

DAMPSKIBS

P O S T E N



Dampskibsposten

Dampskibsposten er medlemsblad for Norsk Veteranskibsklub, Veteranskipslaget Fjordabåten, Bergen, Nordhordland Veteranbåtlag og Atløys Venner.

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

Opplag 2.025

Styremedlemmer 2002

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:	
Else Ellila	p: 22 68 52 52

Sekretær: Øyvind Ødegård	64 86 82 55
	90 03 39 22

Nordhordland Veteranbåtlag

N-5991 OSTEREIDET

Leiar:	Pr. telefon
Tor Bjørgaas	56 35 41 82

Nestleiar:	
Vidar Lehmann	55 12 05 76

Kasserer:	
Jostein Sørensen	56 32 21 22

Sekretær	
Viggo Nonås	56 19 19 91

Forside: Veteran kjøreutflukt til Modalen.
Foto: Trine Marcussen.

Baksiden: D/S «Ammonia», 16. juni 2001.
Foto: Johannes Østvold.

Veteranskipslaget Fjordabåten

Postboks 1740 Nordnes
N-5816 BERGEN
www.fjordabaaten.no

Formann:	Pr. telefon
Harald Kvinge	p: 53 41 52 14
	a: 53 49 13 00

Kasserer:	
Arne Lyngtun	55 28 07 31

Sekretær:	
Harald Sætre	55 24 33 57

Atløys Venner

Danielsvike 23
N-6900 FLORØ

Innholdsfortegnelse:

Side

- 3 Veteran kjøreutflukt
- 8 D/S "Oster"
- 10 D/S "Ammonia"
- 11 D/S "Turisten" et klenodium gjenoppstår
- 14 Oslo Havn før og nå
- 18 Prospektkortet Del VII
- 20 Det maritime Gøteborg
- 25 Klassifikasjon og godkjenning av skip
- 30 Ny bok
- 31 Ny bok

Stofffrist neste nr.: 15. april 2002

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
E-post: tho-h@online.no

Veteran kjøreutflukt

Med båt, bil og buss fra Bergen til Modalen

Veteransklaget Fjordabåten og Bergens Tidende inviterte til stor historisk søndagsutflukt fra Bergen til Modalen tur-retur søndag den 9. september 2001. Medarrangører var Indre Nordhordaland Dampbåtlag (INDL), Det Midthordalandske Dampskipsselskap (MDS), "Atløy"s venner, Gaia Veteranbusser, Bergen Nordhordaland Rutelag (BNR), Bergen Veteranvogn-Klubb (BVK) og Modalen Kommune. Når veteranbåt, -bil og -buss trekker i samme retning og arrangerer fellestur, må det bare bli suksess. Og hvilken suksess og hvilken formidabel opplevelse det hele ble!!!

I størrelseorden så deltok det under Modalsutflukten de 5 fjordabåtene Atløy, Bruvik, Granvin, Midthordaland og Tansøy, bilfergen Haus, 7 veteranbusser fra Gaia Veteran & BNR, 3 brannbiler, 1 ambulanse samt 55 veteranbiler fra Bergen Veteranvogn-Klubb. Hele 800 passasjerer ble fraktet enten i veteranbåt eller i veteranbuss til Mo, og i tillegg kommer alle de som kjørte med bil. Dette arrangementet kan sies å være en naturlig oppfølger etter Nordsteam 2000, som var arrangert i Bergen på denne tiden i fjor, og nok en gang var det Øyvin Konglevoll som lot idé bli til handling. Tanken bak denne Modalsutflukten var å følge M/S Bruvik i sin ordinære søndagstur rundt Osterøy og i tillegg gjenoppleve noe av det som skjedde i Bergen og omegn for 30-40 år siden. Derfor ble alle disse bergensrelaterte foreningene og gode kreftene til lands og til vanns forenet, for å følge M/S Bruvik i sin ferd til Mo.

Det var et yrende liv langs kaiområdene ved Bryggen i Bergen denne søndag morgenen klokken ni. Forventningsfulle passasjerer gikk målrettet mot de stolte fjordabåtene, og mannskapet stod smilende og tok dem hjertelig imot da de gikk over landgangen og ombord. Mellom fjordabåtene og kaiskurene stod staselige snutebusser og andre rutevogner oppstilt etter hverandre, og flotte uniformerte sjåfrører ønsket også her sine reisende velkommen. Det var lagt opp til en historisk og nostalgisk rundtur med veteranbåt den ene vei og veteranbuss den andre vei til og fra Modalen. Historisk tur, fordi dette var første gang at Modalen skulle få besøk av så mange tilreisende og eldre kjøretøy på en og samme gang, samt at svært mange av disse kjøretøyene aldri hadde vært der før. Nostalgisk tur, fordi reiseruten, som gikk sjøveien og landveien, var lagt opp etter fordum tids veivalg. Denne kombinasjonen mellom mimring og gjensyn var med på å skape en folkefest av dimensjoner. På havnen i denne myldringstimen, var der også svært mange veteranbiler fra Bergen Veteranvogn-Klubb som så absolutt var med på å komplettere havnebildet.

Da klokken var slagen ni, ringte skipsklokkene for tredje gang, og hurtigløperen M/S Bruvik, som altså går daglige rundturer Bergen - Modalen, viste vei og var



Dette oversiktsbildet fra kaiområdet ved Bryggen i Bergen er tatt fra en Magirus brannbil stigebil fra 1956, 14 meter til vær! En takk til dere i Bergen Brannvesen for stor velvillighet... Vi ser at M/S Granvin, M/S Atløy, M/S Tansøy og veteranbusser er klare til å ta passasjerer med på en eventyrlig rundreise Bergen - Modalen.

Foto: Trine Marcussen



Kjøretøykortesjen ankom Salhus fergekai for å bli fraktet videre med bilfergen M/S Haus, samtidig som M/S Granvin la til kai for å plukke opp enda flere passasjerer som skulle ta sjøveien til Modalen.

Foto: Trine Marcussen.

første båt som la fra kai. Etter at alle fjordabåtene hadde kastet loss inne i Vågen, la også busskortesjen på vei, med brannbiler i front. Deretter fulgte en majestetisk og stilfull lang rekke med 55 veteranbiler pent etter. Bilkortesjen fulgte båtene så langt det lot seg gjøre; ut Bryggen, Sandviken og rundt Eidsvågneset. Ved Salhusveien fikk vi nok en gang se fjordabåtene på avstand fra våre bil- og bussvinduer, mens nærkontakt og hyggelig gjensyn fikk vi ved vårt første destinasjonssted Salhus fergekai, - et nasjonalt kulturminne som ble restaurert i Kulturåret 2000 av Statens Vegvesen. Dette fergeleiet er for lengst nedlagt, men blir gjenåpnet ved spesielle anledninger, slik som Modalsturen innbød til.

Ved den restaurerte Salhus fergekai lot bilfergen M/F Haus oss få kjøre ombord etter gammel tradisjons plassering, hvilket innebar at utrykningskjøretøy fra brannvesen & helsevesen hadde sin selvsagte plass aller fremst i køen. Deretter busser, og så helt til sist fylte de opp med personbiler. Siden det var så populært å bli fraktet med bilfergen, måtte Haus kjøre i to omganger fra Salhus til Knarvik. For de som ikke ville vente, var alternativet å kjøre over Nordhordalandsbroen for videre felleskjøring fra Knarvik fergekai. Forøverig hadde hurtigløperne M/S Bruvik og M/S Midthordaland for lengst vært ved denne fergekaien i Salhus for å plukke opp passasjerer.



Et historisk møte mellom veteranbil-, -buss og -båt var å oppleve i Mo. Dette ble en stor folkefest og mange var møtt frem ved kai for å ta vel i mot de stolte fjordabåtene. Foto: Trine Marcussen

Ved Ostereidet var det kaffe- og vaffelpause. Noen busser tok også turen ned til Bjørsvik for å hilste på en gammel kjenning som var pent pyntet med flagg og vimpler, nemlig D/S Oster som ligger til kai for restaurering. Det tar flere dager å fyre opp maskinen, og grunnet nødvendig arbeid på båten, var den dessverre forhindret fra å delta på Modalsutflukten. Men neste gang...?...

Kjøretøykortesjen dro videre langs Osterfjorden til smale og grunne Mostraumen for felles picnic. Med medbrakte stoler, bord, mat og drikke, var vi klar for å se det flotte synet av veteranbåtkonvoien med Bruvik, Midthordaland, Tansøy, Atløy, Granvin og til sist Haus, som i kjølvannet av hverandre snart skulle passere oss i en avstand av bare 20 meter. Sansen for fordums kjøredoninger ser ut til, spesielt i Bergen, å ha en magisk tiltrekningskraft på svært mange mennesker. Derfor måtte vanlige veifarende pent finne seg i at moderne biler ble hensatt i hovedveien og inne i tunnelen rett ved, og at verden stanset opp for en liten stund. Mange skuelystne var kommet til og folk stod oppstilt foran 70 veterane kjøretøy, som stod med radiatoren vendt ut mot vannkanten, og så båtene som passerte ved innløpet til Mostraumen. Grunnet alle passasjerene som stod ved båtripen vendt i retning mot kjøretøyene, krenget båtene merkbart. Et lignende syn har vel aldri vært sett i selve Mostraumen før. Lydene av båtenes motordrift blandet seg med musikken som var ombord, og

hese bilfløyter svarte kraftige båtfløyter da båtene gikk gjennom Mostraumen. Alt dette skapte en helt spesiell atmosfære og en romantisk stemning, - ja det var nesten noe uvirkelig over det hele.

Vi møtte båtene igjen i Mo klokken to. M/S Bruvik hadde da inntatt sin faste plass ved kaien, mens M/F Haus som også har gått i fast rute til Mo, ventet på ledig kaikapasitet. Deretter var det felles storsamling og hygge langs kaiområdet, og med torader- og storbandmusikk i fra båtene, slik det hele tiden hadde vært underveis, ble der nokså stemningsfullt. Det var kø for å komme ombord i båtene, det var kø for å spise i båtene, og det var kø for å komme i land igjen fra båtene. Det var til og med kø for å komme med bil inn til Modalen. De regner med at folketallet i landets nest minste kommune Mo var tidoblet denne dagen, hvilket betød at over 3000 personer hadde funnet veien til Mo. Middagskapasiteten ble fort sprengt, til tross for servering både ombord i båtene og i kroen "Modalen Sjø og Fritid". Nærbutikken måtte derfor åpne for å dekke behovet. Hele bygda stod på hodet, og trolig har det aldri vært så mange folk der før som på denne søndagen. Imponerende nok hadde mange pensjonister tatt seg en tur i gästolen fra aldershjemmet og ned til kaiområdene. Så mye betød denne gedigne veterantreffbegivenheten, spesielt for den eldre garde!

Presis klokken fire hørtes skipsklokkens klang nok en gang, hvilket betød samlet avgangstid for båtene tilbake til Bergen igjen. Beregnet ankomsttid var tre-fire timer senere, avhengig av antall anløpte dampskipskaier underveis. Båtene ventet på hverandre rett før Mostraumen, for nok en gang å gå i stolt følge gjennom Mostraumen. Det var et praktfullt syn å se det fra land, og vakkert var det også å få oppleve dette fra sjøsiden. Fortsatt var der mange folk og veterane kjøretøy som møtte frem ved Mostraumsutløpet for å se båtene passere på nært hold.

Hva er det egentlig i oss som skaper slik en fasinasjon og begeistring når disse gamle bilene, bussene og båtene møtes på slik en fullkommen måte som de gjorde i Mostraumen og under Nordsteam 2000 Bergen? Jeg aner ikke. Jeg aner virkelig ikke svaret på dette. Men jeg er svært takknemlig for at noen ildsjeler tar det initiativ og det store og tunge løft slik at vi får ta del i denne opplevelsen. Bergensere kan virkelig kunsten å få alle til å trekke i samme retning, og Bergen og omegn er som skapt for slike begivenheter!

Trine Marcussen



D/S "Oster"

Sine kapteinar gjennom 56 år, 1908 – 1964.

I 1906 sende Modalen kommune ei oppmoding til styret i Indre Nordhordlands Dampskibsselskap, om at det måtte byggjast ein ny båt, som kunne forsera isen og dermed bryta den årlege vinterisolasjonen for kommunen.

På årsmøtet for INDS i 1907 vart det gjort eit vedtak om å byggja ein båt som måtte klare å ta seg fram til trygg iskant innanfor Mostraumen.

Christiansands Mek. Værksted fekk oppdraget og byggingen kom i gang på nyåret i 1908.

Båten vart overlevert til INDS det same året og fekk navnet D/S "Oster".

Tobias Andersen Hordvik vart den første "Oster" – kapteinen.. Han var fødd i 1867 og hadde fartstid frå 1886 på rutebåtane, som gjekk på Sør – og Osterfjorden.

D/S "Oster" viste seg å innfri forventningane til isbrytinga og gjorde også god fart og vart ein vel omtykt båt for dei reisande. Kvart-over-to laurdagsettermiddagane var det "Oster" som låg i teten når båtane kappast nordover By-fjorden om å koma først til Salhus.

Kaptein Hordvik førte "Oster" fram til 1931. I avisutklipp kan ein lesa: "Kaptein Hordvik på "Oster" legger opp etter 45 års teneste. Han har ikke hatt nogen uhell av betydning i disse årene, og er blitt en meget avholdt kaptein av det reisende publikum. Hordvik'en på "Oster" var alltid våken i ruten og har hatt mang en hård tøm, ikke minst vintersdagen når isen ligger på fjorden. Som en erkjentlighet for hans store arbeid i selskapets teneste holdt styret en fest for ham på Hotel Rosenkrantz og han ble også overrakt en gave i sølv."



Kapt. Hordvik

Andreas Mostrøm tok over etter kaptein Hordvik. Han var fødd i 1886 og begynte i selskapet i 1910. Kaptein Mostrøm førte "Oster", med unntak av krigsåra, like fram til han vart pensjonist i 1952.

I avisutklipp kan ein m.a. lesa at: "En pryd for standen går i land. Det vil nok bli ekstra folksomt på kaiene i "Oster"s rute i dag og i morgen. Og det er lett forståelig ettersom det er siste gang den joviale og populære kaptein Andreas Mostrøm fører kommandoen om bord. For passasjerene har det alltid vært en betryggelse å vite at Mostrøm var på broen."

Kaptein Mostrøm fekk også diplom frå Foreningen til dyrenes beskyttelse, då han alltid sytte for at dyra vart tekne godt vare på, når dei vart sende med båten hans.



Kapt. Mostrøm.



D/S "Oster" ved kai på Mo i Modalen 10. Juni 2001.

Foto: Marie Tepstad.

Desse to første kapteinane sine lange tenestetider om bord på "Oster" fortel oss litt om det omdøme som "Oster" hadde på denne tida.

Er det nokon annan fjordabåt som kan visa til maken, berre to kapteinar på 44 år?

Johan Fyllingsnes, fødd i 1890, vart den tredje kapteinen. Han hadde vore styrmann med kaptein Mostrøm i fleire år og tok over etter han i 1952. Han gjekk av med pensjon året etterpå, i ein alder av 63 år.

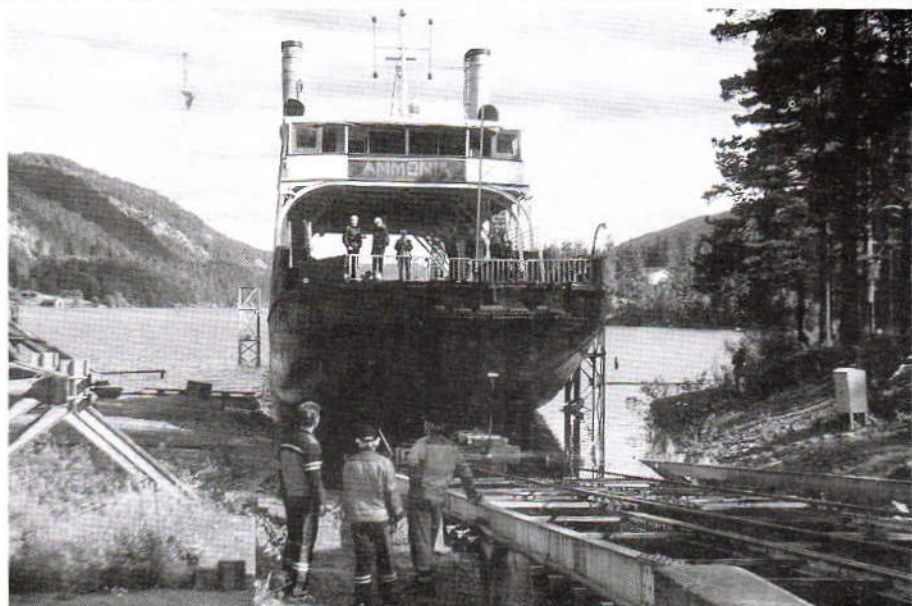
Johannes Haugland, fødd i 1897, vart den fjerde kapteinen om bord på "Oster". Han sto ombord frå 1953 og fram til han vart pensjonert i 1957.

Magnus Håland, fødd i 1908, vart den siste kapteinen om bord på "Oster". Han var i tenesta like fram til "Oster" vart utrangert i 1964.

Takka vera dei dugande kapteinane og mannskapa deira klarte D/S "Oster" å vera eit godt bindeledd mellom by og land i 56 år.

Tor J. Bjørgaas

D/S "AMMONIA"



D/S "AMMONIA", Norges største dampskip på slippet.

Foto: Johannes Østvold.

At Norges største dampskip "AMMONIA" var slippsett etter 10 års opplag burde vel interessere Dampskipsposten, så jeg sender noen bilder fra sjøsettingen 16. juni og fra første tur over Tinnsjøen etter slippsettingen. Jeg tok også noen bilder fra maskinrommet, men nå er det vel slippsettingen som er nyheten.

Jeg har sett vakrere damper enn "AMMONIA" utvendig. Flat i dekket med overbygningen på styler. Men det er den indre skjønnhet som teller og der er "AMMONIA" suveren med Norges fineste maskinrom, og de velbevarte salonger. Men jeg må innrømme at "BØRØYSUND" lukter bedre, for der er det ekte dampskipslukter, mens "AMMONIA" lukter dieselolje, og de andre utmerkede dampskip lukter fyringsolje.

I sommer var jeg i Ålesund og Bergen og beundret alle de vakre seilskutene (som gikk for diesel) og dagene imellom var jeg på Lillehammer og fekk tid til en tur med "SKIBLANDER" fra Hamar til Lillehammer og fekk fotografert interiører. "OSTER" hadde kommet seg, med ny Ostermast i stedet for den rustne Vakamasten i fjor, men tom innvendig.

Johannes Østvold

D/S "Turisten", et klenodium gjennoppstår

Den 1. desember 1967 ble "Turisten" senket i Femsjøen i Tistedal i Østfold. Alle trodde at den "gamle damen" fra 1887 nå var død og aldri mer eksistere som et flytende fartøy. Men slik skulle det ikke bli, - etter godt å vel 30 år nede på 20 meters dunkelt dyp i Femsjøen ble vraket hevet i 1997. Selv om vassdragets tidligere dronning er sørgelig medtatt og rød av rust er det folk som satser på å gjenopplive denne fordums storhet.

Stiftelsen D/S "Turisten" ble etablert i 1997 og målet er at båten igjen damper i år 2007 med turister i Haldenvassdraget. Restaureringsoppdraget skal utføres i flere etapper og rett før jul i fjor kom veteranen landeveien til det velrenomerte båtbyggeriet Hansen og Arntzen i Bamble.

Gode referanser

Det er antagelig på grunn av det solide arbeidet båtbyggeriet utførte på restaureringen av kongesjaluppen "Stjernen", at det nå også har fått kontrakt på å gjenoppbygge skroget til den gamle dampbåten i første omgang. Men det er i svært dårlig forfatning. - Ifølge daglig leder Steinar Arntzen må mer en 60 prosent av plater og spant skiftes ut.

Foreløpig er det gjort avtale om å restaurere skroget og bare dette er en jobb til ca. 7 mill. kr. Denne jobben vil antagelig ta drøye to år.

Deretter må alt det andre komme til, slik som ny dampkjele, alt nødvendig maskinutstyr må monteres og endelig en fullstendig oppbygging også over vann-

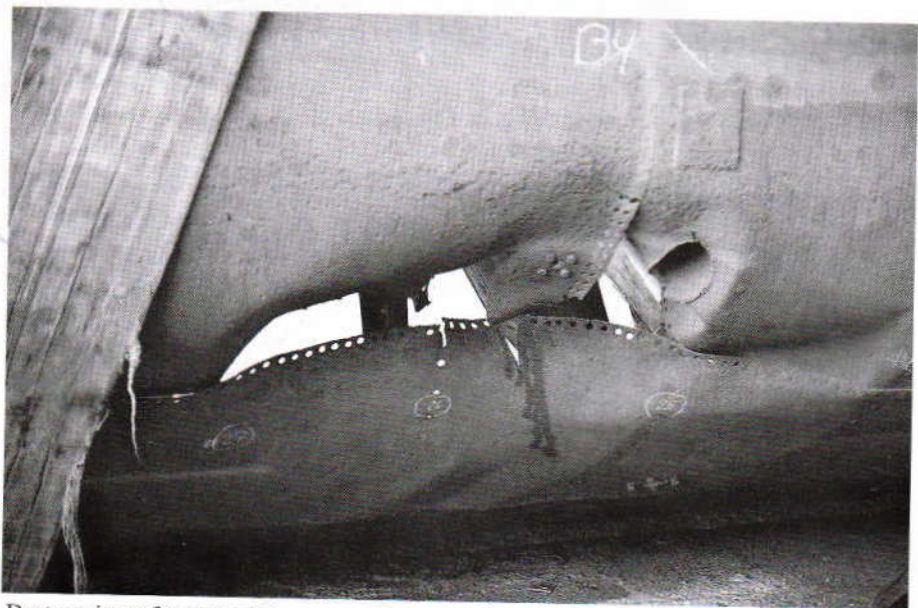


D/S "Turisten" ved Ørje, en stille og blank sommerdag fullastet med turister og annet ferdafolk.



Båtbyggere fra Hansen og Arntzen er i gang å gjennoppbygge D/S "Turisten".

Foto : Thor Hansen



Dystre minner fra sprengingen og senkingen av båten i 1967 .

Foto Thor Hansen.

linjen, slik at båten kommer i samme stand som under kong Haakons besøk om bord i 1909.

Lang historie

Bestillingen av båten ble foretatt på Nylands Mek. Verksted i Kristiania tidlig på året 1887. På forsommeren samme året ble "Turisten" fraktet i deler på jernbane fram til Tistedal og satt sammen ved Femsjøens bredde. Allerede i juli, fortsatt i det samme året, dampet den av sted i Haldenvassdraget. – Man kan ikke klage på tempoet i de dager.

Langde på båten er drøye 25 meter og høyeste tillatte passasjerantall 143. Dampmaskinen utviklet ca. 100 HK ved 120 omdreininger i minuttet. Da det var en del lave bruer på strekningen Tistedalen og Skulerud ble «Turisten» utstyrt med en skorstein som kunne felles ned. Båten fikk

stor betydning for folket inne ved grensetraktene, men "Turisten" skulle som som så mange andre innsjøbåter i landet få oppleve skiftende tider. Fra virkelig storhetstid til nedgangstider, hvor landeveien fikk samfunnets hele oppmerksomhet.

Dampskibsposten vil følge utviklingen av dette store kulturhistoriske prosjektet videre fremover med spenning. Vi krysser fingrene for initiativet og håper vi kan oppleve båten med en glitrende kjølvannstripe etter seg og med dekk og salonger fulle av begeistrede tilbedere fra inn – og utland.

Stadig flere opplever at en tur på vannveiene er en hyggelig og fin kontrast til kjøkjøring og andre hektiske reisemåter.

Thor Hansen

Se også Dampskibsposten nr. 50, "Opp fra dypet", side 30.



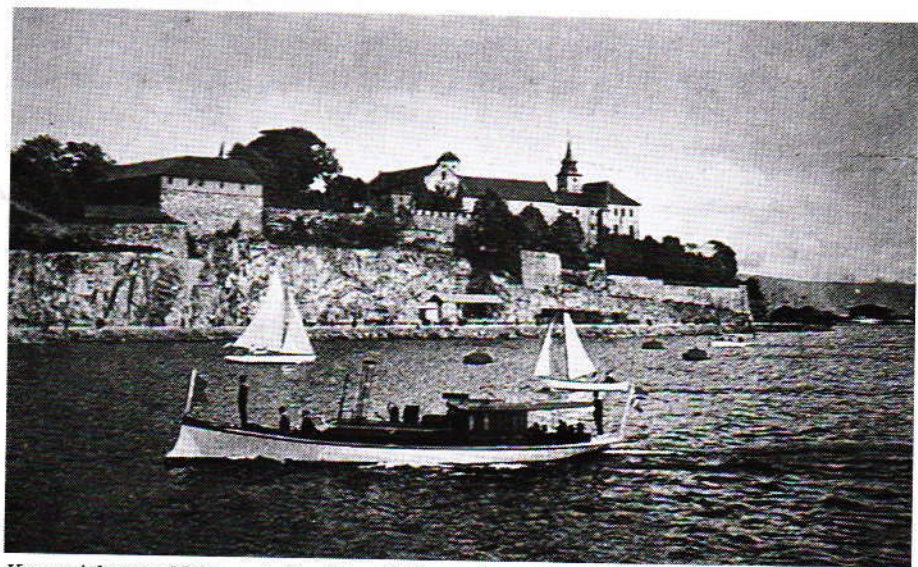
Mye jobb å ta fatt på!

Foto. Thor Hansen.

Oslo havn før og nå



Polarskipet "Fram" 1893 på reden i Pipervika. Akershus festning i bakgrunn.



Kongesjaluppen "Stjernen" på vei inn til Honnørbygga , ca. 1910.



"Royal Princess" besøk juni 1994. "Christian Radich" til venstre.

Foto: John Østby.

Fra John Østby i Oslo har Dampskibsposten fått en serie med tekst og bilder med inntrykk fra Kristiania og Oslo havn før og nå. – Gamle Kristiania fra postkort og dagens Oslo havn fra foto. Hver serie er avbildet fra samme vinkel og man ser at mangt og meget er blitt forandret opp gjennom tidene. Vi takker for det og bringer nye spennende bilder i bladet framover.

DAMPSKIBSPOSTEN

Selv om man ikke er tilsluttet noen klubb er det fullt mulig å abonnere på bladet.

Dampskibsposten kommer ut med 3 nr. pr år og koster kr. 115.- i året.

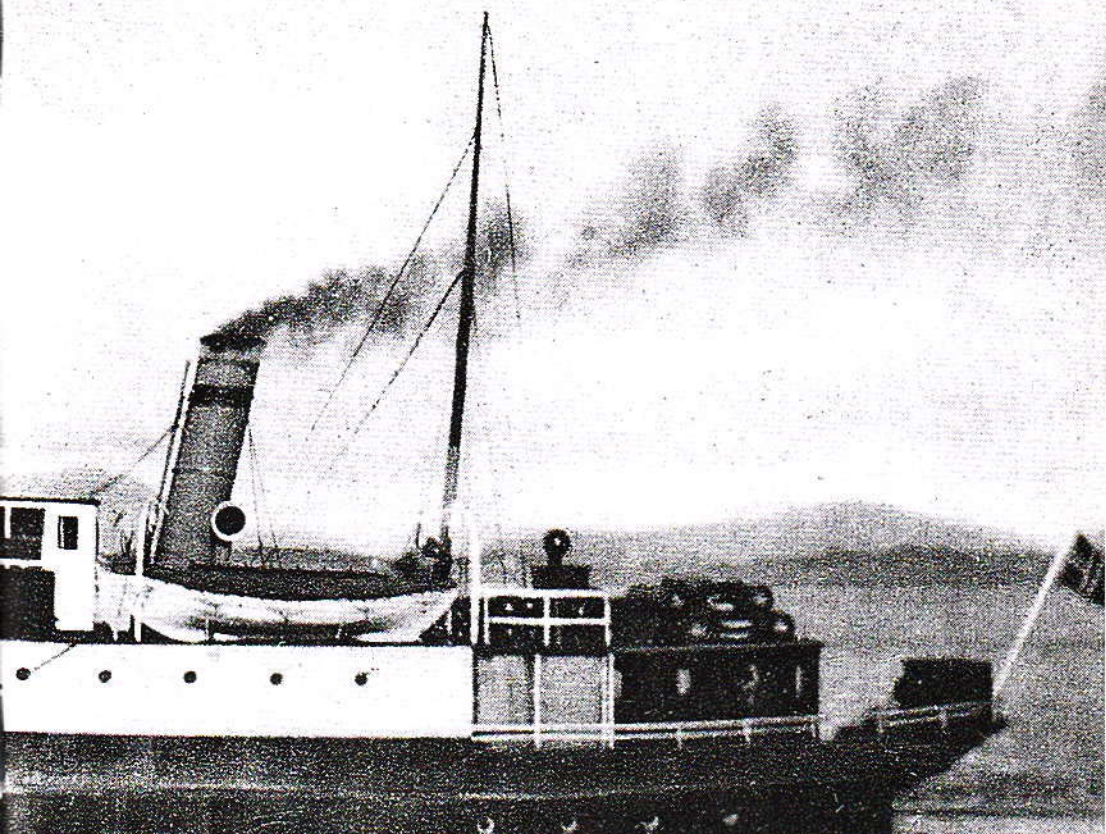
Ta kontakt med redaksjonen hvis du vil ha bladet tilsendt.



D/S Möringen
Aalesund.

D/S "Møringen", Aalesund.

Foto: HavannaMagasinet A/S, Aalesund. Jostein Sørensens samling.



*Eneret:
HavannaMagasinet A/S
Aalesund.*

Prospektkortet Del VII

Mange forbinder nok fjordabåtene først og fremst med Vestlandskysten og den sjøverts forbindelsen mellom by og land. Ikke desto mindre har fjordabåten, under andre navn og begreper, vært en livsnerve mange steder langs vår langstrakte kyst. Således hadde også Mørkekysten sin rike flere av lokalruteskip, eiet og drevet av et assortert utvalg dampskipsselskaper – de fleste små, med lokal tilknytning og beskjeden tonnasje.

Ett av disse selskapene var Voldens Aktie-Dampskipsselskab med adresse Volda. I sin forholdsvis korte levetid hadde selskapet i alt 3 dampskip; D/S "Varde", D/S "Møringen" og D/S "Erik Jarl". D/S "Varde" hadde ord på seg å være en stor kullsluker, og ble snart lang opp. Selskapet seilte derfor lenge kun med "Møringen" før "Erik Jarl" ble kjøpt i 1918. Dette ver et eldre skip, bygget ved Thronhjems Mek. Værksted i 1889.

D/S "Møringen" var levert til Voldens Aktie-Dampskipsselskab i oktober 1901 fra Christianssands Mek. Værksted som verkstedets byggenr. 95. Skipet var på 100 bрт., med målene 91,2/16,2/10'. Maskinen var en compound av verkstedets fabrikat på 27 nhk (134 ihk) som gav en fart av 9 mil. Arrangementet var det tradisjonelle på denne type båter, med 1.plass salonger akter og 2. plass forrut. Sertifikatet lød på 178 passasjerer.

I hele 57 år skulle denne lille båten tjene lokalsamfunnene på Mørkekysten – en tjeneste det står all respekt a.

Etter levering gikk "Møringen" straks inn i lokalruten på Austrefjorden, Dalsfjorden, Volda og Ålesund – i sterk konkurranse med Søndmøre Dampskipsselskap. Båten fikk snart ry som en god sjøbåt, og det kom vel med på de mange værharde strekningene i ruteområdet. Rutene var lange og stoppestedene mange, med ferdafolket tok tiden til hjelp og innrettet seg som best de kunne.

I juni 1920 gikk Voldens Aktie-Dampskipsselskab, sammen med et 10-talls andre småselskaper, inn i det nystartede Møre Fylkes Ruteselskab – det senere Møre og Romsdal Fylkesbåtar. Ved overtagelsen hadde Voldens Aktie-Dampskipsselskab to skip; lille "Møringen" fra 1901 og den 213 bрт store D/S "Erik Jarl" fra 1889.

D/S "Møringen" fortsatte i sine gamle ruter under MFRs skorsteinsmerke, og fikk på 1920-tallet innredningen modernisert og omarrangert. Etter hvert ble båten overført til lokalruten Ålesund – Nordøyane – Brattvåg, og Ålesund – Fosnavåg – Runde. Under krigen fikk "Møringen" gå uten de dramatiske hendelser som ble andre rutebåter til del på Mørkekysten.

I april 1952 ble den nye sjøbussen M/S "Haram" satt inn i ruten på Nordøyane, og gamle D/S "Møringen" ble degradert til reserveskip. Tidvis ble den ennå benyttet i forskjellige lokalruter, men midt på 1950-tallet ble den lagt opp for salg. I 1958 var

det ugjenkallelig slutt, og denne tro sliteren ble solgt til Arendals Skips Ophugnings Co, for levering i juni samme år. Men til Arendal og skjærebrennerne der skulle "Møringen" aldri komme. 30.juni, på vei sydover, forliste båten 2 nautiske mil av Nødingen Varde – heldigvis uten tap av menneskeliv.

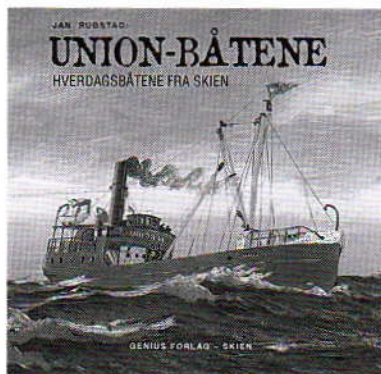
I juni 1962 blir så gode, gamle "Møringen" slettet av skipsregisteret som forlis.

Jostein Sørensen.

BOK OM UNION-BÅTENE

Hverdagsbåtene fra Skien

JAN RUGSTAD fra Skien er forfatteren som står bak boken «UNION-BÅTENE» – Hverdagsbåtene fra Skien –. Det var rederiet A/S Transitt, Skien som sto for driften av alle Union-båtene fra I til VII. Det var ruten mellom Skien til Oslo som var hovedtyngden, Union-båtene lastet ca. 150 tonn og brukte omkring 12 timer på turen til Oslo. Union-båtene var ca. 95 fot lange, 19 fot brede og ca. 8 fot dype. Bokformat: Br. 21 cm, høyde 20 cm og 72 sider med mange bilder.



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

Kan også bestilles på e-mail: post@geniusforlag.no

www.geniusforlag.no

Stivbind - Pris kr. 198,- m/porto

Antall eks.:

Navn

Adr.:

Postnr.:

Underskrift

Det maritime Gøteborg

Et reisetips til sommeren

Gøteborg har mye å by på for maritim interesserte "ship – lovers". Langs Gøtaelven er det miljøer som lokker titusentalls besøkende fra nært og fjernt hvert eneste år. Høyest rager den 4-mastede barken "VIKING" som i mange år har vært et imponerende blikkfang midt i Gøteborgs havn. Høyeste punktet på stortoppen er hele 55,5 meter over vannflaten, som speiler det flotte fartøyet som oser av kraft, storhet og skjønnhet.



Barken "Viking"

Foto: Thor Hansen.

Dette klenodiet fra 1906 som har ridd av så mange stormer seiler ikke lenger og de tidligere enorme lasterommene som før var fylt med kull og salpeter, sement og gjødning, er nå ombygget til en ny og viktig oppgave innen hotell, restaurant og konferansebehov.

Fartøysmuseum

For å skryte av svenskene så er de flinke med tradisjoner og ta vel vare på den maritime kulturarven. De kan nemlig slå i bordet med at de har verdens største fartøymuseum. Rett ved "Viking" og Gøteborgsoperan ligger 13 museumsfartøy i det som blir kalt Gøteborg Maritima Centrum.

Her finnes fartøyer fra 1875 og framover vel bevart for ettertiden. Her kan man besøke jageren "Småland" fra 1952 eller gå ned i "dypet" av



Fra Gøteborg Maritima Centrum.

Foto: Thor Hansen

ubåten "Nordkaparen" som ble bygget i 1962. Disse viser hvor trangt det kan være ombord i et marinefartøy.

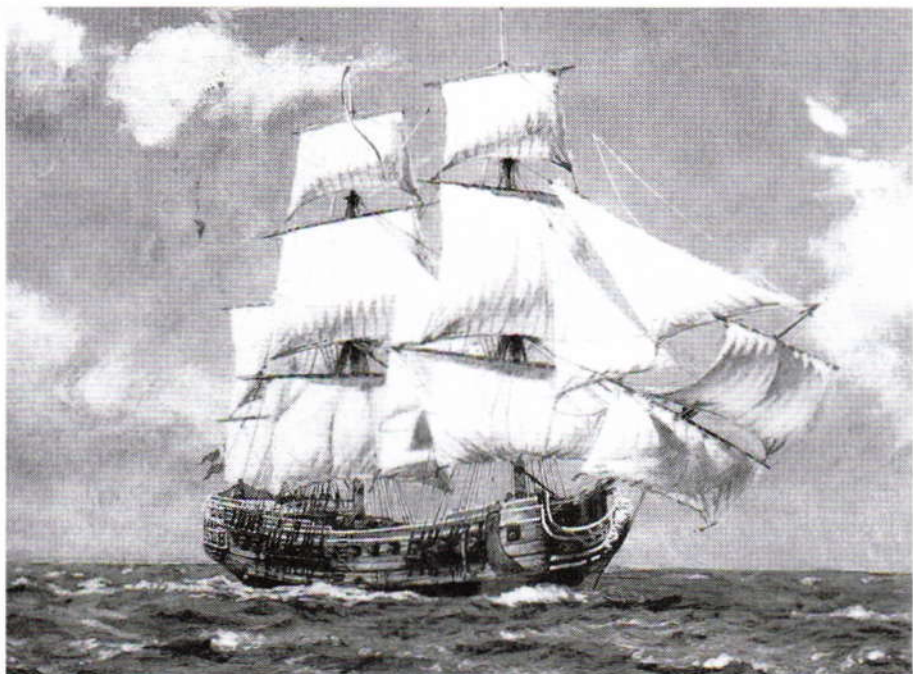
Videre finner man et lastefartøy, et fyrskip, en monitor, gamle slepebåter for å nevne noen av alle severdighetene.

Sjøfartsmuseet

God tid bør man ha for å oppleve det maritime Gøteborg. - Sjøfartsmuseet med Akvariet og den tropiske avdelingen er vel verdt å ta med seg. Her vises bl. a. 400 års svensk sjøfart i krig og fred. Under vår vandring på Sjøfartsmuseet kom vi over en plakat som kan være greit å gjengi i Dampskibsposten. Den tegner langt fra noen rosenrød tilværelse for dampskipsmannskapene før i tiden.

Ångbåtskansen

Här under backen ligger vår skans.
Här løper ankarkättingen gjennom hølken
stänker surt vatten och rost på oss når
vi försöker sova.
Här ligger kojerna förtöjda mot kylande
fartøysjärn, isolerade med tunn träpanel.

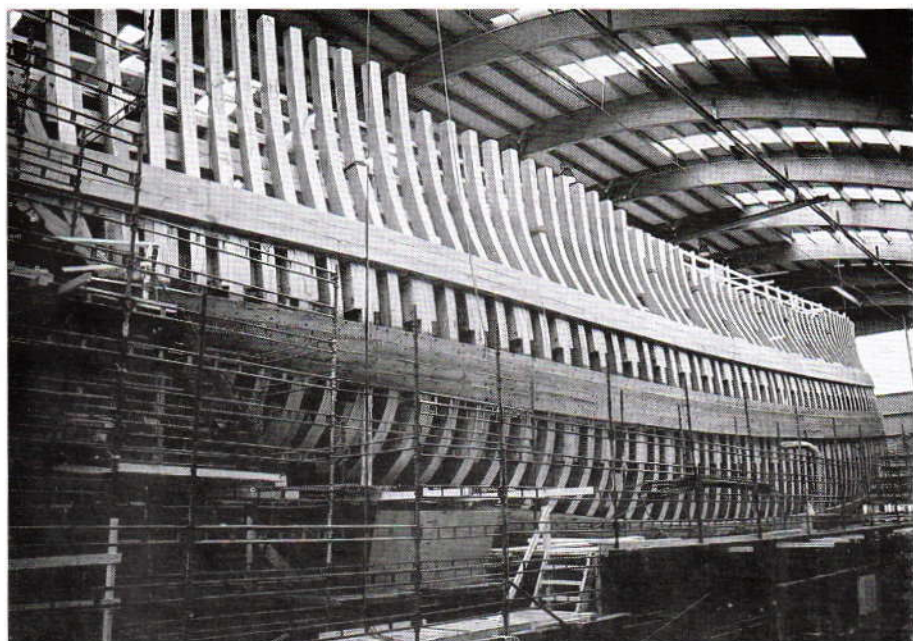


Slik blir Ostindiefararen "Götheborg" som skal seile til Kina.

Här fryser kojkläderna fast mot skottet.
Här härskar de omönstrade.
De som seglar uten hyra. Ohyran, härskarorna av kackerlackor
ock vägglöss

Vad är det som luktar här inne?
Inget särskilt !
En helt naturlig stank från skansen i
en kolfyrad lastholk;
fuktig rost, surt sjövatten från förpiken,
fotogenos, möjliga bramduksbyxor, unkna sticktröjor,
härskan skaffning, inpyrd svett,
stinkande urin, ruttna madrassar, kvälände olja
ock sot.

Friskluft får vi i natt når backen far in
i skitväder ock skansen som vanlig måste
utrymmas.



Fra byggingen av den nye ostindiefareren.

Foto: Thor Hansen.

Ostindiefareren "Götheborg"

Man kan ikke forlate Gøteborg uten å få med seg det spennende byggeprosjektet "Götheborg".

Her kan man se svensk fartøyhistorie vokse fram og på god vei gå i oppfyllelse. På verftet Terra Nova ute ved Eriksberg bygges en kopi av en historisk handelsfregatt fra 1700 tallet.

Bakgrunn for dette gedigene prosjektet er det Svenske Ostindiska Companiets flaggskip "Götheborg". I 1745, på sin tredje reise fra Kina med sin dyrebare last av porselen, te, krydder, brennevin m.m., klarte "Götheborg" å forlise i klart og fint vær 900 meter utenfor Nya Älvsborg festning i havneinnløpet til Gøteborg.

Dramatiske tabber og katastrofer som de gamle svenske sjøfarerne gjorde med f.eks. "Vasa" og "Götheborg", har gjort sitt til at dagens svensker har vakt oppmerksomhet verden over med gigantiske bergingsarbeid, konservering, - restaurering og ikke minst rekonstruksjonsarbeid.

Skulle det være mulig å bygge en ny ostindiefarere? Denne tanken utarbeides i 1992 – 93 og ble lagt fram for Det Norske Veritas og Svenska Sjöfartsverket. – Jo, - det skulle kunne gå å bygge et nytt fartøy under visse forutsetninger. Behovet i første omgang var mennesker og bedrifter som støttet prosjektet med kunnskaper, kapital og materialer.



En treskjærer i arbeid.

Foto Thor Hansen.

Målet er å tilpasse et 1700- talls skip til moderne teknologi, med moderne installasjoner under vannlinjen og med historisk korrekthet over, og igjen seile en ostindiafarer til Kina.

Hver dag skjer nye framsteg til den svenske kulturarven. Mellom 30 og 40 håndverkere arbeider daglig ute på skipet eller på verftets forskjellige avdelinger.

I 1999 besøkte ca 80.000 personer verftet. Det beviser en stor interesse for prosjektet og samtidig kjærkomne inntekter. Det er også mulig å kjøpe deler av skipet og på denne måten være med på å bli en symbolsk medeier i skipet. Det er utstyr og deler i alle prisklasser, fra en håndsmidd spiker til kr. 200,-, til tyngre komponenter i 100.000 kr. klassen.

Det gjenstår mye arbeid innen skipet er klar for avseiling til Kina i 2004. Det skal bli spennende å følge dette store kulturløftet.

Thor Hansen

Klassifikasjon og godkjenning av skip

For å få et skip forsikret, kreves det at skipet er klasset i et klassifikasjonsselskap. De fleste land med betydelig handelsflåte har sine egne klassifikasjonsselskaper, hvorav de viktigste er: Lloyd's Register of Shipping (engelsk), Det Norske Veritas, American Bureau of Shipping, Bureau Veritas og Germanischer Lloyd.

Den alt overveiende del av den norske flåte bygges til Det Norske Veritas klasse. Å ha klasse i et klassifikasjonsselskap, betyr at skipet når det er ferdigbygd, tilfredsstiller det klassifikasjonsselskapets krav eller regler for vedkommende klasse, og at klassifikasjonsselskapet deretter holder løpende kontroll med at skipet tilfredsstiller klassens krav.

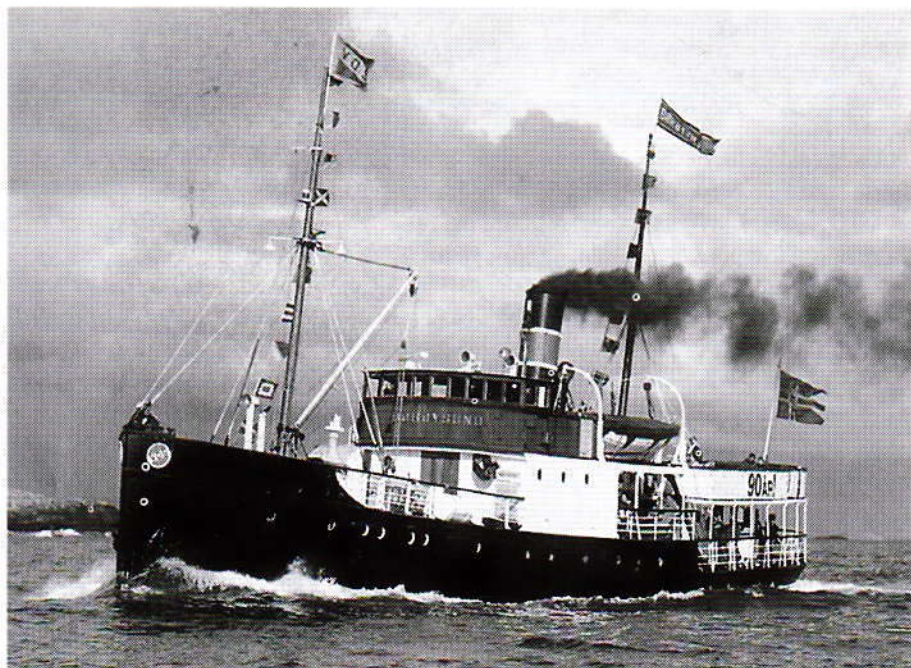
Klassifikasjonsselskapene utgir detaljerte regler for hvilken styrke skipet i sin helhet, og i forskjellige detaljkonstruksjoner skal ha. Reglene skal sikre at skipet har tilstrekkelig styrke til å motstå påkjenningene fra sjø og last. Ved konstruksjon av skipet må en påse at de forskjellige styrkedeler tilfredsstiller klassifikasjonsselskapets regler. I praksis vil en dimensjonere de forskjellige deler av skipet på grunnlag av regler, utarbeide tegninger der de forskjellige dimensjoner er angitt, og oversende tegninger til klassifikasjonsselskaper for godkjenning. Dimensjoner og materialer kan ikke betraktes som godkjent før man har fått approberte tegninger i retur. I tillegg til at klassifikasjonsselskapene godkjenner tegninger og dimensjoner, fører de også tilsyn med fremstillingen av byggematerialer og tilsyn med skipet både under selve byggingen og senere når det er i drift.

Statlig kontroll

Ved siden av forskrifter for nedlasting, her statlige institusjoner ofte egne regler for bygging og drift av skip, regler som til dels kommer i tillegg til klassifikasjonsselskapenes regler. Statens regler er framsprunget fra hensynet til den menneskelige sikkerhet som er manifestet ved internasjonale, bindende konvensjoner. I Norge er det Sjøfartsdirektoratet som utgir regler på dette området og som har plikt til å påse at reglene blir overholdt. Sjøfartsdirektoratets regler bygger på Sjødyktighetsloven og andre lover som er vedtatt av Stortinget. Reglene finnes i Sjøfartsdirektoratets egne publikasjoner. Sjøfartsdirektoratets myndighet gjelder hele skipet, dets utforming og også dets styrke, men aksepterer anerkjente klassifikasjonsselskapers styrkereglene. D.v.s. hvis skipets styrke er godkjent av Klassifikasjonsselskapet, vil dette bli automatisk også godkjent av Sjøfartsdirektoratet. De lokale avdelinger av Sjøfartsdirektoratet kalles Skipskontrollen, som er inndelt i distrikter rundt kysten.

Generelt

En kan kanskje være fristet til å tro at når en har både private klassifikasjonsselskaper



D/S «Børøysund»

og statlig kontrollorganer til å påse at skip bygges med tilstrekkelig styrke og sjødyktighet, så er en sikret et godt produkt, men det er slett ikke tilfelle. Myndighetenes og klassifikasjonsselskapenes regler setter kun en ramme om skipets utforming. Reglene gir ingen hjelp i å tilpasse skipet til sitt formål. Det er ingeniørens ansvar å frambringe et økonomisk og teknisk velegnet skip for en eller flere bestemte oppdrag. Det er her prosjektering og detaljutforming kommer inn i form av samarbeid mellom to eller kanskje tre hovedparter, rederi, veksted og eventuelt konsulent. Mindre skip på norskekysten behøver nødvendigvis ikke være klassifisert i noe klassifikasjonsselskap for å kunne få de påkrevne sertifikater og godkjenning av Skipskontrollen. Mange nye mindre skip blir bygget etter D.n.V's regler. Byggeoppfølging blir også utført av denne institusjonen. Deretter overtar Skipskontrollen tilsyn når skipet er kommet i drift. Dette gjelder også Veteran-og verneverdige skip.

Litt historikk om lover til sjøs

Den første norske farmannlov, dvs sjørettslige regler, antas å ha sitt utspring fra vikingloven. Omkring år 900 omtaler en irsk munk nordmennenes sjølov. I de tidligste tider ble regelsamlingen overlevert muntlig. De eldste opptegnelser som er



Titanic har 2,5 timer i stille vann før det synker, så det er god tid til å avakuere passasjerer og besetning, men det er bare plass til halvparten av de 2.227 i livbåtene.

bevart, er fra noe år før 1250, men loven antas å ha blitt nedtegnet allerede i det 11. århundre. Både Gulatingboken og Frostatingboken inneholder en del bestemmelser om sjøfartforhold. Ved brudd på avtaler om bestemmelseshavn, mannskapsforpliktelser, arbeidsplikt og disiplin om bord, fastsetter loven bøter. Således heter det bl.a. i Frostatingboken at når en kar sitter på relingen og gjør sitt fornødne og så en annen i ond vilje dytter han på sjøen, skal denne betale bot. Formannsloven hadde sin gyldighet frem til 1561 da denne ble avløst av Fredrik den annens sjørett hvor hele den gammelnorske sjørett ble erstattet med prinsippene fra Visby sjørett og hanseatiske regler. Først i 1860 fikk Norge igjen en sjølov med særnorsk preg. Arbeidet med denne loven ble påbegynt allerede i 1840-årene. Proposisjonen til ny sjøfartslov ble fremmet for Stortinget i 1851, men uenighet mellom Regjeringen og Stortinget førte til at loven først ble sanksjonert i 1860. Som følge av den sterke utviklingen innen internasjonal handel og samferdsel, ble loven raskt foreldet. På dansk initiativ ble det i 1882 enighet om å utarbeide ensartede sjølover i de Skandinaviske land. I 1893 ble lovforslaget behandlet av Stortinget og satt i kraft fra 1. juli 1894. Arbeidet med lov om offentlig tilsyn med skip ble påbegynt i 1895. Det Norske Veritas som var stiftet i 1864 og hadde utgitt sin første sjøforsikringsplan i 1871, var av den oppfatning at nødvendig tilsyn kunne overlates til klaseselskapet alene. Som følge av de ulike oppfatninger ble loven om statskontroll med skips sjødyktighet først vedtatt i 1903. Til å administrere loven ble det opprettet et sjøfartskontor med en sjøfartsdirektør som sjef og 5 tjenestemenn.

De første initiativ til internasjonalt samarbeid dreier seg om felles sjøveisregler. Regler utarbeidet i et samarbeid mellom England og Frankrike ble satt i kraft i 1863 og i løpet av 1864 tilrådt av mer enn 30 sjøfartsnasjoner. "Titanic"s forlis i 1912



Tragedien med «Scandinavian Star», understreket alvoret med sikkerhet til sjøs.

demonstrerte med all tydelighet nødvendigheten av internasjonalt samarbeid innen sjøsikkerhet. Denne erkennelsen førte til en konferanse i London i 1913 med sikte på utvikling av en internasjonal bestemmelse. På grunn av verdenskrigen ble den første konvensjonen om sikkerhet for menneskeliv til sjøs først vedtatt i 1929 (SOLAS: Safety of Live at Sea). Konvensjonen ble revidert i 1948. Samme år vedtok FN en konvensjon om etablering av et internasjonalt samarbeidsforum. Konvensjonen trådte i kraft i 1958, og IMO ble etablert i London og fikk som hovedmål å fremme sikkerhet til sjøs og forebygge marin forurensning. IMO er betegnelsen for: International Maritime Organisation.

Sjøsikkerhetskonsensjonen ble igjen revidert og utvidet i 1960 og i 1974. Etter den tid har konvensjonen gjennomgått hyppigere oppdateringer i form av tilleggsprotokoller, koder og omfattende revisjoner. Også andre konvensjoner med tilknytning til maritim virksomhet er utvidet og satt i kraft gjennom samarbeid innen IMO. Det alt vesentlige av arbeidet med utvikling av sjøsikkerhet og forbygging av forurensning skjer nå i et internasjonalt samarbeid innen IMO. Gjennom arbeidet innenfor den internasjonale arbeidsorganisasjonen (ILO) har det fra 1920 årene og fremover blitt utarbeidet en rekke resolusjoner vedrørende sjømennenes arbeidsforhold.

Sjøfartskontoret, som etter å ha vært et eget direktorat under Utenriksdepartementet fra 1913, ble i 1926 innlemmet i Handelsdepartementet. Denne ordningen ble opprettholdt inntil 1.mai 1962 da Sjøfartsavdelingen i Handels-

departementet ble oppløst. De saksområder som hørte inn under avdelingen ble dels lagt til et nytt kontor i Handelsdepartementet og dels til to nye direktorater, Sjøfartsdirektoratet og Direktoratet for sjømenn. Fra 1988 ble Sjøfartsdirektoratet underlagt Utenriksdepartementet, og fra og med 1989 ble Direktoratet for sjømenn lagt inn under Sjøfartsdirektoratet. Utviklingen innen den maritime næringen har i stor grad vært preget av behov for stadig større differensiering av sjøtransportmetoder og introduksjon av ny teknologi. Dette har ført til at regulering, kontroll og tilsyn i overveiende grad har måttet konsentrere seg om de tekniske standarder. Den operative standard, dvs driftstyringssystemer, kompetanse, kvalifikasjonskrav m.m. har ikke vært gjenstand for samme grad av oppmerksomhet til tross for at den alt overveiende del av skader og sjøulykker har sin årsak i menneskelig svikt og feilvurdering. En rekke katastrofe-artede sjøulykker i de senere år har brakt den operative standard i fokus, og det er grunn til å tro at videreutvikling av sjøsikkerhet vil konsentrere seg om de operasjonelle forhold så vel om bord som i rederiet. Dette faller sammen med den sterke internasjonalisering av næringen, den økende bruk og avhengighet av arbeidskraft fra utviklingsland for å opprettholde sin konkurransevne, den utilstrekkelige rekruttering til sjømannsykke fra tradisjonelle sjøfartsnasjoner og den tiltagende oppmerksomhet fra havnestatene overfor den risiko og mulig skadepotensiale som skipsfart utgjør. De sterkt kryssende interesser vil stille store krav til så vel myndigheter som næringsutøvere i den videre utvikling av sjøsikkerheten. Det synes helt klart at problemene må løses gjennom et samarbeid innen de internasjonale maritime organer.

Veteran-Verneverdige skip

Kravene fra Riksantikvaren for å erklære et skip for verneverdig er tidligere omtalt i Dampskipsposten nr. 53 3/1998. Slike skip vil også bli godkjent av Skipskontrollen, forutsatt at skipet utstyres med nødvendig sikkerhetsutstyr etter dagens krav. For passasjerskip gjelder dette livbelter, flåter, brannslukningsutstyr, signalutstyr, oljefyringsanlegg for kjele og ovner etc.. For stål og innredningsdetaljer som paneler, dører, dekorasjoner etc. lempes vanligvis Skipskontrollen på kravene. Man kan bruke de originale detaljer med visse modifikasjoner som brannsikre rømmeveier, trapper, malingstyper etc.

Sjøfartsdirektoratet overlatet derfor til Skipskontrollens lokale besiktigelsesmenn å vurdere skipets sikkerhetsstandard ut i fra bruksområde. F.eks for fartøyer som kun brukes i sommerseilinger på korte strekninger. Man behøver derfor ikke gå over til dagens materialer med brannsikre Respatexplater og ståldører i innredningen. Med andre ord kan passasjerskip som er erklært verneverdige beholde sin opprinnelige eksteriør og innredningsstand såfremt man tar hensyn til dagens krav til brannsikring, sikkerhet og redningsutstyr som nevnt ovenfor.

Jan Stand

NY BOK

JAN INGAR HANSEN:

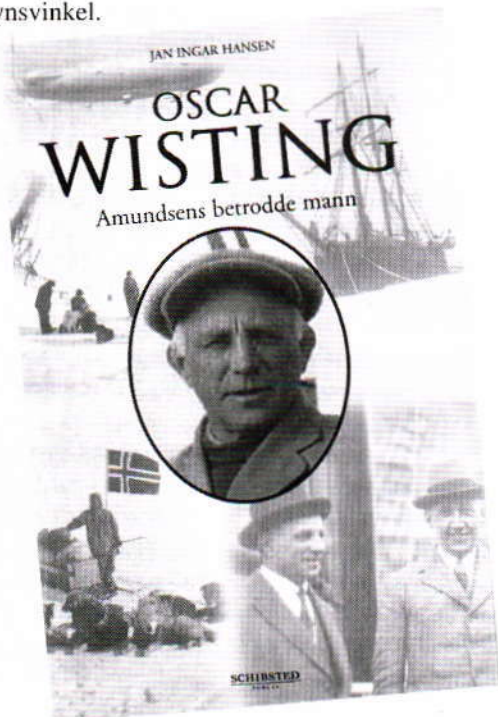
OSCAR WISTING

Amundsens betrodde mann

Oscar Wisting fulgte Roald Amundsen trofast gjennom 16 år på hans mange ekspedisjoner. Wisting var med på kappløpet mot Sydpolen, på ferden med "Gjøa" gjennom Nordostpassasjen, på driften mot nord med forskningsskipet "Maud" og med luftskipet "Norge" over Nordpolen. Det er liten tvil om at Wisting spilte en avgjørende rolle for at Amundsen klarte å nå sine mål.

I denne biografien forteller Jan Ingar Hansen om hvordan den lojale underordnede Oscar Wisting ble Amundsens viktigste og mest betrodde mann og med grunnlag i både Wistings og resten av mannskapets personlige betraktninger fra de dramatiske ekspedisjonene gir boken et innblikk i norsk polarhistorie fra en ny og spennende synsvinkel.

Schibsted forlag 2001.



NY BOK

ANDERS PETTERØE:

DEN GLEMTE FLOTILJEN

De norske motorlaunchene (ML) og deres besetninger 1940 – 45.

For første gang fortelles historien om en svært spesiell norsk krigsinnsats til sjøs under den 2. Verdenskrig, fortalt av overlevende. Deres beretninger, og den militærhistoriske dokumentasjonen av dem, er samlet og ført i pennen av forfatter Anders Petterøe, 80 år gammel og selv krigsseiler.

Historien dreier seg om en liten enhet i den frie norske marinen – den 52. ML-flotilje- som ble etablert i 1940 i samarbeid med britene. Flotiljen besto av fire 65 tons trebygde fartøyer av typen motorlauncher.

Med maksimalfart 17 knop og utstyrt med maskinkanoner, mitraljører og maskingevær, opererte disse små fartøyene med 17 manns besetning i et av Europas farligste krigsområder til sjøs, Den engelske kanal – kloss inntil den tysk-okkuperte franskekysten som struttet av forsvarsverker, overvåkning og fiendtlige motortorpedobåter.

Oppgaven var minelegging. Flotiljens innsats spilte en betydelig rolle under forberedelsene til den allierte invasjonen i Normandie i 1944 ved å gjøre Kanalen farlig for tysk skipsfart.

Tapene og de menneskelige omkostninger var tunge, noe som fremgår av de overlevendes beretninger.

Schibsted 2001.



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

