeivågen, hvor den hadde sitt faste anløpssted. Rederiet het A/S Galei. Etter hvert meldte behovet for større og mer hensiktsmessig båt seg. En mann ved navn Berentsen som drev frukt og tobakk butikk på kaien i Stavanger, blei bedt om å tegne en båt. Berentsen hadde tidligere arbeidet som skipsteknikker på Rosenberg mek. Verksted, og han tegnet en moderne båt med panserhekk og sterkt utfallende baug. Den fikk to salonger, en på dekk akter og en under dekk forut. Nå var det bare å få noen til å bygge fartøyet.

En delegasjon fra rederiet reiste med skøyten "Mira" til Sunnhordland og forhandlet fram en byggekontrakt med Gravdal skipsbyggeri og trelastforretning i Sundc. Så gikk turen til Rubbestadneset hvor det blei bestilt en 50 HK Wichmann motor. Fartøyet blei levert på høsten 1939, målene blei 53'-16'-11" og kjenningsbokstavene blei LKOT. Navnet blei "HUNDVAAG I". Årsaken til romertallet var at på den tiden hadde skipsreder og fabrikkier Johan T. Østbø et dampskip i utensriksfart som hette "Hundvaag". Mannskapet blei overført fra "Galei", det var broderen Olav og Georg Lunde, henholdsvis skipper og billettør.

"Hundvaag I" kom til å trafikkere ruten mellom Steinkarkaien i Stavanger og Galeivågen på Hundvåg med melkespann og kraftforsekker, en og annen bil samt folk og fe. Første turen, som startet 6.30 fra byen hadde den fire anløp, alle i Galeivågen. Først var det Jadarholm med arbeidsfolk til Brødrene mek. Verksted, og til slutt Galeikaien hvor mesteparten av lasten skulle i land eller om bord.

I 1954 begynte det å gå bilferge til Buøy. Det medførte at lasten gikk mer og mer over til bil. Det blei også opprettet bussrute fra Hundvåg til Buøy. Dette fjernet også en del av passasjergrunnlaget for "Sjøttå", som den blei kalt. I slutten av 60 årene blei båten solgt til Stavanger kom. Ferjer. Den fortsatte i den samme ruten, men i tillegg fikk den de øvrige øyene i Stavanger å trafikkere. Etter kommunesammenslåing i 1965 fikk Stavanger 13 flere bebodde øyer å betjene med sine ferjer. De ferjene som gikk der tidligere blei kjøpt opp, rutene blei samordnet og båtene blei mer rasjonelt utnyttet. De båtene som gikk på "de indre øyene" var "Øybuen", "Åmøyfjord" og "Hundvaag I".

I andre halvdel av 70 årene begynte dette ferjemateriellet å skranke. "Øybuen" (ex. "Riskafjord" ex "Schleswig Holstein" nå Prima Vera") blei tatt ut av fart fordi det blei avdekket store rustskader. "Åmøyfjord" bygget 1955, brakk vcivakslingen, dermed var også den satt ut av spill. Nå blei rutene opprettet med "Hundvaag I" og reservebåten "Ragnar", bygget i Sverige i 1864, og til dels innleid tonnasje. Det blei besluttet å kontrahere to nye hurtiggående båter. Disse kom i 1978 og fikk navnene "Roaldsøy" og "Vassøy".

Fortsettelse neste side



"Hundvaag I"
nyrestaurert i
hjemmehavn på
Engøyholmen.
November 1999-11-24

Nå blei de gamle ferjene solgt. "Hundvaag I" blei kjøpt av byggmester Torjussen som brukte den som lystbåt. En natt, jeg tror det var i 1984, mens båten lå ved Torjussens sjøhus i Tømmervik på Hundvåg, tok det fyr i overbygningen og den brant ned til dekket før Brannvesenet fikk slukket. Det hadde vært fyr i sentralkjelen, og det blei pipebrann i eksosrøret for denne. Båten blei så solgt igjen, denne gang til Sigmund Bjergsted, som fikk fatt i et eldre aluminiumsstyrehus som han satte på, og tok fartøyet i bruk til juletre salg. Ettersom dette er en nokså sesongbetont virksomhet, fikk han etter hvert bygget opp den aktre salongen slik at den kunne benyttes til lystbåt. Salongen under dekk forut hadde Torjussen innredet til lugarer, disse var fortsatt intakt etter brannen.

I 1993, første gang undertegnede var på årsmøte i Norsk Forening for Fartøyvern, fødtes ideen om å anskaffe et verneverdig fartøy til Engøyholmen Kystkultursenter, som vi er så frimodige å kalle det. Dette er en virksomhet som holder til i to store restaurerte sjøhus, beliggende på Engøyholmen, kloss ved Engøy i Stavanger. Her driver vi noe som vi kaller Ungdomsprosjektet. Det er et tilbud til skoletrøtte ungdomsskoleelever, med behov for mer praktiske gjøremål enn å sitte på skolebenken. For å drive dette ungdomsarbeidet får vi lønnsmidler fra kommunen. I dette miljøet var det tanken å anskaffe et fartøy for restaurering. Da "Hundvaag I" var for salg, var valget ikke vanskelig. Dette var ett fartøy på overkommelig størrelse, skrog og maskin var i rimelig bra stand, det som måtte gjøres var å rive overbygningen, og bygge ny, lik den opprinnelige. Stavanger restaurantkonge, Arne Joacimsen, kjøpte fartøyet og overførte det til den nyetablerte stiftelsen "HUNDVAAD I".

Vi på Engøyholmen begynte nå å forberede restaureringen. Det blei ansatt en skipstømmermann, ettervert også læringer i båtbyggerfaget, og trelast blei ført fra Ryfylke til Engøyholmen på egen kjø. Det viste seg at store deler av dekket måtte skiftes, det samme måtte hele skandekket og den øverste planken. I 1997 var arbeidet kommet så langt at båten kunne brukes på en etappe i kultur minne stafetten, sjøl om alt innredningsarbeidet gjensto.

Nå er fartøyet på det nærmeste ferdig, det gjenstår kun noen formaliteter overfor skipskontrollen. På Forbundet Kysten's landsstevne sist sommer fikk "Hundvaag I" prisen for best restaurerte dekkede fartøy.

Torstein Randa

Langs Norskekysten i gamle dager

"Björgvin" ex "Norge"

Etter at Det Bergenske Dampskibsselskab var stiftet i 1851, og Stavangerske i 1855, tok skipsreder Emil Kallvig og Julius Stephansen initiativet til et dampskipsselskap her på Sørlandet, nærmere bestemt Arendal. Med en kapital på 8750 spesidaler ble selskapet stiftet den 9. Mars 1857. Rederiets første skip var "Nedenæs" på 33,5 kommerselerter (1 kommerselst, ca. 2,1 net. Reg.tonn), men selskapet ekspanderte, og ble snart et av de toneangivende på ruten Oslo – Bergen. (Nedenæs ble i 1864/65 solgt til Parafinfabrikken på Risøbak, og ble på den måten Mandals første dampskip)

Et av selskapets skip var D/S "Norge" på 793 brt., bygget ved Fredrikstad Mek. Verksted i 1910. Er det noe som heter heldige og uheldige skip, må dette skipet i sannhet sies å ha tilhørt den sistnevnte kategori. Navnet Norge var da heller ikke, historisk sett, noe heldig valg. Vi husker "Norge" som forliste utenfor Kristiansand i 1855, videre "Norge", atlantehavsbåten, som traff en liten fjellknaus ute i Atlanterhavet, Rockall, med tap av hundrevis av mennesker. Andre skip med samme navn fikk en mindre hyggelig skjebne. Hva var det som hendte med dette praktfulle skipet?

Det skal vi komme tilbake til, men la oss først høre hva en av den tids passasjerer forteller om en reise med omtalte skip: "Vi hadde egen lugar og vask med rennende vann. Vi spiste sammen med kapteinen i den fineste spisesal jeg noen gang hadde sett. Om dagen satte vi oss opp på dekk og så båten smyge seg igjennom sund vi aldri hadde trodd var mulig. Alle om bord var hyggelige, så at vi var seks timer forsinket til Oslo, gjorde ingenting, vi kunne ha vært om bord et døgn til, slik vi koste oss." Slik kunne en tur arte seg for en reisende i 1910-20 årene.

Den 21/8 1928 rundt midnatt gikk "Norge" ut fra Haugesund med kurs nordover. Kaptein Knutsen hadde vakt. Han var fra Hisøy ved Arendal, og hadde vært i ADS de siste 25 år. Han var en meget erfaren sjømann, med et utmerket kjennskap til kysten. Klar av land satte kapteinen maskintelegrafene på full fart. Like etterpå får han øye på en rød lanterne. Rormannen får ordre om styrbord ror. Etter passeringen legges kursen tilbake til den opprinnelige kurs. Rormannen er en med langt større kvalifikasjoner enn å holde i et skipsratt. Han hadde seilt styrmann, og han hadde til og med skippersertifikat, så skipet var i aller høyeste grad i trygge hender.

Rormannen gjør kapteinen oppmerksom på en skygge forut. Han bekrefter, og sier at det må være røk fra skipet som nettopp hadde passert. Like etter smeller det. Skipet hadde med 12 mils fart gått rett på Trollholmen. Skipet legger seg over på siden, og vannet fosser inn over rekken. Under dekk sitter en arrestant. Han har båtsmann Thorvald Abrahamsen fra Farsund ansvaret for. Båtsmannen var kjent for



"Norge" gikk under ADS' flagg frem til 1960, da det forliste etter en grunnstøtning.

sitt personlige mot. Et år tidligere hadde han vært med på å redde mannskapet om bord i et svensk fiskefartøy som forliste på Tvisteinen, vestenfor Mandal. Denne gangen gikk det ikke. Han var blant de omkomne, men døren til arresten var åpen, og fangen borte. Dette kom for dagen da skipet senere ble tatt opp.

Annenstyrmann Sigurd Jakobsen fra Arendal, utførte på egen hånd en heltmodig innsats. Han delte ut redningsvester og annet redningsmateriell til passasjerene, helt til han selv måtte hoppe på sjøen uten redningsvest. Det hele stod på i noen få minutter fra skipet grunnstøtte til det sank. Syv av mannskapet, deriblant kapteinen, båtsmannen og tre av passasjerene omkom.

Da skipet ble tatt opp igjen kom man i tanker all uhygge navnet Norge hadde med seg. Så da skipet igjen var klar til tjeneste, sto det frem som D/S "Bjørgvin". Nå skulle vel alt være såre vel, og videre seilas problemfri. Klokken 2300 den 16/2 1929, altså knappe fem måneder etter forliset ved Haugesund, legger "Bjørgvin" ut fra kai i Kristiansand. Vinden fra nordost, frisk med kuling i bygene. Tre timer senere ankommer den Mandal. Etter last – og lossingen der, legger den igjen fra kai. Neste havn er Farsund. Skipet er 27 timer forsinket. Etter passering av Hårknipa ble farten satt ytterligere opp. Forut lå Ytre Mannevær og på vestsiden et lite skjær med det merkelige navnet Dreda. Skipet kommer for nær land, det blir gitt ordre til hardt styrbord ror, men roret lystrer ikke straks, og "Bjørgvin" renner opp på Dreda. Skipet legger seg over på siden, og minnene om ulykken foregående år stod for mange helt klar, men ingen panikk. Livbåter ble straks gjort klar, men kapteinen som ikke hadde vært på broa under sammenstøtet, kommer stormende opp. Han gir ordre til full fart akterover. Litt skurring under kjølen, så var skipet brakt flott.

Han returnerte straks til Kleven, han vil ha sjøkyndige personers bistand i det videre undersøkelser av skipet. Her kommer sjødyktighetsattest og assurance inn i bilde. Han vil ha alt dette i orden før videre seilas. De sjøkyndige kommer om bord, men finner at skipet ikke har tatt skade av grunnstøtingen. Han kan fortsette reisen. Senere blir skipet dokksatt i Bergen. Ingen skader blir oppdaget, og snart er skipet tilbake i ordinær rute.

Nå kom mange gode år for "ulykkeskipet". Alt går som det skal. Sommer som vinter går ruten Oslo – Bergen uten større problemer. Men den 9.april 1940 kommer krigen til landet vårt. Men kystruten må holdes i gang. Passasjerer og gods må frem, skipene er mer enn noensinne helt nødvendige for å holde trafikken i gang.

Klokken 0705 den 13. Oktober 1941, etter overnatting i Kleven (Mandal), legger "Björgvin" fra kai. På Mannefjorden har "P.C.Halvorsen", en Bergensbåt, ligget natten over. Nå er den i ferd med å lette anker. Fra broa ser de kystruta komme ut fra Kleven, de får den på babord side. De har ennå ikke fått ankeret inn, men skipet siger forover.

Fra "Björgvin"s bro ser de skipet, men tror det ligger stille, ankerkulen henger fortsatt oppe, noe som bekrefter dette. (Et sort ballignede merke, som blir heist opp når et skip ligger for anker. Den skal låres øyeblikkelig når skipet begynner sin ferd.)

Kaptein Lars Johan Paulsen om bord i "Björgvin", er nettopp kommet seg ut av køya, har kledd seg, og er på vei opp på broa. Så smeller det ø. Han blir kastet ned på dekk, men var like hel. Hadde han derimot ligget i køya ville han aldri ha overlevd. Hans lugar var nemlig der "P.C.Halvorsen" traff med slik kraft at "Björgvin"s styrbord side revnet fra overbygningen midtskips og ned.

Mannskapet på 25 og noen av passasjerene gikk straks i livbåtene, men noen få av offiserene ble igjen om bord for å forsøke å berge skipet inn til land. De ratt inn til Hattholmen – Hårkniba hvor "Björgvin" la seg til ro på en sandbanke. Da var kun baugen og brooverbygget over vann. Bedre var det gått med "P.C.Halvorsen". en del av baugen var slått inn, og forpiggen fylt med vann. I 1947 kom skipet tilbake i rute. Nå i en helt ny skikkelse. Baugen hadde fått et mer moderne utseende, og hele overbygningen var forandret. Det ble et meget populært skip. Glemte var alt som hadde med havari å gjøre, og mange var det som helst ville reise med "Björgvin".

Men femtiårene var forandringens tid for passasjertrafikken. Bilen ble allemannseie. Rutebiler, tog og fly ble en mer attraktiv reisemåte for de fleste. Men kystruten gikk. "Björgvin" var feriebåt nummer 1, og fremdeles var det stor stemning på bryggene sommerstid.

Men timeglasset var i ferd med å renne ut for dette skip. Den 1. Mai 1960 forliste "Björgvin" etter grunnstøting sørøst for Tønsberg Tømme. En av kystens hvite svaner var gått ned, et kapittel i kystruten ugjenkallelig slutt.

Aage A. Wilhelmsen

Kilde: Boken "Kystruta Oslo-Bergen" "Lindesnes". "Arendals Dampskibsselskab 1857-1982"

”S/S Nidelven”

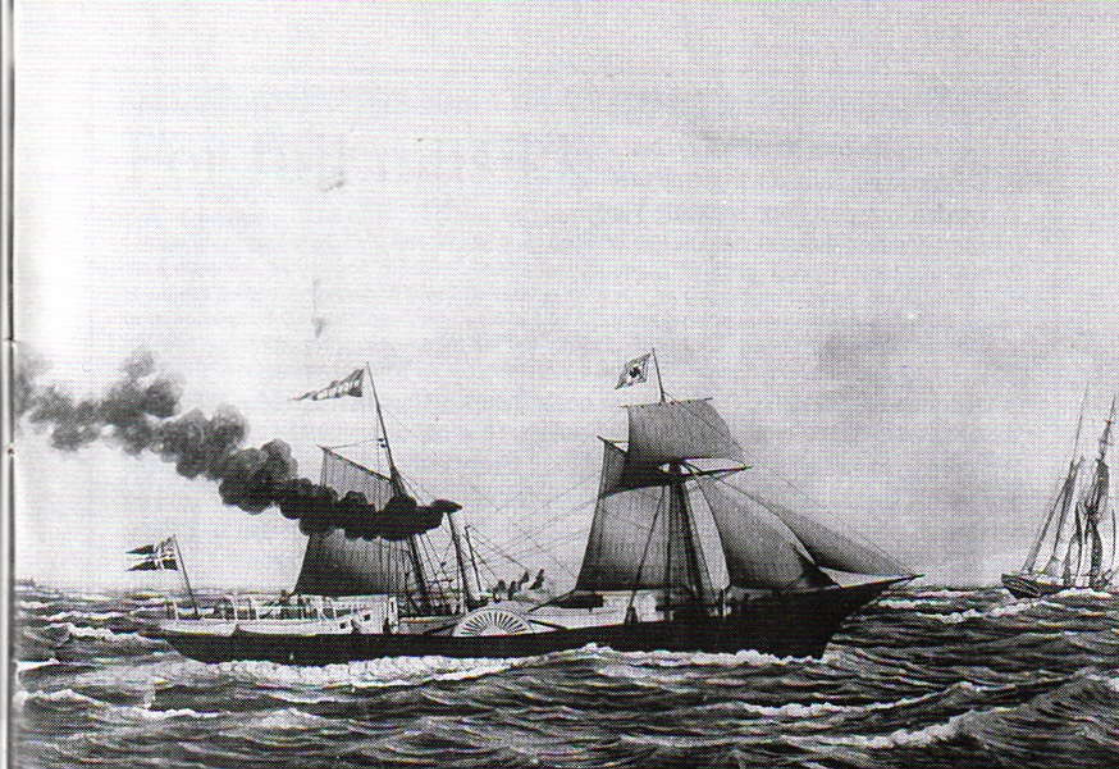
Det første privateide dampskip som gikk i rutefart på Nord-Norge

I det forrige århundre anløp dampskipet ”S/S Nidelven” Hamnvik på Ibestad under sin ferd fra Trondhjem til Tromsø. Folk gikk mann av huse og strømmet til kaia når de så den svarte røyken fra skorsteinen på skipet langt ute i fjorden. Det var en begivenhet at skipet nettopp la til kai ved Hamnvik, som med sitt kaianlegg kunne ta imot ”Nidelven” på 134 1/2 fot og 343 bruttotonn, med sitt karakteristiske skovlhjul. På den tid var det sannsynligvis ingen mulighet for anløp i Harstad. ”Nidelven” ble av sin samtid betegnet som et vakkert, bekvemt og hurtigseilende fartøy. Skipet hadde rigg omtrent som en skonnert og en dampmaskin som utviklet vel 70 hestekrefter. Om bord fantes en romslig salong, herrekahytt med 10 køyer, damekahytt med 6 køyer og fire lugarer med to køyer. Lasterom var det både foran og bak. Foruten passasjertrafikk var det befordring av post som var skipets primære oppgave. Å reise med dampskip var luksus, da det var lite penger blant folk i de dager.

Tidligere ordfører på Ibestad, Peder H. Pedersen, forteller meg at de gamle berettet for ham om ”Røykbåten Nidelven”, som i fordums tid stevnet inn fjorden mot Hamnvik. Min interesse for skipet ligger også i det faktum at oldefar Peder Martin Amundsen født i Stavern 1824 var maskinist om bord. Hans sønn (min farfar) Karl Adolf Amundsen seilte også med ”Nidelven”, som maskingutt, før han tok senere maritim utdanning i Trondhjem frem til skippereksamen.

Folkets begeistring for skipet og besetningen i særdeleshet førte til nærmere kontakt mellom sjø og land. Således oppstod det kjærlighet mellom min farmor Ingeborg Olsdatter født 1847 på Dyrstad og maskingutten Karl Adolf på ”Nidelven”. Sønn av Ingeborg Olsdatter og Karl Adolf Amundsen er min far Adolf Martin Berg f. 1872 på Dyrstad. Farfar, som seilte som sjøkaptein, led drukningsdøden da han i 1883 tok vikarjobb som styrmann på skipet ”Lainetar” som var på vei fra Skotland til Trondhjem. Skipet forliste og hele mannskapet omkom. Da farmor fikk dette sørgelige budskapet tok hun med min far, som da var kun 12 1/2 år og reiste til Aune til sin mors søster Lorentine. Senere kjøpte far småbruk på Indre Aune i 1904 og drev også med fiske på Lofoten og Senja. Han er mest kjent for sin redningsdåd i 1899, omtalt i Harstad Tidende 2. Mars i år. Adolf Martin Berg Karlsen døde nærmere 92 år gammel og ble i 1964 stedt til hvile som den første på Hans Egedes Minne. Sogneprest Berg Rollnes forrettet ved begravelsen.

Beretningen om min slekt har en solid forankring i dampskipet ”S/S Nidelven” og etterslekten kan sies å nedstamme fra et stevnemøte mellom sjø og land i Hamnvik i forrige århundre. Folkets hyldest til skipet skildres gjennom den kantate



S/S Nidelven av Trondheim.

som ble avsunget om bord på "Nidelven" den 24de november 1850 med melodien:
"Mens Nordhavet Bruser"..

Paa Fjorden, hvor Ormen hin lange drog
med Kæmper i Brynje og Plade,
til Kamp og til Seier paa Vikingetog
fra Ihlebugt og fra Hlade,
der dandser nu frem over Bølgen blaa
en Jomfru, som ei vore Fædre saae.

Som Elven, hvis ældgamle Navn hun bær,
hun trodser de stormende Vinde;
sin Vei hun sig selv gjennom Bølgen skjær,
thi stærk hendes Barm sluttet inde
en Kraft, der trodser den Havets Aand,
som lægge vil Skibet i sine Baand.

Fortsettelse neste side

Afsted da du Jomfru! flyv rask afted
og bliv ikke træt paa din Færden.
O, kunde jeg, fulgte jeg gjerne med
paaden lystigste Flugt omkring Verden.
Men dandser du kun paa den gamle Fjord,
hav altid dog Lykke og Held om bord!

Chr. Monsen

Historien om "Nidelven" kan i korte trekk sammenfattes slik: 25. Mai 1850 gikk skipet av stabelen ved Trondhjems Skipsverft. Hun ble satt i kystfart nordover til Tromsø og ble således det første privateide fartøy som konkurrerte med statens dampskip i kysttrafikken. Avstanden mellom Trondhjem og Hamnvik var 100 mil og betalingen på første plass var fastsatt til 12 spd. Skipet ble satt på slipp i 1854 og forlenget med 35 fot til ovennevnte lengde. Statens dampskip, "Prinds Gustav", hadde sin første tur nordover til Tromsø i 1838. Dette skipet anløp kaia sør for Trondenes kirke.

8. april 1851 gikk "Nidelven" for første gang til Tromsø, med 62 passasjerer, hvorav 12 fulgte med til rutens endepunkt. Trondhjemske kjøpmenn utrustet årevisse ekspedisjoner nordover, under ledelse av sine mest betrodde handelsbetjenter. Også kvinner foresto slike markedsturer. Portoen av den post som ble sendt med "Nidelven" i 1856, beløp seg til 422 spd. 74 skill.

Etter ruten utførte "Nidelven" i 1856 ni turer til Hamburg. Ved sin tilbakekomst fra Hamburg i november 1856 gikk skipet i opplag i elven. I mars 1857 ble dampskipet overdratt til det Nordenfjeldske Damskibsselskap. "Nidelven" ble oppført i selskapets bøker med en verdi på 30.000 spd. Fra 1865 gikk skipet forskjellige turer nordover til Finmark. I 1869 ble skipet avløst av "Hakon Jarl". Sin siste tur utførte "Nidelven" i pinsen 1874, da den bragte de Trondhjemske sangere til det første Nordenfjeldske sangermøte i Kristiansund. I 1876 tok man maskinen ut av dampskipet og innrettet det til magasinskip. 18. Oktober 1895 ble fartøyet halt på land til opphugging på verftet.

Hartløv Aune

Kilder: Korrespondanse med Trondhjems Sjøfartsmuseum ved direktør Randi Larsson, avskrifter deres arkiver, kapitel om damskipet "Nidelven" i et bokverk om sjøfart i eldre tid, opplysninger fra Peder H. Pedersen, Dyrstad og Tore Meyer i Gratangsbotn.

Artikkelen er skrevet av Hartløv Aune 87 år fra Tønsberg.

Forøvrig er Hartløv meget interessert i supplerende opplysninger om skonnerbrikken "Lainetar". Hans farfar omkom i 1883, da båten gikk ned med "mann og mus".

Redaksjonen

For full musikk

Når ein båt er ute for eit uhell, vert det ofte brukt ordet "for full musikk". Etter det eg veit, er det ikkje så mange skip som har gått ned "for full musikk", men nokre er det. Bl.a. om "Titanic" sitt forlis vart det sagt at det vart spela orkestermusikk heilt til orkesteret sto med vatn langt oppover beina. Ved D/S "Tinn" si berømte stabelavløp vart det også spela, men då fekk pipen truleg ein anna låt då skipet la seg over og sank rett etter sjøsettinga. Det minst berømte "for full musikk" –forliset er nok M/S "Rovdehorn" sitt forlis. At musikkskarar ofte har vore ei plage for andre, er nok dette eit godt eksempel på.

M/S "Rovdehorn"

Båten vart bygd i 1919 hjå G. Ottesen, Sagvåg på Stord som "Rovdehorn" (MVKD) for P/R Peder Nedreliid, Rovde og registrert i Ålesund. Båten var rigga for fiske, og var 59,5 ft lang og på 38 BRT. Bygd i tre. Båten hadde sertifikat for 90 passasjerar. I maskina stod det ein M.Haldorsen 2 syl. semidiesel på 40 BHK som gav båten ein fart på ca. 8 knop.

Inn i MFR

Alt i 1921 vart båten kjøpt inn til Møre Fylkes Ruteselskap, og vart sett inn i lokalruter på Sunnmøre og i Romsdal. Båten gjekk jamt og trutt i desse små lokalrutene med last og passasjerar. I 1934 fekk båten nytt kjenningssignal, LHDD.

21 november 1944

Den dagen låg "Rovdehorn" ved kai i Ålesund, og skulle inn i Hjørundfjordruta på ettermiddagen. Båten vart lasta opp, og var fullasta ved avgangstider. Då kom ekspeditøren og spurde om dei kunne ta med seg eit piano som "Møringen" hadde sett att dagen før. Då det ikkje var plass til pianoet i rommet, vart dette sett bak på luka.

Ved Vegsund gjekk kapteinen for å sove. Då dei kom inn i Molaupen i Hjørundfjorden vart kapteinen purra av stuerten, og han sa det var snøtjukke. Like etter kom dei til Ytre-Standal, og lossa og lasta der. No gjekk kapteinen opp og skulle avløysa styrmannen. Då han var på vei opp på brua, gjekk skipet i fjellet med eit smell. Om bord var det rundt 70 passasjerar. "Rovdehorn" fall av fjellet, og kapteinen snudde båten rundt og svinga ut i fjorden for å gå til Ytre-Standal for å kontrollere om båten hadde fått stor skade. Det viste seg lang tid før Ytre-Standal at båten hadde fått stor skade, vatnet fossa inn. Passasjerane vart bedne om å gå på dekk, der dei fekk utlevert livbelte. Kapteinen sette skuta med kurs for næraste land. Dei fann land, og fekk i land eit tau som vart nytta som gelender for livbåten som vart nytta til å få folk på land. Til slutt var det berre kapteinen og ein lettmatros attende om bord. Dei prøvde å få ut den andre livbåten, men det greide dei ikkje, så dei måtte hoppa i sjøen begge to, like etter la "Rovdehorn" seg over og sank. Ho drog med seg livbåten og to personar som sat i denne, bl.a. ei kvinne. Ho vart heltemodig berga av kapteinen som symde rundt i sjøen og fekk tak i henne og drog ho i land. Lettmatrosen vart funnen i god form i ei fjellsprekk av ein robåt som hadde høyrte naudsignala frå "Rovdehorn". "Rovdehorn" sank ned på 70 fannerns djup, og var totalforlist.

Sjøforklaringa

I sjøforklaringa i Ålesund kom årsaka til forliset fram. Pianoet som vart sett på luka bakerst på styrehuset hadde så mykje stål i seg at kompasset hadde kome i ulag med 8 grader mot styrbord. Dette hadde lurt mannskapet, slik at i snøtjukka hadde dei styrt feil med 8 grader, og dette medførte at skipet gjekk i fjellet. Styrmannen hadde styrt kursen sin i god tru, og kunne ikkje lastast for forliset. Etter forholda, var det ei lukke at ingen omkom i ulykka.

Pianoet

Pianoet var utstyrt med ei presenning, og dette flaut pianoet på etter forliset, og dette vart berga. Deretter vart pianoet sendt til Bergen og pussa opp.

Viggo Nonås

Kjelder: Eigne notat. J. C. Egenæs sin samling, Ragnar Ulstein m.fl. "Om samferdsel i Møre og Romsdal". MRF 1920–85 Del 1".

Viktig bok fra Riksantikvaren

Antagelig er alle fartøyvernprosjekter her i landet, kanskje bortsett fra vikingskipene, startet på privat initiativ. Antagelig er vel heller ingen prosjekter fullført uten offentlig medvirkning. Denne arbeidsformen har ført til at mye arbeid i startfasen er utført uten at det er tatt tilstrekkelig hensyn til antikvariske krav og vitenskapelig arbeidsmetode. Nå har vi fått en mulighet til å rette på dette, siden Riksantikvaren har utgitt boka "Flytende kulturminner. En innføring i fartøyvern". Denne boka bør bli obligatorisk lesestoff for alle fartøyvernere.

Mange sier endelig. Nå er mye av den kunnskap som allerede finnes rundt i fartøyvernmiljøene, og mye av den som bør finnes der, samlet mellom to permer. Kunnskap som ofte har vært vanskelig tilgjengelig, eller som møysommelig er samlet inn, ofte ved prøving og feiling.

Tom Rasmussen ved Hardanger fartøyvernsenter har redigert boka og skrevet noen av kapitlene. Fra sitt arbeid, blant annet med restaurering av Skibladner og dokumentasjon av Stord 1 og Hestmanden, har han fått bred kunnskap om mange sider av fartøyvernet. Han har knyttet til seg fagfolk på flere felt, slik at de fleste sider av bevaringsarbeidet er beskrevet. Noen kapitler går dypt inn i fagfeltet, mens andre er mer en oversikt og krever supplerende kilder.

De innledende kapitlene tar for seg prinsipper for fartøyvern: Hva er kriteriene for at et fartøy er verneverdig og hvordan skal det vernes? Det at båtene er en del av landets kulturhistorie er begrunnelsen for bistand fra offentlige myndigheter. Det gjør også at vi må tenke lenger enn til at dette er vår hobby. Motivasjonen må være mer enn et hyggelig miljø og turer på fjorden. Det må hele veien være fartøyets og ikke eierens premisser for bevaring som legges til grunn. Derfor må vi underordne oss de krav som stilles for at båtenes historiske verdi skal bevares. Med økt kunnskap og innsikt øker gjerne forståelsen og interessen for dette.

En del kapitler tar for seg de tekniske sidene av bevaringsarbeidet: Hvilke materialer og hvilken teknologi man hadde da fartøyet ble bygget, og hvordan dette bestemte byggemåte og tekniske løsninger. Likedan hvordan sedvane og moteretninger påvirket innredning og fargevalg. Nåtidens teknikk beskrives også. Vi får kunnskap om overflatebehandling, nødvendige tekniske installasjoner og brannvern.

Så er det en gruppe kapitler som omhandler det "administrative". Her får vi vite hvordan det hele dras i gang, hvordan vi skal vurdere fartøyet vi vil bevare og hvordan finne frem til en hensiktsmessig eierform og organisering av arbeidet. Vi får også kunnskap om hvilke andre instanser vi må forholde oss til, enten det er premissgivere som Riksantikvaren eller Skipskontrollen, fagfolk på verft og fartøyvernentre, eller klubber som har vært gjennom tilsvarende arbeid før, og



Bare et fåtall verksteder i Norge har kunnskaper om klinking av stålkonstruksjoner i fartøyer. På Bredalsholmen dokk- og fartøyvernsenter er utdanning innen klinkerfaget en av hovedmålsettingene i driften.

Foto: Klaus Olsen. Bilde fra boken.

derfor kan bidra med erfaring. Et viktig felt er dokumentasjon. Det er jo ikke bare snaue båten vi ønsker å bevare, men kunnskapen om hvordan den er bygget og drevet, og etterhvert tilpasset skiftende behov og skiftende teknologi. Da kan vi sette båten inn i en større sammenheng, slik at den kan være med å fortelle historie. Ikke bare sin egen, men historien til en bygd, en næring, eller om teknologisk, økonomisk og samfunnsmessig utvikling.

All kunnskapen som er samlet i boka, og i andre kilder det er henvist til etter hvert kapittel, har ofte vært vanskelig å finne frem til. Nå har vi den her. Ved å bruke denne kunnskapen, kan vi som fartøyvernere ta bedre vare på de kulturhistoriske verdier vi forvalter. Arbeidet vårt får en bedre kvalitet, vi får mer igjen for den innsats vi legger ned, og hele fartøyvernsaken får et bedre omdømme.

Boka har i overkant av 200 sider og er rikt illustrert. Den koster 350 kroner og kan bestilles fra Riksantikvarens bibliotek, telefon 22 94 04 00.

Georg Jensen

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

