

DAMPSKIBS

P O S T E N



D/S "Styrbjørn"
fosser mot 100 års jubileet i 2010

Nr. 87 1/ 2010

Foto Arvid A. Larsen

Dampskibsposten

Dampskibsposten er medlemsblad for Norsk Veteranskibsklub, Veteransklaget Fjordabåten, Bergen, Nordhordland Veteranbåtlag, Atløys Venner, Nordenfjeldske Staalskibs-union og "Shetlandsbussens Venner". Dampskibsposten er et bindeledd mellom foreningenes medlemmer og miljøer som arbeider med kyst- og fartøybevaring. Opplag 2.400

Styremedlemmer 2010

Norsk Veteranskibsklub

Postboks 1287 Vika, N-0111 OSLO

Båtene 22 41 63 12

Bankkto. 8998.07.36580

Internett: www.nvsk.no

Formann: priv. tlf. 22 71 23 28
Rolf Nordby Mobil 924 47 023

Viseformann:
Eivind Lande Mobil 926 62 717

Sekretær: priv. tlf. 22 73 28 27
Pål Gulbrandsen Mobil 928 53 638

Kasserer: priv. tlf. 22 56 94 66
Nik Rød Mobil 412 77 115

Nordhordland Veteranbåtlag

N-5991 OSTEREIDET

Leiar: Pr. telefon
Tor Bjørgaas 56 35 41 82

Nestleiar:
Odd Tepstad 56 51 31 06

Kasserer:
Hjørdis Lillejord 56 39 52 45

Effektforvalter:
Vigdis Markussen 56 35 01 21

Nordenfjeldske Staalskibs-union

Leder: Pr. telefon
Per Kr. Rognes 73 52 68 08
Schøllers gate 12, 907 41 054
7043 Trondheim

Nestleiar:
Viggo Nonås 56 19 19 91
Åsheimsmarka, 5286 Haus 901 55 067

Veteransklaget Fjordabåten

Postboks 1740 Nordnes

N-5816 BERGEN

www.fjordabaaten.no Pr. telefon

Formann

Terje Kvamme 55 28 31 18 / 951 35 711

Kasserer:

Gunvor Teigland 926 05 725

Stiftelsen D/S STORD I

Daglig leder: 911 62 906
Arne Sundal p: 55 13 09 04

Atløys Venner

Kystmuseet i Sogn og Fjordane,

Postboks 94 – 6901 FLORØ

www.atloy.no

Mobilnr. 900 51 867

"Shetlandsbussens Venner"

KNM "Hitra"

Postboks 1, Haakonssvern,
5886 Bergen

Veteransklaget Stavenes

Postboks 36, 6851 SOGNDAL

www.ds-stavenes

Mobilnr. 993 91 904

**HUSK STOFFRIST
NESTE NR.
16. APRIL 2010**

Redaksjonen – Dampskibsposten

Redaktør:

THOR HANSEN

Friiebyrgga 2

3921 Porsgrunn

Tlf. 35 55 52 01

Mobil: 911 28 809

e-mail: tho-h@online.no



Harald Sætre

Bogane 20

5260 Indre Arna

Tlf. 55243357

Mobil: 90759186

harald@setre.net



Innholdsfortegnelse:

Side

Side

Formannen i NVSK har ordet 4

Et maritimt/teknisk kulturminne
– D/S Styrbjørn 7

D/S "Stavenes" blir kolfyrt 11

D/S "Styrbjørn" - 100 år i bilder 12

Informasjon fra Veteransklaget
Fjordabåten 16

Velkommen til Fjordsteam 2010 19

Florø 4.-8. August 2010. 19

Bergen Brannvesens sjødampsprøyter.. 23

30 hesters dampmaskin til "Pelle"..... 32

Dampskipene måtte betale for noe
de aldri brukte! 34

La båten få en sjanse 41

En tur med Liberty skipet
D/S "Jeremiah O'Brien" 44

Melding fra "Down under" - Australia . 50

Ble verdens største skip bygd
på sørlandet? 52

Den gang D/S "Mailand" skapte lystig
handel og glade dager i Kragerø 54

Kystdamperen "Lyngdal" av Farsund . 58

Sjøfartsmuseet bytter navn 61

Bokanmeldelser 62

Gammelt bilde 62

Manuskripter, bilder etc. til Dampskibsposten sendes redaktøren, helst på e-mail, men CD/DVD, maskin- eller håndskrevne innlegg mottas også med takk.

Redaktøren forbeholder seg retten til å endre innkommet materiell.

Innlegg står for skribentens regning og er ikke nødvendigvis veteranklubbenes syn.

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. 150,- i året.

Det er åpent for begrenset bruk av annonser med tilknytning til det maritime.

Dette gjør vi for å dekke noen av utgiftene til produksjon av bladet.

Ta kontakt med redaksjonen hvis du vil ha bladet tilsendt eller ønsker annonse.

Formannen i NVSK har ordet

Ny mann ved roret.

Så får vi bare håpe at den nye rorgjengerformannen ikke seiler NVSK-skuta på grunn.

Men med det grunnlaget som de tidligere meget dyktige formenn i klubben har tilrettelagt, og med det dyktige mannskapet jeg ellers har i styret og i klubben, tror jeg nok dette skal gå bra.

Det var med bekymringens rynke og ydmykhet jeg gikk fra generalforsamlingen i NVSK i høst, etter å ha mottatt tillitt som ny formann i klubben. Jeg vet det er omfattende og mangeartet oppgaver som venter, med motvind, høy sjø, navigasjonsproblemer og tungt byråkrati. Men også gleder ved samarbeid med hyggelige og dyktige venner, over å gjennomføre prosjekter, over de gode seilaser i medvind, over å se at våre stolte veteranfartøyer består i stadig bedre utgaver.



Rolf Nordby.

For å presentere meg selv i korthet, så vet jeg alt dette på bakgrunn av de erfaringer jeg har fått som viseformann for Laila og Mårten de fem siste årene, og som viseformann, kasserer og styremedlem i elleve år for Magne på åtti og nittitallet. Disse gode formenn har lært meg mye i løpet av et langt styreliv. Ellers har jeg seilt mannskap på D/S "Børøysund" siden tidlig på åttitallet og vært bookingsjef i klubben i mer enn tyve år.

Til det daglige jobber jeg i NAV, og blir gjerne hilst som "arbeidsgiveren" av et tilnærmet flertall av klubbens aktive. Dette er et tankekors med tanke på rekruttering og et fremtidig liv for våre båter som seilende, aktive museer. Men selv om vernetanken ikke står fremst i pannebrasken på den trendy, kafebesøkende yngre garde, dukker det stadig opp noen nye av disse som gir håp for fremtiden. Realistisk sett har vi nok mest å hente fra gruppen 50+, personer som kanskje vil bidra med noe positivt etter at barna har flyttet ut, har tid, overskudd og lyst til å drikke de neste kaffekoppene i et hyggelig miljø der man arbeider sammen om en nyttig og viktig samfunnsoppgave innen det frivillige kulturvernet.

Personlig tror jeg at det gode miljø kan være den kanskje viktigste faktor vi kan arbeide med når vi skal tenke rekruttering. Være åpne og inkluderende, vise at selv om det er mye å gjøre og tunge oppgaver, så er det humor, samhold og de positive

tanker som råder grunnen. Jeg sier ikke at dette er mangelvare på våre båter, tvert i mot, men vi skal alltid ha dette i mente når vi møter nye personer som snuser på vår aktivitet. Og dertil må de følges opp, med arbeidsoppgaver og tillit. Dette er ikke alltid lett å huske når vi har det travelt med alt vi skal utrette. Men viser vi de nye at personene i klubben er minst like spennende og mangeartede som våre båter og aktiviteter, så kan vi nok få flere til å dele arbeidsbyrdene – og gledene.

Det er et spesielt stort år for klubben som nå er innledet. Og først skyldes dette D/S "Styrbjørn"s 100 års jubileum. At skipet i dag er aktivt seilende er stort og imponerende sett på bakgrunn av tilstand den var i da vi overtok for snart 30 år siden. Det initiativ, det pågangsmot og den arbeidsinnsats som er grunnlaget for dagens flotte og seilende fartøy, gir en ekstra god grunn til en skikkelig feiring av jubileet. En egen komite arbeider flittig med å planlegge og forberede flere aktiviteter i denne sammenheng. Det legges opp til at D/S "Styrbjørn" skal delta i arrangementer i Drammen 12. og 13. juni og jubileet skal feires med et eget arrangement på kaia i Oslo fredag den 18. juni. I uke 29 og 30 skal båten på jubileumsreise til Göteborg, der det skal være et større arrangement i Göteborg havn den 25. juli, nær ved 100 årsdagen for overtagelsen av båten fra Gøtaverken til rederiet Gränges AB. På seilasen tilbake til Oslo skal båten besøke flere byer i ytre Oslofjord. Vi gleder oss!

Formidling er en oppgave som blir mer og mer sentral ettersom vi nå etter hvert har fått våre veteranfartøy i drift og tilnærmet ferdig restaurert stand. Formidling av skipenes museale historiske og tekniske verdi i et bredt spekter. Men også formidling av gleden av å oppleve en seilas med våre fartøy. Begge disse formidlingsoppgaver tilsier en økt publikumsrettet virksomhet. I de senere år har vi arbeidet stadig mer opp mot en slik virksomhet. I 2008 seilte vi to åpne guidede turer havnelangs og mellom øyene i Oslo, med støtte fra Oslo kommune, og dette slo meget godt an hos publikum. I 2010 skal vi seile syv slike åpne turer med D/S "Børøysund", på tirsdager til faste tider. Vi skal samarbeide med bl.a. Oslo Byes Vel, Oslo Havn, Kystlaget Viken og andre om temaer for guiding under turene. Dette blir en spennende oppgave, som dog krever et godt økonomisk fundament, målrettet annonsering og en fungerende påmeldingsordning. Nok å arbeide med fremover, men dette er en virksomhet som vi mener er viktig og riktig. Vi håper virkelig at det slår an, det er jo høstet gode erfaringer i andre byer med slike regulære åpne turer.

I tillegg til de åpne turene har D/S "Børøysund" sin sedvanlige oppgave med charterturer, et meget vesentlig fundament for den økonomiske drift av klubb og båter. Og grunnlaget for det gode overskudd av disse seilaser er den frivillige innsatsen til alle våre aktive. Denne frivillige innsatsen er uten tvil det aller største økonomiske bidraget. Det er bare å ta av seg hatten og si: Tusen takk.

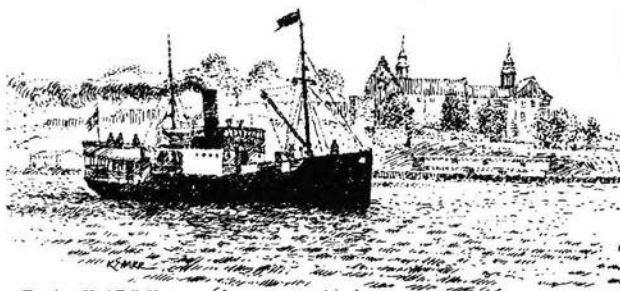
En ekstra velfortjent takk får de frivillige gjennom våre sommerturer. Disse turene er dog ikke bare blott til lyst, underveis skal båten formidles til et størst mulig publikum,

gjennom turer og åpen båt. Det er lagt opp til en tre ukers tur med D/S "Børøysund" i 2010. Først går båten til Gøteborg for å delta i feiringen av D/S "Styrbjørn", og deretter en rolig seilas via Skagen og opp langs norskekysten til Florø der vi skal delta på Fjordsteam 4.-8. august.

Men før det blir jubileumstur, sommertur, åpne turer og all annen god seilas, har vi en vinter og vår der oppgaver står i kø for at vi skal få våre skip i presentabel seilbar stand. Vi har alltid klart dette før, og vi skal klare det i år igjen.

***Jeg ønsker med dette
alle veteranbåtentusiaster
et riktig Godt Nytt År.***

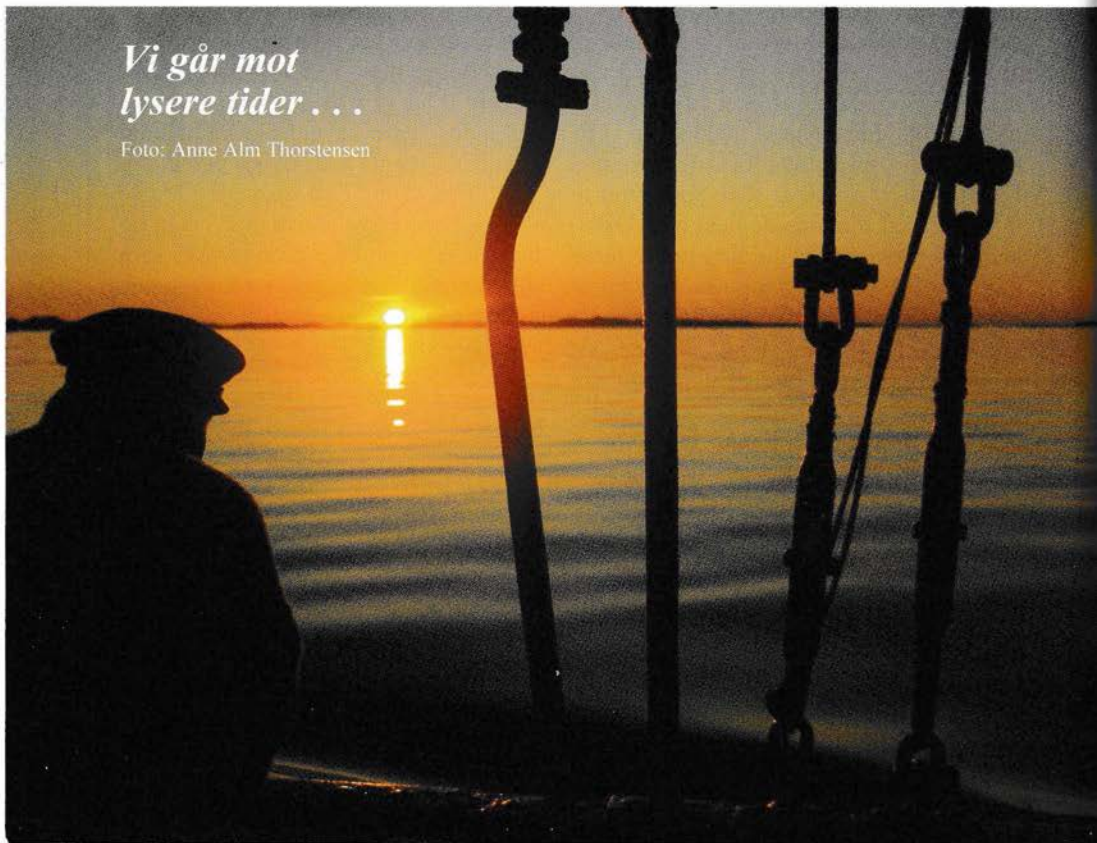
Rolf Nordby
Formann i
Norsk Veteranskibsklub



Tegning: Karl Erik Harr.

***Vi går mot
lysere tider . . .***

Foto: Anne Alm Thorstensen



Et maritimt/teknisk kulturminne – D/S Styrbjørn

Av Erik Steen

Tekniske og industrielle kulturminner, som vi kjenner dem i form av våre veteranfartøyer, er en ganske ny disiplin innenfor vernebegrepet. Det har vært mange fremsynte personer, som i tidligere perioder, har sett verdien i å ta vare på historien i vårt langstrakte land, Maihaugen og Astrup tunet, som eksempler.

I nyere tid har Christian Sveaas bygget opp et kombinert teknisk kulturminne og moderne kunstgalleri, kjent som Kistefoss museet, en ganske genial kom-



En av de virkelige veteranene ombord på D/S "Styrbjørn" er Erik Steen. I denne artikkelen forteller han om slepebåtens første tid i Norsk Veteranskibsklub. Foto: Thor Hansen.

binasjon. Her får man god innsikt i driften av et tresliperi, samt gleden av både ute og inne, beskuet kunstverk og installasjoner. Her kan, ikke minst yngre mennesker, få en forståelse for hva som skulle til for tjene penger til livets opphold og arbeidet som lå til grunne i tidligere tider.

De fremsynte menneskene som bevarte Børøysund på 60-tallet, dannet grunnlaget for Norsk Veteranskibsklub og et gryende fartøyvern. Andre hadde prøvd tidligere, med andre fartøyer, det strandet både på forståelse og økonomisk rygggrad. Pågående, en del stahet kanskje, men i hvertfall med ambisjoner og perspektiver, klarte NVSK å få kjøpt, med tanke på bevaring og senere drift, både Hestmanden og Styrbjørn. Ære være dem som sto på med det.

Hestmandens gjennoppstand drøyer det noe med, tross mange restaureringsår og gode hensikter med å bevare dette skipet, som en seilende ambassadør for norsk maritim historie, herunder krigshistorie.

D/S Styrbjørn ble innkjøpt i 1979, med tanke på bevaring og redning fra opphugging. Bildene fra den tiden viser et skip i heller dårlig forfatning, utseende messig, den tekniske rapporten gir et ganske optimistisk inntrykk, tross rust, møkk og vann i kjel og maskinrom. Det vites at Styrbjørn ble innkjøpt til klubben, ikke helt uten motstand fra medlemmene for-



Tapre entusiaster og viktige støttespillere har bidratt til at D/S "Styrbjørn" fikk leve og at den i år kan feire sitt 100-årsjubileum. Foto: Arvid A. Larsen.

stålig nok. Etter dokksetting i Trondheim og sikring av skroget, ble skipet slept til Oslo, ikke nødvendigvis noe vakkert syn, nedslitt i treverk og dårlig med utvendig maling. En del kosmetisk vedlikehold ble utført, for å dekke over de verste sårene. Med presenning og treverk til beskyttelse, var den ingen skjønnhet å ha liggende ved Akershus kaia, så det ble inn i dokka på Aker (brygge) sammen med Reigun (ex Oscarsborg) og Hansteen. Tørt og godt, men ingen verdig tilstand for en aktiv taubåt og isbryter. Siden ble det opplag og etter hvert så smått organisert restaurering og reparasjoner, i Bjørvika her kallt Bjørvika steamers av klubben. Reigun og Forlandet, delte i en lengre periode, kaiplass med Styrbjørn i Bjørvika.

De første årene med noenlunde organisert dugnadsarbeid, ingen hadde vel egentlig stor kunnskap om hvordan arbeidet skulle organiseres, bar preg av "pionerarbeid" og demontering for å få en viss oversikt over tilstanden. Etter hvert som vi dannet oss et bilde av den tekniske tilstanden og ble kjent med hva som skjulte seg under og bak rust og råde, klarte vi å lage en plan for arbeidet. I løpet av siste halvdel av 1980 tallet hadde vi organisert oss med flere dyktige og selvstendige folk og jobbet rimelig planmessig. Vi lagde hvert år en fremdriftsplan, ikke for ambisiøs, med delmål og ansvarlige personer for hvert objekt/prosjekt. For hvert mål som var nådd, kunne vi glede oss litt og markere med en avmålt feiring. Fjerning av 168 røykrør i kjelen og innvalsing av nye, var en stor jobb og en

virkelig milepæl, det ble markert med vafler og Evergood kaffe, det var en jobb som tok oss et år.

En annen krevende jobb, var fjerning av skorstein, neddriving av røykopptaket og oppbygging av nytt fra fyrdørken og opp til skorstein. Monteringen av skorsteinen, etter all monteringen av røykopptaket var prikken over den berømte i en og tilfredstillende arbeid. Det tillegges å nevne at skorsteinen ble tatt i land og fikk utbedret en del rustskader og tæring, før remontering. Inni skorsteinen fant vi døde måker i tillegg til all sot, et godt rede for en tid. Da kjelen etter hvert ble ferdig med nye røykrør, overhalte ventiler etc., kontrollmåling av tykkelse var tidlig utført, begynte vi på øvrig maskineri og utstyr. Kondenseren så tilsynelatende bra ut, helt til vi prøvde å få av et endelokk: deler av kondenseren falt av i biter! Hva gjør man så?

Et par firmaer vurderte en mulig reparasjon, til astronomiske summer (1990 verdier) og utelukket for en frivillig organisasjon. Med gode interne krefter og et par bekjentskaper (økonomiske) innenfor shipping, lot kondenseren seg reparere, det tok et par år fra vi begynte til nytt endelokk kunne monteres. Trykktestingen viste null lekkasjer, vi tillot oss et lite glass i salongen!

Mens noen tok ut alle hovedmaskinens lagre for kontroll, holdt andre på med rørsystemer, flere rør var frostsprengte etter opplag i en kjølig Nordland fjord.

Det var, tross alle forskjellige og krevende jobber, godt samhold og pågangsmot i denne perioden, vi hadde som et klart mål å få Styrbjørn operativ og dette drev

oss fremover. Alle delmålene, med en liten markering ved oppnåelse, gjorde at vi ikke ble helt oppbrukt av urealistiske mål. Vi var stort sett sammen på skibet og lite omgang privat, dette gjorde at vi så fram til dugnadskveldene.

Etter at mange og viktige reparasjoner, (lite restaurering), var utført, var kjelen klar for prøve oppfyring og trykkprøving, kun noen få lekkasjer oppdaget og utbedret, godkjent av de herrer Skipskontrollen!

All isolasjon var fjernet, denne inneholdt asbest og var helt gjennomtrukket med vann da vi begynte med fjerningen, kjelen ble rengjort utvendig og påsmurt tectyl. Hvordan organisere isolering av kjelen? Dette var et arbeid vi ikke hadde kapasitet til å utføre selv. Våre (økonomiske) og etter hvert gode venner i shipping, klarte å la seg overtale til å dekke alle kostnader ved ny isolasjon og platekapsling av kjelen. Vår ene shippingvenn, mente at vi var vel freidige og at dette var vel drøye kostnader. Rederiet hans eksisterer fortsatt i god form. Etter alle tekniske og maskinelle jobber, samt legging av en del nytt dekk, sto skrog-reparasjoner for tur. Dette var en type arbeid vi ikke hadde mulighet for å utføre selv, vi måtte på verksted for å få bistand.

Lille julaften 1998, ble Styrbjørn slept til Drammen Skipsreparasjon, for å kartlegge tilstanden og å legge plan for stålutskifting. En god del visste vi om, hvor mye og hva, ble til i samarbeid med Sjøfartdirektoratet.

Fram til 2005 ble ca. 40 % av skroget fornyet, dette var en meget krevende periode både for oss ombord og ikke minst styret. Vi var ut og inn av dokk 10 gan-

ger, etter hvert som vi fikk tildelt penger og ble slept til og fra Oslo 3 ganger. Vi hadde også aksel trekk, med Veritas kontroll av stålet og reparasjon av rorlagring. Ikke helt uinteressant, da lærekurven har *pekt oppover hele veien, mange nye problemstillinger* har gitt oss mye nyttig kunnskap, som også kan brukes i andre sammenhenger. Det finnes som kjent ingen teknisk lærebok om drift og vedlikehold av veteranskib, hvis vi ser bort fra kompendier om hovedtråder i fartøyvernet, mye må erfares underveis og deles videre. Etter en maraton innsjutt vår og sommer 2005, med mange gode aktører, klarte vi å få et midlertidig fartsertifikat, rett før avgang til Florø/Kalvåg og senere Nordsteam i Bergen. Med liten anledning til å teste båt og mannskap før avgang og ikke minst å manøvrere en compound maskin, gikk turen over all forventning og var en fantastisk premie for alle involverte. Turen ga oss en verdifull erfaring i både fyring og manøvrering, noe vi har fått utviklet til det bedre med turer både i 2007-08 og 2009, kullforbruket har som et eksempel gått ned med ca. 20 %.

Å fylle 100 år, er noe man tilnærmer seg litt ydmykt. Som person er det kanskje nok et tall og man er kanskje for enkelt-ganske fornøyd av den tiden man har vært med. At et skip fyller hundre år eller *en bedrift har denne markeringen* og er i full vigør, yngre enn noensinne, det står det respekt av. Tidligere tiders bygge-måter og teknikker, tok høyde for at det skulle vare, ja riktig, i over hundre år!

Styrbjørns første hundre år markeres først i Oslo, fredag 18. juni, så seilas til Drammen, sammen med Børøysund, for å feire isbryteren Thor III og Southern Actor som begge er 50 år. Så helgen 18. – 20. juni, blir en god opptakt til videre feiring i Gøteborg i slutten av juli. Så når vi vet at det meste om bord på Styrbjørn er originalt, fungerer tilfredstillende og at alle sertifikater er på plass, da gjør man seg klar til å markere de hundre år som rundes med respekt og tanker om godt håndverk fra Gøtaverkens side.

Dampskibsposten

Redaktøren skal ut på en lengre sjøreise og blir ikke å treffe før 6. mars 2010.

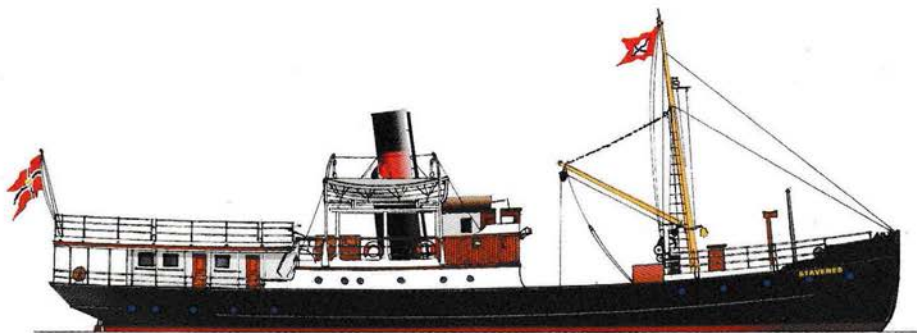
HUSK STOFFRIST NESTE NUMMER
16. APRIL 2010.

D/S "Stavenes" blir kolfyrt

I samråd og forståing med Riksantikvaren har styret i Veteranskibslaget Stavenes vedteke at "Stavenes" blir kolfyrt, den einaste i sitt slag på Vestlandet. Det er underteikna kontrakt om levering av dampkjele frå Parat Halvorsen AS i Flekkefjord. Dette selskapet har levert kolfyrt dampkjel til D/S "Turisten", som no er ferdigrestaurert attende i Haldenvassdraget.

Nye livbåtar blir levert frå Ornes Båtbyggeri i Luster, Hardanger Fartøyvernseter skal setja opp brufront og teakrekkjer, og ved Dåfjorden Slip blir det jobba kontinuerleg med utskifting av stål, produksjon av ny bestikklugar og skorstein, og klargjering for innsetjing av dampmaskin og kjel. Målet er Fjordsteam i Florø 5. august.

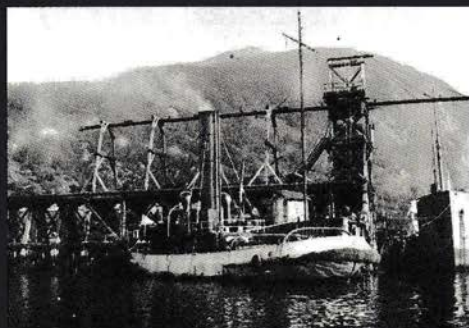
Endeleg ferdigrestaurert vil "Stavenes" framstå slik den var etter ombygging til bilførande farty i 1934 og ein mindre i 1939, då salonghuset akter vart forlenga, og dame og røykjesalong slått saman til ein stor salong etter mønster frå motorskipa "Atløy", "Nesøy" m.fl.



Bård Kolltveit har teikna "Stavenes" slik han blir – eit vakkert skip.



D/S STYRBJØRN gjennom tiden . . .





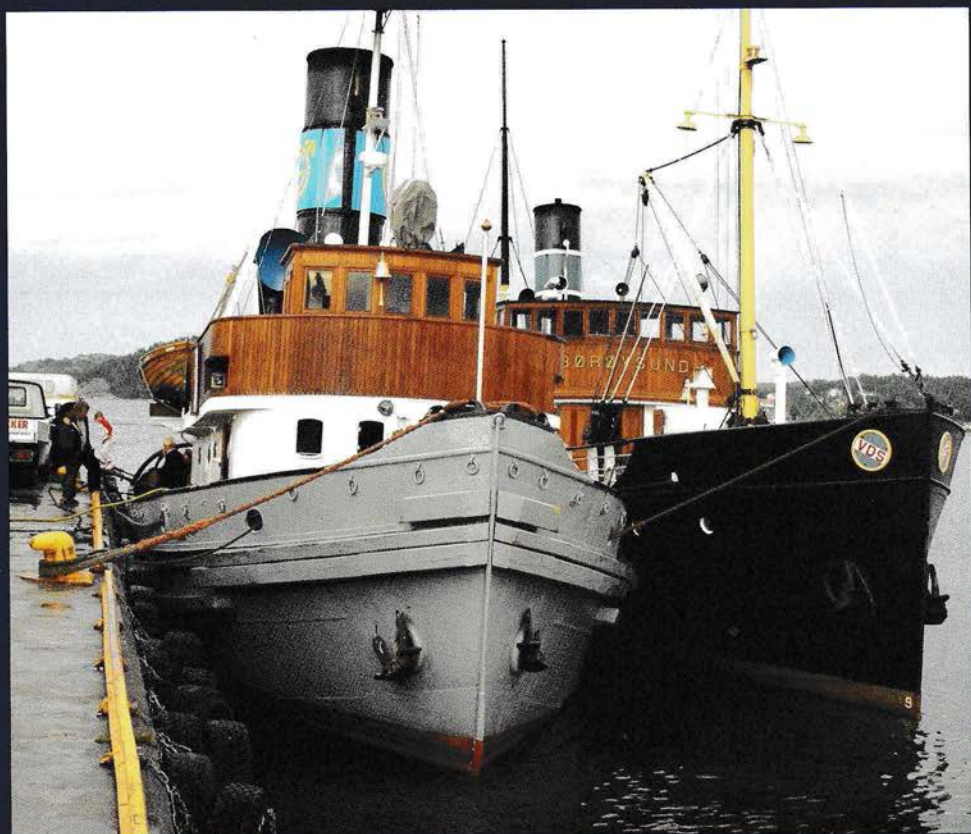
Historien . . .

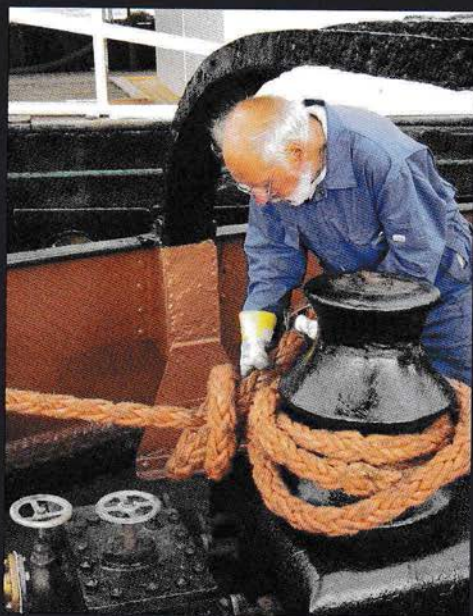
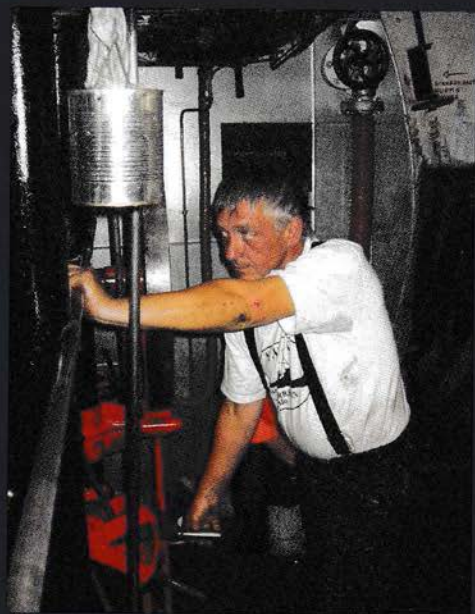
D/S "Styrbjørn" 100 år!

Denne fotomontasjen er til ære for den gamle dampselepebåten og til folkene som har tatt vare på skipet i alle disse årene. Særlig skal entusiastene takkes som reddet "Styrbjørn" fra "spikerdøden" og gjorde henne "ship shape" og skapte en verdig pensjonisttilværelse for den gamle sliteren. Som en sa: "Å restaurere Styrbjørn er som å spise en elefant,- det går, men tar mye tid og jobb".- Elefanten er nå spist!

Takk også til gratulanter som har bidratt med bilder til denne fotomontasjen.









M/S "Granvin".
Foto: Helge Sunde.

Informasjon fra Veteranskiplaget Fjordabåten

"Granvin"

M/S "Granvin" ble lagt opp for vinteren i Dåfjord i slutten av november. Medlemmene våre i Sunnhordland vil følge opp båten med dugnad, som de har gjort i mange år. Sesongen 2009 har forløpt uten skader eller uhell med mannskap eller båten.

Det som har preget året er mye utgifter p.g.a. krav fra det offentlige og til vedlikehold. Dette har ført til et underskudd for driftsåret 2009. Styret har nedsett en komite' som skal lage framdriftsplan. Gruppen består av Geir Røssland, Ole Christian Walle, Hanna Meland Strand, Kåre Kvalvik og Terje Kvamme. Gruppen har fremlagt en plan fram til 2013. Rammene for planen er godkjent av styret i november. Planen tar for seg hva som må gjøres, og når tid. Videre sier den noe om bruken av båten fremover.

Dugnadsarbeid må vi få til på båten selv i sesongen. Styret håper at medlemmene vil delta i dette, da det hjelper godt på økonomien. Vi trenger også dugnadsfolk til å rydde lagrene våre på Møllenpris og i Åsane.

Årsmøte vil bli avholdt 27. februar 2010 i Bergen maskinistforening, Engen nr. 20. Kl. 12.00.

Styret

Terje Kvamme, *Formann*

"Stord 1"

Det er vinter og hvordan går det så med Stord 1? Er det fremdrift i restaureringsarbeidet?

Da vi kom fra Fartøyvernssenteret i vår, til båtens faste kaiplass ved Holbergskaien i Bergen, var babord midtskips, dvs. postlugar, postassistentlugar og billett-kontor ferdig innredet. Videre skulle båten dokksettes for bunnsmøring og ultralydmåling av skroget. Dette ble gjort i juni hos BMV på Laksevåg.

Etter at Stord 1 kom ut av dokk gikk vi til Lervik på Stord for deltagelse i Før og No Festivalen som ble et fint arrangement, mye takket være det fine været. Søndag gikk vi tilbake til Bergen via Rosendal slik at folk i Kvinnherad skulle få anledning til å se båten.

Under målingen av skroget ble det funnet noen små felt på babord side under vannlinjen som måtte skiftes. Vi innhentet priser på arbeidet, og den som kom best ut var Westcon i Ølen. Etter Stord 1's deltagelse på Tysnesfest lørdag 11. juli passet det derfor å gå direkte til Ølen for plateskift. Arbeidene på BMV og Westcon kom på rundt kr. 460,000,-.

Båten ble hentet tilbake fra Ølen i august etter vel utført arbeid og har siden ligget ved Holbergskaien, bortsett fra en svipptur over på Bryggesiden under



D/S "Stord 1". Foto: Arne Lyngtun.

Matfestivalen i Bergen i september. I høst har maskingjengen utført vedlikeholds- og reparasjonsarbeid i maskinrommet og all ære til dem for det. Videre har det vært utført maling og annet forefallende arbeid om bord som våre trofaste slitere av dekksgjengen har gjort.

Vi skulle så gjerne fått båten ut å seile med passasjerer, men dessverre, ting tar tid hos Sjøfartsdirektoratet. De skal godkjenne nåtidens sikkerhetskrav mot datidens veteranbåt uten at det skal gå for mye på bekostning av båtens utseende. Men vi er i prosess.

Stord 1 ligger nå ved Hardanger Fartøysenter for videre restaureringsarbeid. Denne gangen er det styrbord midtskips-hus som skal innredes i tillegg til noe arbeid på hoveddekket.

Til våren er vi atter i Bergen og da ønsker vi at flere medlemmer i laget gir seg til å kjenne for å være med på vedlikeholdet om bord. Vi har det trivelig!

Stiftelsen D/S Stord 1
Arne Sundal



Velkommen til Fjordsteam 2010

Florø 4.-8. August 2010

Det er masse snø ute og vi legg akkurat bak oss den skarpaste vinterperioden vi har hatt i Florø på 30 år. Temperaturen har vore nede under -15, i lange periodar under -10, noko vi sjeldan ser på våre kantar.

Planlegginga av sommarens Fjordsteam -stemne er likevel i full gang, og fleire fartøy er allereie påmeldt. Veteranskibslaget Stavenes er komen med på arrangementsida v/Øyvind Konglevoll og han vil ha særleg ansvar for samseglinga før og etter stemnet. Avtalar er på plass med hamna og kommunen, festlokale, revy og mat er bestilt, samarbeidsavtalar med andre kulturberarar er inngått og ting er begynt å sette seg. Sponsoravtalar er enno ikkje på plass, og vi har heller ikkje fullstendig

oversikt over programmet time for time. Alle oppdateringar blir lagt ut på www.fjordsteam.no etter kvart, og sidene blir i alle fall oppdatert ein gang i veka.

Pr starten av januar har vi stadfesta deltaking frå DS Børøysund, DS Oster, DS Stavenes, DS Stord 1 (med atterhald), MS Granvin, MS Vestgar, MS Poseidon 1, MS Poseidon II, og sjølv-sagt MS Atløy. Fleire redningsskøyter har meldt sin ankomst, og mange fleire har antydning at dei er "på veg". Heldig for DS Stavenes er det kanskje at også slepebåten MS Vulcanus no er ein del av veteranbåtmiljøet. Veteranskibslaget Stavenes arbeider for harde livet for å bli klar til å gå med eiga maskin til stemnet, men om dei ikkje skulle klare det har



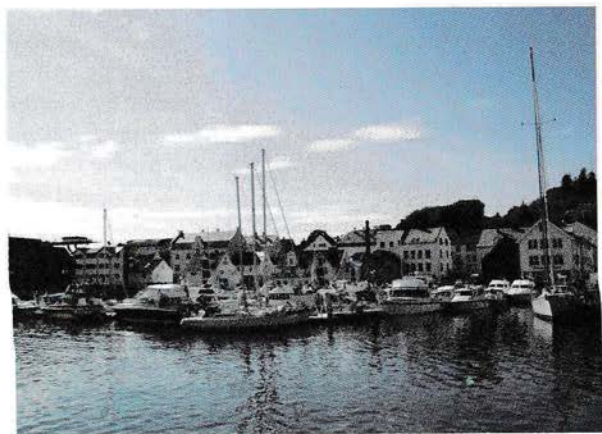
Florø og M/S "Atløy" ønsker velkommen til Fjordsteam 2010.

Foto: Harald Sætre.



Miljøbilder fra Florø

Foto: Firdaposten.



dei avtalen klar med den gamle slepebåten som i alle år har høyrst til på Bergen Hamn.

Byen vår Florø feirar 150 år, og dette skal bli eit av dei største arrangementa dette jubelåret. Vi skal lage 4 dagar med fokus på fjorden og kysten og båtane som brukte denne riksvegen til å utvikle landet og knytte by og bygd saman. I over hundre år vart fjordabåtane det viktigaste framkomstmiddelet for folk i fjordafylket Sogn og Fjordane når dei skulle lenger enn næraste granne. Fjordabåtane, om dei no gjekk med damp eller olje, var sjølv pulsåra for svært mange av bygdene i fylket. Alle hadde naturleg nok sterke meiningar om både båtar og rutetider, og i ein kystby som Florø er minna mange og meiningane framleis sterke om båtar, ruter og tider.

Som ein av få kommunar langs kysten har vi i Florø framleis ein rutestruktur med 4-5 "fjordabåtar" som dagleg bringer folk til og frå arbeid og skule frå dei mange busette øyane i Floraskjergarden.

Vi skal lage 4 sosiale dagar, der vi skal spreie kultur, historie, opplevingar, glede og begeistring. Florø er ein liten og intim by, i ein enno levande skjergard som byr på mange overraskingar for både lokale og besøkande.

Alle kaier, heile sentrum og heile distriktet skal takast i bruk! Det vert eit intimt treff, der det er kort veg mellom båtar og folk. Her blir det tett mellom kjentfolk frå andre båtar og dei gode historiene.

Etter råd frå ein del farty har vi lagt opp til at det ikkje skal vere program døgn rundt. Mannskapa skal ha tid til å sjå andre fartøy og være sosiale.

Foreløpig er følgjande skisse for program presentert;

Onsdag 4/8

Vi håper at flest mogeleg samlar seg i Bergen for samsegling til Skjerjehamn. Skjerjehamn er ein gamal handelsstad der båtane før møtest for omlasting av gods og passasjerar, og var så seint som på 50 talet den travlaste hamna i Sogn og Fjordane. Handelsstaden er pussa opp for 20 mill av ein lokal oppdrettsgründer, og er ei oppleving i seg sjølv. Blant anna kan ein her sjå statua av Kong Olav, som Oslo Kommune ikkje ville ha. Her vil vertskapet ta i mot. Trangt langs kaiene kan det bli, men det vil nok bli plass til alle.

Torsdag 5/8

vert det god tid nordover kysten, og innkomst til Florø på felles tidspunkt på ettermiddagen. Båtane seglar saman på delar av ruta om dei ynskjer, men vi kan anbefale besøk i Bulandet om været tillet det. Konvoi frå Hellefjorden via Stabben med DS Stavenes og MS Atløy i front. Offisiell opning.

Fredag 6/8

vert det utfluktsdag i samarbeid med Norsk Rutebilhistorisk Foreining der publikum vert invitert med på turar i distriktet mellom Stavenes og Bremanger med båt og snutebuss. Her kan publikum være med, og billetter vil verte selde på førehand. I fiskeværet Kalvåg, 1 time nord for Florø, vert det arrangert Kystdag og vi er sjølvstilt invitert. Har de lyst å bruke dagen i Florø kan de sjølvstilt det. Her kan vi anbefale Kystmuseet eller ein tur på Brandsøyåsen. Samling for alle mannskap på kvelden. Cinema Paradiso som utekino på Rådhusplassen.

Laurdag 7/8

Båtar og bussar ut i distriktet på morgonen og retur til Florø til klokka 10:00. Torgdag med Bondens Marknad. Demonstrasjon av gamle handverk. Sunnfjord Veteranvognklubb skipar til treff, bobbeklubben i Bergen kjem på besøk og det vert eit yrande liv. Retur på tidlig ettermiddag, slik at alle farty er til-

bake i Florø seinast 18:00. Om kvelden vert det felles middag og dans for alle deltakarar.

Søndag 8/8

Etter offisiell avslutning vert det kappkøyring mellom båtane gjennom tronge sund med avgang og innkomst på Florevika.

Kurs og seminar

Under heile Fjordsteam vil det bli lagt opp faglege seminar, med tema som kan spenne frå det å lage ein "apeneve" til filosofiske tankar rundt vern. Informasjon om dette vil komme etter kvart.

Felles tur etter stemnet;

Etter avslutning av Fjordsteam går dei båtane som ynskjer det i samsegling inn Sognefjorden for tur og ferie med Flåm og Gudvangen som naturlig mål.

Påmelding

Sett av perioden 4. - 8. august 2010 allereie no. Vi byr Dykk på minnerike dagar på eit intimt stemne i jubileumsbyen Florø. På www.fjordsteam.no vil de kunne finne meir informasjon, og det vil også komme informasjon på mail for dei som er påmelde.

Det er inga påmeldingsavgift utover faktiske kostnader til fellesmiddagen på laurdag. Kaiavgifta og strøm er betalt av Flora Kommune ved Hamn. Evt kurs ein vil delta på kan også komme til å koste pengar.

Vi er svært takksame for ei påmelding så snart som råd, - det er mykje som skal planleggast og koordinerast. Gje oss også melding om det er spesielle omsyn vi må ta, eller om det er delar av programmet de ikkje ynskjer å delta på.



FJORDABÅTANE



Vel møtt!



Med beste helsing
FJORDSTEAM 2010

Sander Ødelien

900 51 867 sander@fjordsteam.no



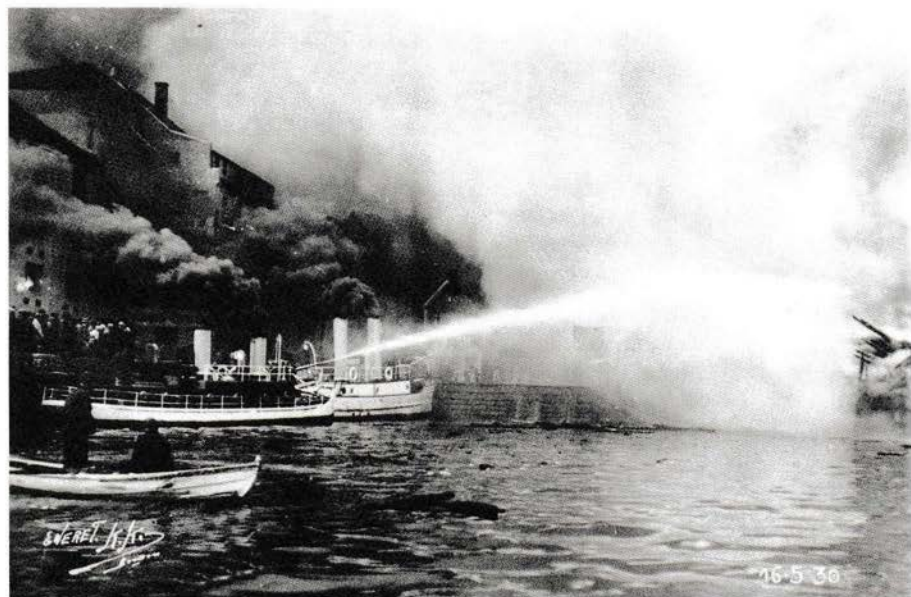
Bergen Brannvesens *sjødampsprøyter*

Av Einar K. Gjessing

tidligere brannsjef i Bergen

Historikk

Bergen Brannvesen ble opprettet 21.8.1863. Før den tid eksisterte et borgerlig brannkorps. Branndirektørstillingen ble allerede opprettet i 1686. Dette korpset hadde ikke sjøgående materiell, korpset eksisterte frem til slutten av 1880-tallet side om side med Det Faste Brandcorps, eller Bergen Brannvesen som er navnet i dag. Bergen Brannvesen baserte seg til å begynne med først og fremst på brannventiler tilknyttet vannverket. Dette trådte i funksjon 17.5.1855, og ble etter hvert bygget ut til å dekke det meste av byen.



"Nøstebrannen" i 1930. Sjødampsprøyter 1 og 3 i innsats.

Foto: Bergen Brannvesen.

Utfordringene for det nye brannvesenet var store. Store og ødeleggende branner hadde gang på gang herjet byen, som frem til 1840-årene var den største i Norge. Byen var (og delvis fortsatt er) en by med tett trehusbebyggelse adskilt av enkelte allmenninger. De første 20 årene baserte man seg på håndtrukket materiell. Så kom hestene, som var i bruk til 1936, bilene overtok etter hvert fra 1918 av.

Den tette bodbebyggelsen langs sjøkanten var overalt i tre. I Sandviken, Skuteviken, Bryggen, Strandsiden og Nøstet var det vanskelig å komme til fra landsiden, og hva var vel mer naturlig enn å angripe fra sjøsiden med ubegrenset tilgang på sløkkevann? Som tenkt så gjort.

I 1866 uttalte en departementalt nedsatt kommisjon at det burde anskaffes to sjødampsprøyter. Dette måtte hvile på grunn av omkostningene. Saken ble tatt opp igjen i 1869 og i 1870 ble det bestilt en dampdrevet sprøyte fra det engelske firmaet Merryweather & Son, et av verdens ledende firmaer på bygging av dampdrevne sprøyter. Dette var egentlig en landdampsprøyte, hjulstellet ble returnert til England og sprøyten ble anbrakt i en gammel treskute som var innkjøpt til formålet. Men der var ikke mannskap til å betjene sprøyten, skuten manglet fremdriftsmaskin og måtte slepes til brannstedet. Etter mange vidervedigheter kom der lønn til maskinist og mannskap og først sommeren 1873 ble dampbåten "Bjørn" kjøpt inn og maskineriet satt inn i denne og stod der til 1910. "Bjørn" ble således til sjødampsprøyte 1.

"Sjødampssprøyte I" (1873 - 1956)

"Bjørn" var bygget ved Bergens Mekaniske Verksteder i stål i 1867, byggenr. 3, som kombinert passasjer- og slepebåt for Bergens Dampbaadlag (Ing. P. Paasche m/fl.). I 1873 betalte Bergen brannvesen 2.500 speciedaler (ca. kr. 10.000,-) for den og den ble ombygget ved BMV Solheimsviken i januar samme år. Maskinen var en Tandem Compoundmaskin (Engelsk prinsipp) også bygget ved BMV. Den ytet ca. 75 hk med et kullforbruk av 1 tønne i timen og oppnådde en fart av 7,5 knop. Den hadde liggende vannrørgang med fyrgang. Til opptenning ble brukt hunved, saget i 25 - 30 cm lengder. Det gikk med ca. 2 sekker opptenningsved blandet med kull på fyrstien for oppfyring av dampkjelen.

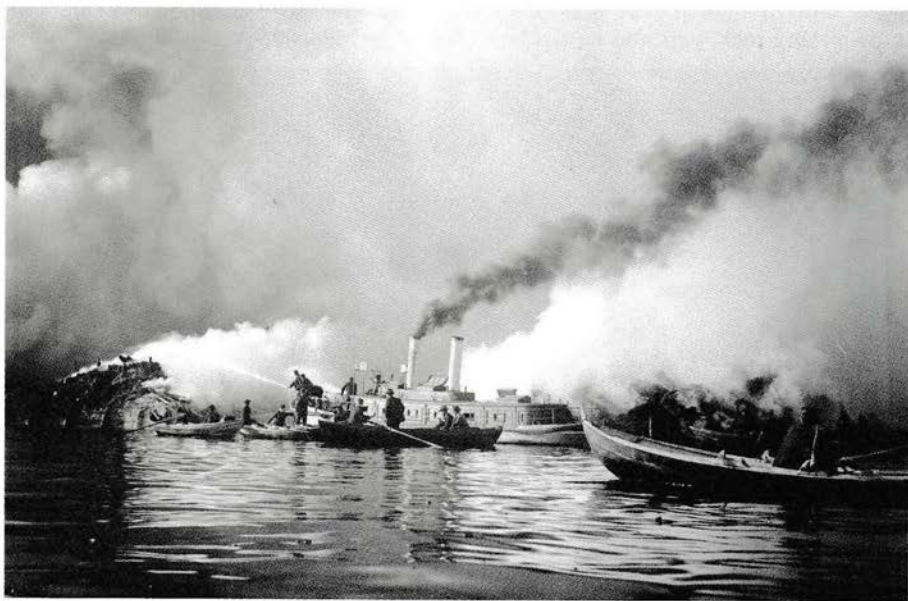
Register tonn 21,98 brutto, 9,88 netto. Lengde 50' 0", Bredde 11' 7", Dypgående akter 5' 6". Ombygging fant sted i 1910, 1913, 1926 og 1935. Ved ombyggingen i 1891 ble det satt inn en reservekjel. Den første kjelen var beregnet for hurtig oppfyring som første mål. Nå kunne den nye kjelen fyres samtidig med den første og brukes ved lengre drift, samtidig som den kunne være reserve for den første. Ved ombyggingen i 1910 ble pumpemaskineriet skiftet ut med en 125 hk pumpe bygget i Bergen. Pumpekapasiteten var 3.000 l/min ved 9 bar og 5.000 l/min ved 5 bar. Samtidig fikk den vannkanon med grenkasse for uttak av brannslanger da den tidligere ikke hadde hatt vannkanon. Ved neste ombygging ble den opprinnelige kjelen fjernet og det ble satt elektrisk forvarming (20 kW) på hovedkjelen. Damptrykket ble holdt på 2 - 4 bar, i spesielle tilfeller ble det økt til 6 bar. Utrykningstiden ble derved vesentlig forkortet.

Båten tjente brannvesenet trofast i 83 år, den siste store innsatsen var ved Bryggebrannen 4.7.1955. Båten ble erstattet av den nye sjøbrannsprøyte 1 (s.d.) i 1946, og solgt 27.8.1956 til Johannes Matre Sandeid for kr. 9.150 og gikk i 1994 som vannbåt i Haugesund.

"Sjødampssprøyte 2" (1879 -1946)

Ved flere branner var større innsats fra sjødampsprøyter etterlyst og i budsjettene for 1874, 1875 og 1877 ble det hvert år avsatt et beløp tilsvarende kr. 8.000,- til anskaffelse av sjødampsprøyte nr.2. Etter besiktigelse i England med ing. Dahm, som var den tekniske konsulent for brannvesenets sjøsprøyter, og branndirektør Bernt Rolland ble en dampdrevet pumpe bestilt hos firmaet Shand Mason & Co., også et meget velrenommert firma. Pumpen, som hadde en kapasitet på 3.000 l/m ved 8 bar, kom i 1878 og ble foreløpig plassert på en trepram. I 1879 ble den så plassert i et nytt skrog bygget ved Møhlenpris Mekaniske verksted (Mjellem og Karlsen), byggenr. 3.

Fremdriftsmaskinen var en compound dampmaskin uten kondenser med vann-dampbrønn. Når dampen var brukt i maskinen gikk den direkte ut i det fri. Maskinen var bygget ved Møhlenpris Mekaniske verksted etter dansk prinsipp. Effekten var ca. 30 hk. Register tonn var ca. 20,0 brutto og ca. 8,0 netto. Lengde 45' 2". Bredde 10' 0". Dypgående akter 5' 4". Ombygginger fant sted i 1891, 1913 og 1934. Ombyggingene var de samme som for sjødampsprøyte 1.



Sjødampsprøyte 2 i innsats. Foto: Bergen Brannvesen.

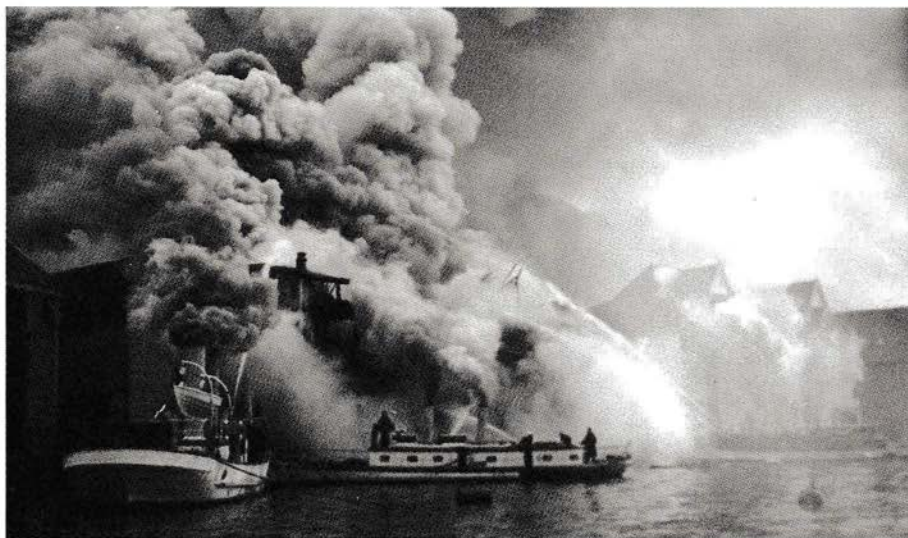
Båten var den minste av brannvesenets sjødampsprøyter, ved hardt vær var maskinkraften for liten og fribordet for lite. Under Bergensbrannen 15.1.1916 var båten stasjonert på Nøstet og greide ikke å komme rundt Nordnespynten på grunn av uværet. Men litt senere ble den sendt inn i Store Lungegårdsvann for å bekjempe branner som var oppstått der, forårsaket av gnistregn fra brannen på den andre siden av Lille Lungegårdsvann. Men båten var en trofast tjener for brannvesenet i 67 år.

Båten ble i 1946 erstattet av den nye sjøbrannsprøyte 2 (s.d.) og solgt til Halvorsen og Sønner, Rubbestadneset og ombygget til verkstedsbåt.

"Sjødampssprøyte 3" (1903 - 1956)

Spørsmålet om ytterligere en sjødampsprøyte ble tatt opp i 1888 etter den såkalte "Sundtebrannen" i Standgaten samme år. Noe mer skjedde ikke før etter brannen på Strandsiden i 1901 der 40 store bygninger med varelagre gikk tapt og som viste at brannvesenet var altfor svakt. Som ett av en rekke tiltak for å styrke brannvesenet ble det vedtatt å bygge en sjødampsprøte "av første rang". Disse tiltakene kom meget vel med under Bergensbrannen i 1916!

Båten ble bygget ved Møhlenpris Mekaniske verksted (Mjellem & Karlsen), sjø-satt i 1903 og ferdig bygget i mai 1904 med jernskrog, maskin og maskinoverbygg. Maskinen var en Compound høytrykksdampmaskin, ytelse ca. 104 hk. Maskinen var dobbeltvirkende med tre opprettstående sylindre. Båten fikk to kjeler, en hurtigfyringskjel og en hovedkjel. Farten var ca. 8,5 knop. Register tonn 47,37 brutto, 17,71 netto. Lengde 65' 5". Bredde 15' 0"". Dypgående 7' 8". Pumpen ble levert av Ludwigsberg mek. verkstad i Stockholm. Pumpekapasiteten var 11.000 l/min ved 5



Alle 3 sjødampsprøyter i aksjon under "Langfredagsbrannen" i 1925. Foto: Bergen Brannvesen.

bar. Både på fordekk og akterdekk ble det montert vannkanoner med 75 mm strålemunnstykker og forgreningskasser med 6 stk uttak for 2 1/2" slanger.

Båten ble ombygget i 1913, 1940 og 1946. I 1913 ble det satt elektrisk forvarming på hurtigoppfyringskjelen, i 1926 ble hurtigoppfyringskjelen fjernet og den elektriske forvarmingen satt på hovedkjelen. Båten er den største brannvesenet har hatt.

I 1956 var tiden ute for denne båten som sjøbrannsprøyte. Antall sjøbrannsprøyter ble da redusert fra 3 til 2 og båten ble ikke erstattet. Også her var den siste store innstansen ved Bryggebrannen 4.7.1955. Båten ble solgt 28.8.1956 til Petter M. Berge og Lars M. Berge og ombygget til fraktebåt.

De nye sjødampsprøytene

I 1956 var tiden ute for sjødampsprøytene, men det kan være av interesse å se den utviklingen som har funnet sted i deres spor.

"Sjøbrannsprøyte 2" (1946 - 1975)

I 1946 fikk brannvesenet gjennom Direktoratet for fiendtlig eiendom overta en sjøsprøyte etter tyskerne. Den var bygget i 1943 i stål ved vefet August Prahll i Hamburg i Tyskland og brakt til Bergen. Det var brannvesenets første båt med dieselmotor, en 200 hk. MWM (Motorwerke Mannheim). Fart ca. 10,5 knop, ferskvannskjøling, 2 startluftflasker. Register tonn brutto 31,61, netto 10,70. Lengde 18,88 m. Bredde 4,12 m. Dypgående 1,50 m. Pumpekapasitet 10.000 l/min ved 5 bar og 5.000 l/min ved 10 bar. Båten var utstyrt med 2 vannkanoner og 16 uttak for 2 1/2" slanger og hadde skumsløkkeutstyr og utstyr for sleping.

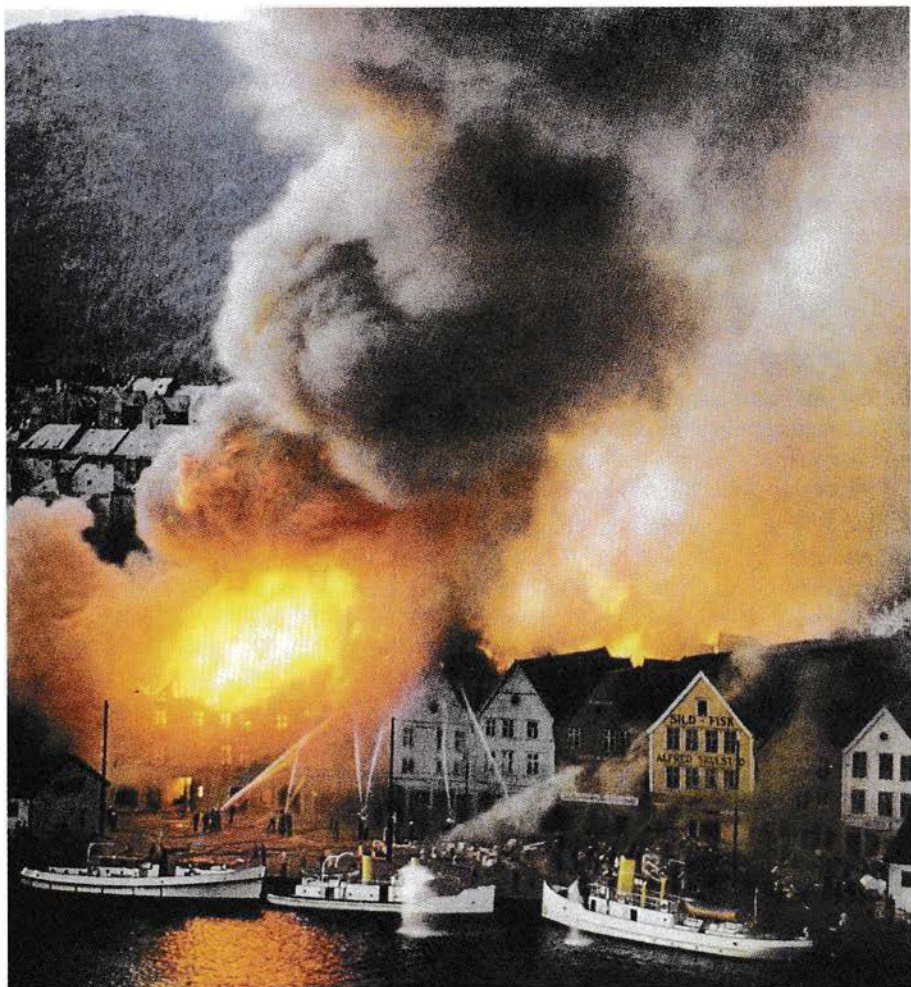
Svakheten med båten var at den hadde bare en motor, som ble benyttet både til fremdrift og til pumping. Var deler av motoren ute av drift var alt ute av drift. Videre var det benyttet krisemetall i store deler av konstruksjonene, noe som førte til stadige havarier.

Båten ble i 1975 erstattet av den nybygde sjøsprøyte 2 (s.d.) og solgt til Håkonshella slipp & mek. verksted.

"Sjøbrannsprøyte 1" (1956 - 1990) "OBERSTEN"

Båten ble bygget i England under krigen som redningsbåt for flygere som var skutt ned over Den Engelske Kanal. Den hadde da 3 Paxmann Ricardo dieselmotorer à 100 hk. Den ble kjøpt inn av Bergen kommune for frakt av passasjerer til og fra Herdla flyplass, som det ikke ble noe av. Den ble så "pådyttet" Bergen brannvesen da den gamle sjødampsprøyte 1 var moden for utskifting.

Etter en lengre ombyggingsperiode fikk båten, som var et treskip med to lag laminert trehud med duk mellom, fjernet den midtre motoren og installert 2 stk diesel pumpemotorer, Volvo Penta, à 150 hk og 2 stk API pumper med pumpekapasitet 4.600 l/min ved 5 bar, 3.000 l/min ved 10 bar - pr. pumpe. Register tonn 31,45 brutto, 10,09 netto. Lengde 17,56 m. Bredde 4,24 m. Dypgående 1,1 m. I 1969 ble de to



Fra Bryggebrannen 7. juli 1955. Fra venstre, BX II, BXI, og BX III.
Siste gang 3 sjøsprøyter var i innsats, og siste innsats til de to sjødampsprøytene.
Foto: Stein Thowsens Bergensbilder.

hovedmotorene byttet ut med to Perkins diesel à 100 hk.

Båten hadde 2 vannkanoner med utskiftbare strålemunnstykker, 1 1/4", 1 1/2" og 1 3/4". Videre hadde den skumslokkeutstyr. Fordelen med denne båten var at den hadde hele 4 motorer, 2 til fremdrift og 2 til pumping, slik at avbrudd pga. motoretersyn forkom ikke. Aberet var at den ikke hadde ishud. Når Byfjorden var islagt, og det er ikke så lenge siden, måtte båten taes ut av drift. Båten er den eneste av sjøbrannsprøytene som har vært bygget av tre.

I 1990 ble antall sjøsprøyter i Bergen brannvesen redusert fra to til en, slik at brannvesenet fra da av var uten reservebåt. Båten ble da solgt til Haugesund og ombygget til lystbåt. I 2009 levde den sitt liv som husbåt i Oslo.

"Sjøbrannsprøyte 2" (1975 -)

På denne tiden var problemene med den tyskbygde sjøbrannsprøyten blitt så store at det var uforsvarlig å basere seg på denne lengre. Etter mange og lange diskusjoner frem og tilbake fikk nå Bergen brannvesen for første gang siden 1903 en sjøsprøyte bygget fra grunnen av for formålet og etter brannvesenets egne spesifikasjoner. Den ble bygget av Fjellstand Aluminium Yachts i aluminium på et standard skrog. Den har to Detroit diesel motorer, maks ytelse 530 hk. ved 2.300 omdr/min. Begge motorene brukes til fremdrift og til drift av hver sin Svanehøj 2-trinns sentrifugalpumpe. Pumpekapasiet pr. Pumpe er 6.000 l/min ved 9 bar og 1.800 omdr/min.

Båten er utstyrt med 2 stk vann- og skumkanoner og 4 hydranter, hver med uttak for 4 2 1/2" slanger. Blanding av vann og skumvæske kan også leveres gjennom slanger til skumrør. Videre har båten overrisslingsanlegg både for styrbord og babord, og mulighet for utspyling av skumvæskeledninger. Vanninntaket er i bunn, men vann kan også taes inn via 4" sugeslanger og slik benyttes til lensing av båter. Den er dessuten utstyrt med nedsenkbare, elektrisk drevne 220 volt lensepumper. Videre er båten utstyrt som ambulanse, har pantry, køyer og toalett foruten samme utstyr som på en brannbil (røykdykkerutsyr etc). Navigasjons-og kommunikasjonsutstyret er også helt oppdatert. Deplasement ca. 34 tonn. Lengde 18,32 m. Bredde 5,46 m. Dypgående ca. 1,2 m. Den har bunkers for 20 timers kontinuerlig drift av begge motorene. Farten er 14,5 knop. Båten var ved kontraktsinngåelsen garantert en levetid på 40 år. I dag, 35 år etter, er aldringstegnene få og små.

Diverse

Maskinistene på de gamle sjødampsprøytene var i en klasse for seg. På uniformene fra 1912 til 1947 hadde de på jakkeoppslaget en sentrifugalregulator omgitt av teksten: "BERGENS BRANDVÆSEN 1863". De øvrige mannskapene hadde en hjelm med krysslågt øks og fakkel under.

Sjøbrannsprøytene har, i alle fall siden 1900, vært hvitmalt. Den nåværende sjøsprøyten følger en gammel tradisjon: Ved representasjonsbruk fører den en gjøs i baugen: Bergen kommunes flagg, med byvåpenet på hvit bunn med rød kant på de tre sidene som vender vekk fra stangen den er heist på.

Under siste krig ble betegnelsene BXI, BXII og BXIII tatt i bruk for sjøsprøyte 1, 2 og 3, mens bilene internt har hatt betegnelsene B1, B2 etc. og disse betegnelsene brukes fortsatt. Plasseringen av sjøsprøytene har variert ned gjennom tidene. Fra starten av var der to sjøsprøyteskur innerst i Vågen for de to sjøsprøytene. Da sjøsprøyte 3 kom i 1903 ble nr. 2 flyttet til Nøstet og nr. 1 flyttet til Sandviken. Da sjøsprøyte 3 ble tatt ut av drift i 1956 ble det siste skuret innerst i Vågen solgt. Sjøsprøyte 1 holdt



BXI – "Obersten"
- nå lystbåt i Oslo.

Foto: Bergen Brannvesen.

til i Sandviken på varierende steder inntil nedleggelsen i 1990. Skuret benyttes nå av brannvesenets redningsdykkerbåt. Sjøsprøyte 2 holder fortsatt til på Nøstet og har gjennom årene hatt forskjellige oppholdssteder. Etter at BXI ble flyttet til Sandviken ble den bemannet fra Sandviken brannstasjon frem til 1956. Da ble brannvesenets utrykningsstyrke redusert med ett sjøsprøytemannskap. Hovedstasjonens sjøsprøytemannskap rykket fra da av og frem til 1990 ut med den sjøsprøten som ville komme hurtigst frem til brannstedet. De andre sjøsprøytene har hele tiden vært bemannet fra Hovedbrannstasjonen, med unntak av de siste 2 årene Årstad stasjon var i drift 2005 – 2007, da bil og mannskaper ble flyttet til Årstad i forbindelse med mannskapsreduksjon for å komplettere bemanningen. I denne perioden rykket Årstad ut med samtlige mannskaper når Sjøsprøyten ble alarmert – min. 4 mann. Nå er mannskapene igjen plassert i (nye) Hovedbrannstasjonen.

Utallige er de små (som ble forhindret i å bli store) og store brannene som sjøbrannsprøytene har deltatt i, bare hør: "Sundtebrannen" 1888, Strandsiden 1901, Jekteviken 1909, "Langfredagsbrannen" på Nordnes 1925, Nøstebrannen 1930, Tran-Martens (Sandviken) 1935 og 1937, Nordnesbrannen 1940, Kristiansholm 1943, Eksplosjonsulykken 1944, Laksevåg 1944, Nøstet 1944, Bryggebrannene 1955 og 1958, V. Müllers Brenselsimport 1983, Pål Kahrs Trelasthandel, Jekteviken 1985, Skuteviken 2008 og Lehmkuhlboden 2008. I tillegg til dette en rekke branner utenfor kommunens grenser, og til slukking av brann og annen assistanse til fartøyer i og utenfor Bergen.

(Også til D/S "Stord 1" har Sjøsprøyten ytt assistanse)

Mye av den brannfarlige bebyggelsen langs sjøkanten i Bergen er nå forsvunnet - desto viktigere er det jo at det som er igjen blir tatt vare på. Her har sjøsprøyten fortsatt sin oppgave. I tillegg kommer skipsbranner, lensing, redningsaksjoner, oljeforurensing, kjemikalieproblemer etc.

Sjøbrannsprøytene overlevet alle krigen. Men det var nære på. Under eksplosjonsulykken 20.4.1944 ble BXIII slynget opp i taket på sjøsprøyteskuret, brakk skorstei-



BXII fra 1975- dagens
sjøbrannsprøyte.

Foto: Bergen Brannvesen.

nen, men fungerte like godt. Den 29.10.1944 da bombene falt på Nøstet ble både taket i sjøsprøyteskuret og dekket på BXII gjennomhullet av steiner som var blitt kastet opp av eksplosjonene, men alt fungerte like godt.

Tilleggs kommentar:

Takk til min tidligere brannsjef Einar Gjessing for på kort varsel å "rykke ut" og skrive en interessant og grundig artikkel om sjøsprøyten i Bergen.

"Sjødampsprøyte 1" skal fortsatt befinne seg i Ølensvåg/Haugesund." Sjødampssprøyte 2" deltok på Nordsteam i 2000 som frakteskipet "Jeppe", eid av Gunnar Birkeland, Haugesund. Også for veteranskipsmiljøet i Bergen er sjøsprøyten nyttige å ha. M/S "Granvin" har stor nytte av å ha aktiv skipper og maskinist, med bakgrunn fra Sjøsprøyten. Ved spesielle anledninger stiller Sjøsprøyten opp med sin vannkanoner, enten det er gamle hurtigrute- skip som går ut av rute, nye som taes i bruk, eller ved åpning av Nordsteam i 2000 og 2005, hvor det ble sprøytet til ære for D/S "Oster" og D/S "Stord 1".

Undertegnede var stasjonert i Årstad de siste årene stasjonen var i drift, og fikk således to år som dekksmannskap på Sjøsprøyten.

Øyvind Konglevoll

Brannmester / matros på M/S "Granvin"

Kildene oppgir til dels litt forskjellige data, men jeg har forsøkt å holde meg så nær sannheten som mulig.

Kilder:

- Egne notater
- Bergens Brandvæsen 1863 - 1913 av brannsjef Bernt Rolland
- Bergens Brandvesen 1863 - 1938 av brannsjef Harald Sontum
- Bergen Brannvesen - sett fra sjøsiden, av Bjørk Tvedt - en publikasjon fra Bergen Brannhistoriske Stiftelse. I stiftelsens formålsparagraf heter det bl.a.: "At interessen og kunnskapene om Bergens brannhistorie blir holdt vedlike ved at det avholdes foredrag, utarbeides "slides", lages videoer etc."

30 hesters dampmaskin til "Pelle"

Kilde/foto: Eyvind Øyraas, Arendals Tidene.

Senhøstes var en gjeng "Pelle"-entusiaster på besøk på den nedlagte Arendal Maskinistiskole og med seg tilbake hadde de med seg dampmaskinen, som i årevis har stått til utstilling på skolen. Nå skal den igjen komme til heder og verdighet, som drivkraften til nye "Pelle" når den engang blir ferdig.

Med maskinen på plass er en ny liten milepæl nådd i "Pelle"-prosjektet. For en tid siden ble det klart at målet med å selge 1000 aksjebrev i "Pelle" også var oppnådd, og etter hvert begynner også skeptikerne å bli færre. Ildsjelene i prosjektet jobber jevnt og trutt, og stadig nye delmål blir nådd. Når "Pelle" blir å se tøffende på vei ut Galtesund vet de ikke, men de er sikre på at det kommer til å skje.

Krigsklenodium

Det er Aust-Agder fylkeskommune som leier ut den 110 år gamle dampmaskinen til STIFTELSEN D/S "PELLE". Dampmaskinen sto opprinnelig om bord i en av barkassene til det norske panserskipet "Eidsvold", bygd i England i 1901. Panserskipet ble senket i Narvik 9. april 1940 av tyske krigsskip, men barkassen ble berget og maskinen med to sylindere og 30 hestekrefter er blitt tatt godt vare på, og nå skal den altså gjøre "comeback" i Galtesund og på Merdøfjorden, for å nevne et par steder. – Det er med andre ord et ekte krigsklenodium vi står over for, uttaler Martin Mjånes i Stiftelsen.



ORIGINALFLAGGET:
Styreleder i STIFTELSEN D/S "PELLE", Martin Mjånes, viser stolt frem det værslitte flagget fra gamle "Pelle".



KLENODIUMET: Nå gleder de seg til å dampe utover Galtesundet i syv knop, fra venstre Ole C. Boe, Øyvind Wettergren, Hans N. Terjesen, Martin Mjånes, Kristen Taraldsen og Svein Stornes Nilsen.

Konserveres

Den originale maskinen om bord på "Pelle" var på 18 hk og med 12 ekstra hestekref-ter antar Mjånes at farten til "Pelle" kan øke om lag en knop,- fra 6 til 7. - Den ekstra kraften kan bli god å ha når båten skal forsere Hisøystrommen, bemerker Mjånes.

- Det er morsomt å konstantere at den legendariske maskinisten om bord i "Pelle" gjennom 40 år, Thorvald Th. Terjesen, flere ganger oppsøkte Arendal Maskinistskole for å ta dampmaskinen nøyere i øyesyn. Han uttalte " at det var denne maskinen som egentlig skulle ha stått om bord i "Pelle". Vi kan med andre ord si, at dampmaskinen endelig har kommet til sin rett. Nå er maskinen plassert i verkstedhallen til Mørland & Karlsens rederi på Havstad. Her vil maskinen bli konservert etter alle kunstens regler, mens de venter på at båten skal bli bygget. Også konserveringsarbeidet gjør selvfølgelig den aktive Pellegjengen selv, for her mangler det ikke på ekspertise. I denne gjengen finnes det sjøfolk som har seilt både over og under dekk.

Dampskipene måtte betale for noe de aldri brukte!

I alle år har det vært stor skipstrafikk til Grenland og før dampskipenes tid var varperingene i flittig bruk. Hvem drømte vel for 200 år siden, at man snart lett kunne gå med egen kraft i motvind og strøm opp elva til Skien. Dette er et kort utdrag av hovedrapporten vedrørende registrering av gamle varperinger i Grenland.

Langesundsfjorden kystlag ved Karl Tore Gabrielsen.

Prosjekt for registrering av bolter og ringer for varping og fortøyning

Langesundsfjorden kystlag og Telemark kystlag har gjennomført et arbeid med registrering av gamle fortøyningsbolter og ringer på strekningen Langøytangen - Stathelle - Brevik – Frierfjorden - Torsbergrenna . Samtidig har vi også registrert andre gamle kystkulturminner. Det var ca. 33 ringer registrert i 1738 på strekningen Langesund – Porsgrunn.

Under registreringsarbeidet har det blitt tatt foto og mål, samt gitt en beskrivelse av type bolt og tilstanden. Posisjonen er fastlagt med GPS.



Varpering fra 1700-tallet i Torsbergrenna. Laget på lokalt jernverk.



Solid fortløyningsbolt på Langøya, til akterfortøying?

Før og etter 1850!

Det er grunn til å tro at skipstrafikken i Langesundsfjorden, Breviksfjorden, Frier og elva før og etter "1850-årene" var svært forskjellig.

Båter og skip, med fremdrift av dampmotor, dukket opp på denne tiden. Regelmessig rutetrafikk med passasjerer og spesiallast ble mulig. Det tok ikke lang tid før det var etablert lønnsomme ruter både over lange strekninger og på kortere avstander.

Etter at dampdrevne slepebåter og kombinerte rute- /slepebåter løste problemet med seiling inn til de "innerste havner", falt behovet for tradisjonell "varping" bort. Det ble for slitsomt og tidkrevende å varpe et skip oppover mot strømmen, når det var et alternativ!

Kanskje kunne varping forekomme sporadisk også etter slepebåtenes gullalder, men i hovedsak tror jeg varping ble brukt mest før 1850 – 1860 årene.

Hvordan foregikk varping?

Å forflytte et stort skip ved hjelp av trosser til land og eventuelt varpeanker må ha vært en svært slitsom og til dels risikabel arbeidsoperasjon. Med en mindre båt var det nok enklere.

Jeg kan tenke meg flere forskjellige måter å varpe et større skip på:

I en kanal med relativt konstant bredde og veg på i hvert fall en side kan det lett festes trosser foran og en kan dra skipet framover med spill eller ved bruk av hester. Flere eksisterende kanaler bruker et slikt prinsipp i dag.

Langs en fjord er det bare mulig å feste trossene på den ene siden. Stort sett er det langgrunt og uregelmessig terreng langs land. Det kan kanskje være mulig å forhale skipet fra en odde til en annen. En mindre farkost kan en nok holde fra land med solide båtshaker og ved å legge roret over i riktig side.

Bruk av varpeanker og / eller slepejolle, gjerne supplert med varpeboltene på landsiden kunne brukes også for større fartøyer. Med en lett båt og sterke roere kunne et passe tungt anker fraktes ut til riktig posisjon og slippes der. Det kunne neppe brukes tung kjetting i slike tilfeller.

Langs Torsbergrenna vet vi at det var lagt ut hjelpeanordninger i elva. Seilskip kunne varpe ved trosse i land på vestsiden og trosser festet til "varpebøyer" som var fast forankret omtrent midt i elva.

Fortøyningsringer i uthavnene.

I Grenlandsdistriktet var det et spesielt stort behov for å varpe frakteskip fra "åpent hav", dvs Langesundsbukta og opp til lastehavnene – inntil 16 nautiske mil nordover. Det var jo stor eksport av trelast herfra, allerede på et tidlig tidspunkt. Skien er en av landets eldste byer og det ble opprettet tollsteder utover i fjorden fra middelalderens slutt. Første gang Langesund tollsted nevnes er i 1570, Porsgrunn noen år etterpå.

Enkelte steder i Norge var det lignende behov for varping. Men når en ser hele kysten under ett, er det ikke varpefester som dominerer. Fortøyningsbolter eller ringer er oftest satt opp til andre formål. Norske og utenlandske seilskuter lå oftest i vinteropplag.

Svenske, finske og andre lands seilskuter lå i stor grad oppankret i småbyer og uthavner langs Norges kyst, spesielt der det normalt er isfritt. I tillegg til tunge anker var bruk av fortøyningsbolter på land vanlig.

Private eiere av fortøyningsringer kunne ta betaling for bruk og de var fritt omsettelige. De kunne til og med benyttes som pant ved lån. Et "ringvesen" ble opprettet i midten av 1600-tallet. Det ble utstedt ringprivilegier til privatpersoner. Staten engasjerte seilende arbeidslag som satte ut ringer mot fast betaling for hver ring, fra 1820-årene. Denne ordningen varte helt til 1860-årene da det ble etablert faste arbeidslag (5). I 1922 overtok Statens havnevesen ringvesenets funksjon. Det var da over 12000 offentlige fortøyninger langs kysten.

De eldste ringene

Kong Fredrik II fikk anbrakt fortøyningsbolter på Flekkerøy, en viktig uthavn som også var orlogshavn. 1632 fikk befalingsmannen på Bergenhus ordre om å sette i stand de forfalne ringene som sto "på klippen" ved Bergen. 1654 ble det beordret at det skulle settes fem nye solide fortøyningsringer i Bergensleden.

1640 fikk Trondheims Tukthus privilegium på ringer fra Kristiansund til Trondheim. 1687 fikk kommerseråd Thormølen privilegium for seg og sine arvinger på ringpenger i bergensleden fra Skudenes til Stadt. Ringpengene ble oppkrevd av Tollvesenet.

En fyldig beskrivelse i Grenland havnevesens jubileumsbok har med mye historikk:

I 1738 fantes det 33 varperinger på strekningen fra Langesund til Porsgrunn. De forskjellige grunneiere oppebar inntekter på ringene enten via grunnleie eller direkte bruksavgift fra fartøyene som anvendte innretningene. Det ble en tungvint ordning, og overlosen for det Sønnenfjeldske, kaptein Gabriel Christiansøn, uttaler at det ville være heldig om en mann hadde alle ringene. ("Ringenes herre" stammer i så fall fra dette distriktet..).

Salling fikk i 1738 privilegium på ringene. Det innebar at han skulle nedsette "suffisiente" ringer i fall noen av de nedsatte var for svake, og de skulle holdes i god stand. En forpliktelse til "at nedsette nye fester, om så behøves", skulle senere vise seg å bli en kostbar affære. Salling påtok seg å "stille grunneierne til lags så ingen klage kommer". Det betød at grunneierne skulle få leie av Salling. Han på sin side fikk inntektene for bruken. "Betaling bør kun skje for en ring, selv om fartøyet er nødt til å benytte flere", anbefalte Christiansøn.

Privelegiet gav innehaveren "at oppebære betaling av de seilende for en ring af de som han udi opseilingen til Porsgrund havde". De seilende skulle betale, enten de brukte ringene eller ikke. Selv om de "ved favorabel vind seiler lige op", skulle betaling skje ved skipets klarering på tollboden og "derneft til Johannes Mortensen Salling erlegges". Samme vilkår skulle følge "hannem og hans arvinger eller hvem han samme overlader".

Folkman Freck kjøper privilegiet på auksjon!

I 1797 ble privilegiet auksjonert bort. Jørgen Zackariassen hadde betalt 2000 riksdaler da han overtok privilegiet i 1792. Fem år senere oppnådde han bare 1800 riksdaler på auksjonen. Men nå var fullmektig ved Langesund Tollkammer, Folkman Freck, blitt eier. Han viste seg å være en dyktig driver av "forretningen". Gjennom forhandlinger og aktiv innsats fikk han etter hvert ballanse mellom inntekter og utgifter. Nye ringer ble plassert, skipsleden hadde fått hele 83 festigheter.

Det lå store investeringer bak dette. Ikke minst ringdimensjonene forteller at kostnadene måtte bli store. Ringene hadde diameter på 16 tommer (ca 40 cm) og var smidd av 2,5 " jern (6 cm). Bolten i fjellet var 15 " lang (38 cm) og 4 " i firkant (10 cm). (Disse dimensjonene finnes kun på noen ganske få av de 48 registrerte ringene / boltene).

Inntektene kommer – men nye problemer i horisonten!

Da Frecks etterkommere i 1837 skjøtet deler av privilegiet over på Arnt Folkmann, var det blitt en god inntektskilde. De tunge investeringene var for lengst gjort. Med økende skipsfart kunne eierne se fremtiden lyst i møte, men så dukket de første dampskip opp. De trengte ingen varperinger i trange farvann, selv om strøm og vind sto dem i mot. I privilegiet var anført at rettighetene omfattet alle skip. Ingen hadde vel i sin villeste fantasi kunnet tenke seg at skip en gang skulle gå med egen kraft inn i fjordene og elven opp til Skien.

Statens postbåter på kysten nektet å betale ringpenger for anløp i Langesund. Folkmann reiste sak som gikk helt til høyesterett, men der tapte han. Dog sa retten: "...uten at retten derved ville ha uttalt noget om plikt for dampskibe til å betale ringpenge, når de gikk lengre op i fjorden". Det ble en lykkelig uttalelse for innehaverne. Flere ganger senere ble det reist sak mot privilegiet, men dets rettigheter ble stående fast, selv mot dampskipene i fjorden. I en underrettsdom fra 1858 sies det: "Vistnok er det øyensynlig at de dampskibe, der ved maskiner i alminnelighet ere herre over vind og strøm, ikke i regelen trenger til fortøyningsringerne", men med en Langesundslos som vitne kunne det godtgjøres at "ringerne, om end til ganske øyeblikkelig bruk, ere blevne benyttede af statens dampskibe som have anløbet Langesund".

Privilegiet blir havnestyresak

Sallings rettigheter av 1738 hadde ordlyden at "skibe som seiler lige op" også skulle betale. I sine avgjørelser bygget retten på det. Privilegiet fortsatte sin innkreving for ringene, men mindre og mindre ble de benyttet. I 1870-årene hadde tilbudet fra bukserbåtene blitt så godt at ringene nærmest var ute av bruk. I 1912 var dampskipene blitt helt dominerende og departementet måtte innrømme "det omhandlede privilegium, der nu alene betegner en privat særbyrde på skibsfarten, bringes til opphør". Det ble havnestyrene i Skien, Porsgrunn, Brevik, Stathelle og Langesund som gikk sammen om å kjøpe ut ringprivilegiet. Ved kongelig resolusjon av 30. mai 1913 ble det gitt anledning til å kreve inn avgifter inntil den utlagte sum med renter var innkrevet. Totalt kostet det havnestyrene 150.000 kroner å innløse privilegiet og alle grunnrettighetene. Det var en meget betydelig sum i de dager. Men skipsfarten så endelig slutten på en avleggs og irriterende avgift.

Havnestyrene fastsatte en fast avgift for skipene til ringprivilegiets amortisering. Med en uheldig renteutvikling, dekket ikke avgiften engang renten på de lån som var opptatt for avviklingen. Til slutt måtte det "spyttes i kassen" fra kommunene, for å få ned gjeldsbyrden. Den 1. februar 1969 var det over og ut for ringprivilegiet. Da hadde det vært innkrevet penger i nesten 100 år fra skipsfarten, uten at næringen hadde bruk for den tjenesten de betalte for.

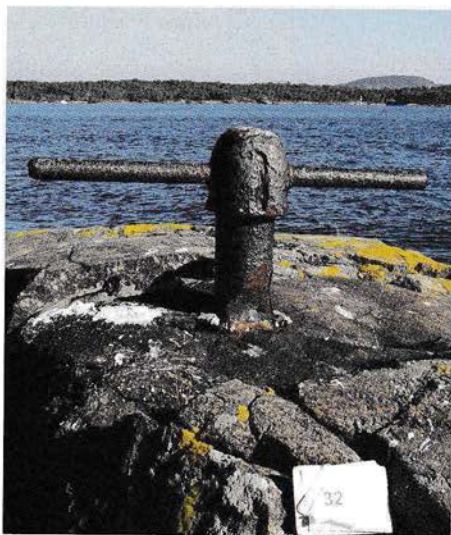
Teksten ovenfor, angående historikk i Grenland, er stort sett skrevet av Kjell Ivar Brynsrud.



Ring på Langøya.



Den mest korroderte varpebolt i Grenland – for øyeblikket. På Croftholmen.



En særdeles solid T-bolt på Figgeskjær. Disse ble nok masseprodusert fordi de finnes flere steder i Norge, bl. a. i Bergensområdet.

Hjelpemiddelet til å lage et hull i solid fjell var vanlig minebor og feisel samt krutt! De boret et dypt nok hull på litt mindre enn en tomme diameter og fylte det med krutt. Etter første sprengning ble hullet rengjort og fylt på nytt. Noen hull er firkantet. De kan ha boret fire hull og så sprengt med krutt.

De først nedsatte ringene var festet med bly. Dette materialet var svært ettertraktet til søkker på fiskesnører og ammunisjon med mer. "Landalmuen" stjal blyet og Friis sto bak en kongelig plakate "angaande Straf for at beskadige Skibsfortøyningsringe, Varpestolper og andre Mærker til Skibsfartens Sikkerhed". Bestemmelsen er sted- og tidfestet til Fredriksberg Slot, den 15de juli 1801.

Hvis man ble knepet i å øve hærverk på fortøyningsringene kunne dette medføre en straff på 3 – 5 års tukthus for menn og 3 – 5 års forbedringshus for kvinner!

Etter hvert ble jernboltene festet til fjellet med smeltet svovel iblandet fin sand.

Det er ikke lett å se varpebolter eller fortøyningsringer når skipsmannskapet er i en stresset situasjon, spesielt i dårlig vær. Det er derfor vanlig mange steder å male en "blink" på et nær loddrett fjell inntil bolten. Mange steder i landet ser en disse fremdeles og de er også frisket opp i nyere tid enkelte steder. I Grenland er det nesten ikke slike malte merker lenger. I Torsbergrenna kan en se noen. Det var Friis som hadde ideen også til dette tiltaket. Han foreslo at det på fjellet ved ringen ble malt med hvit oljemaling "en Cirkel som en Ring der i Ytterkant strekker sig $\frac{3}{4}$ Alen og Malingen $\frac{1}{2}$ Kvarter bredt". I midten av ringen og rundt ringens ytterkant ble det gjerne strøket med tjære eller sort maling.

Fortøyningsbøyer i Langesund

Den første store forankringsbøyen ved Langesund som Tore Nilsen og Arne Eek har hørt om lå helt ytterst i sundet. Hvorvidt den lå midt i sundet eller nærmere Langøya eller Tangeskjæret vet vi ikke. Den var festet med kjetting fra bolter på nevnte skjær like ved Tangen (fortet) og likedan fra Langøytangen. Moringsbøyen var rund og svært stor. Det var ledere på to sider (opp til fortøyningsring). Den ble fornyet / reparert i 1852.

Formålet var fortøyning av seilskuter inntil de fikk taubåt (som ofte var et rutegående dampskip). Deretter var ankomst til kai i Langesund, Brevik eller oppover elva "plankekjøring".

Karl Tore Gabrielsen

e-post: karl.tore.gabrielsen@gmail.com

Telefon 35972336, mobil 95877752

La båten få en sjanse

Lars Kise, Varden.

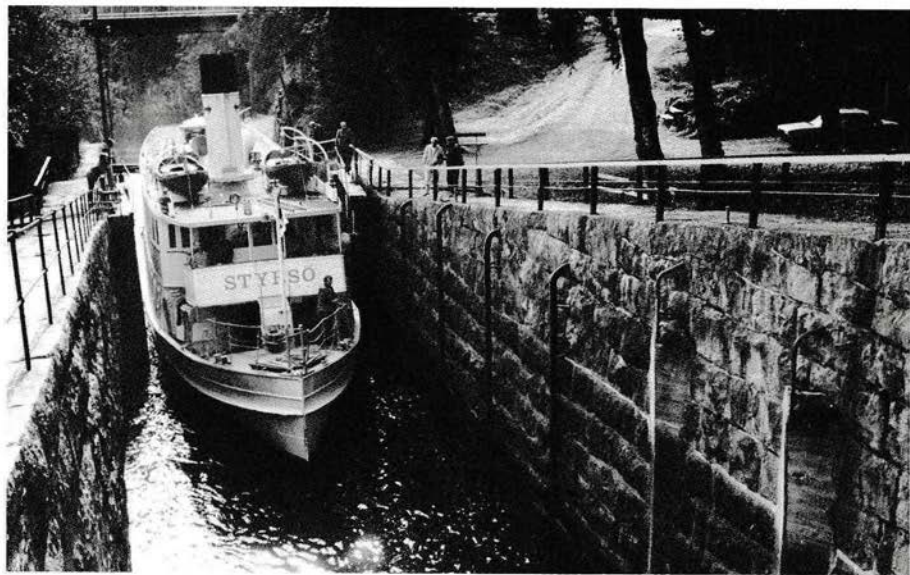
Det er supert med folk som tør å satse. Eierne av Dalen hotell i Telemark, Thor Morten Halvorsen fortjener derfor en klapp på skuldra fordi han vil pusse opp kanalbåten "Henrik Ibsen" og beholde den som en viktig turistattraksjon.

Halvorsen kjøpte "Henrik Ibsen" for symbolske én krone, men han vet det vil koste ham store summer å restaurere båten. I utgangspunktet har han satt av mellom fire og seks millioner kroner. Halvorsen mener det er viktig for hotellet at det finnes en veteranbåt som kan frakte passasjerer til Dalen.

Skien-Dalen Skipsselskap (SDS) så seg ikke råd til å sette i stand og drive "Henrik Ibsen". Selskapet skal derfor kun kjøre med "Victoria" på Telemarkskanalen. Når SDS velger å selge båten, er det godt at de selger til noen som vil fortsette driften på kanalen.

Det er avgjørende at de to driverne ikke går i veien og ødelegger for hverandre. Halvorsens satsing på "Henrik Ibsen" er et soleklart risikoprojekt, og driften vil ikke bli noen suksess dersom Skien-Dalen Skipsselskap stikker kjøpene i hjulene.

Det er viktig for turismen at noen har mot til å satse, og det betyr mye for kul-



"Styrsø" bygget i 1907 ved Eriksberg Mek.Verktsted i Göteborg. Her har den svenske skjærgårdsbåten fått ferskvann under kjølen. Bildet er fra en prøvetur 1992, for å se om den var egnet for å bli innkjøpt og for å komme i drift på Telemarkskanalen. Foto: Thor Hansen samling.



"Henrik Ibsen" i tørrdokk hos Hansen & Arntzen. Verftets undersøkelser har vist at skipet trenger nytt dekk, nytt styrhus og en del andre reparasjoner. Det er anslått en kostnad på 4-6 millioner kroner før veteranbåten på ny er klar til drift. Foto: Thor Hansen.

turen at vi har veteranbåter og andre anti-kviteter i drift.

Derfor håper vi at Halvorsen vil lykkes Med "Henrik Ibsen" og at Skien-Dalen Skipsselskap lar han få mulighet til det.

"Henrik Ibsen" i saltvann

Veteranbåten fikk ved nyttårstider en sjelden tur utaskjærs. Den er nå flyttet til Tønsberg etter den har ligget hos Hansen & Arntzen for overhaling av skroget og motoren. Nå skal Fjørholmen trebåtbyggeri i Tønsberg legge nytt dekk, bygge nytt styrhus og skifte en del av innredningen. Turen fra Bamble til Tønsberg gikk greit, men foregikk med en smule

hastverk da man var redd for problemer med isen, forteller Thor Morten Halvorsen ved Dalen Hotell. Nå blir båten liggende der det meste av vintren i Tønsberg. Den skal videre innom et tredje verft for å få sikkerhetsutstyr om bord. Planen er at den skal være klar i trafikk på Telemarkskanalen fra 1. mai.

Thor Morten Halvorsen håper "Henrik Ibsen" vil gi mange flere gjester til Dalen hotell. Planen er at båten skal seile mellom Dalen og Lunde. Selv med våre bereiste nåtidsøyn er Dalen hotell rett og slett unikt og ganske fantastisk og det aller beste er vel å ankomme hotellet pr. veteranbåt eller i en engelsk sportsbil av typen MGB.

Foto: Thor Hansen.



M/S "Henrik Ibsen". Dampmaskineriet ble fjernet i 1952 og ny dieselmotor ble installert. I 1993 blir fartøyet totalt ominnredet og tilpasset kanalmiljøet, eksteriørmessig tilnærmet de gamle Telemarksbåtene. Lengde over alt: 30,91m. Bredde: 6,50m. Tonnasje: Brutto186 reg.t. Ombyggingen ble foretatt ved Knardalstrand Slip & Verft AS, Porsgrunn.

Foto: Thor Hansens samling.

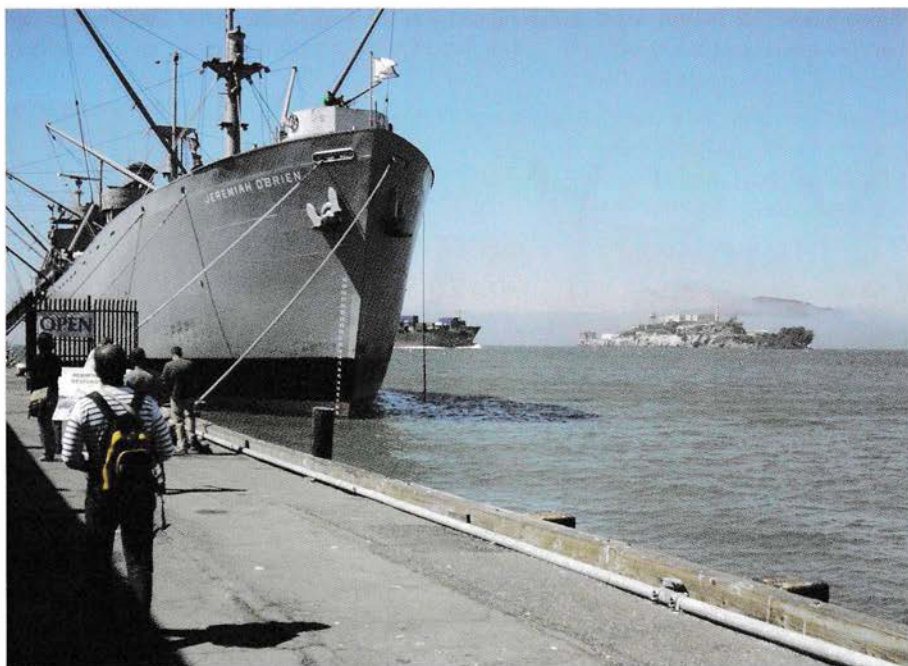


En tur med Liberty skipet

D/S "Jeremiah O'Brien"

Av Pål Gulbrandsen, maskinsjef D/S "Børøysund"

I mange år har jeg drømt om å ta en tur med et av Liberty skipene som amerikanerne har liggende som museumsskip. Et ligger i Baltimore ("John W. Brown") på den amerikanske østkysten og et ligger i San Francisco ("Jeremiah O'Brien") på den amerikanske vestkyst. Da jeg synes San Francisco er en hyggeligere by enn Baltimore så var valget enkelt. Noe jeg ikke visste da er at "John W. Brown" er noe ombygd mens "Jeremiah O'Brien" er helt original, slik hun var under 2. verdenskrig. Og det er jo noe for oss på "Børøysund". Hun er også det eneste skipet som er igjen av de ca. 5000 skip som deltok på D-dagen, 6. juni 1944 og i dagene etter, og fremdeles seiler.



Liberty-skipet med øya Alcatraz i San Francisco, USA, i bakgrunnen.

Hennes livshistorie ser slik ut:

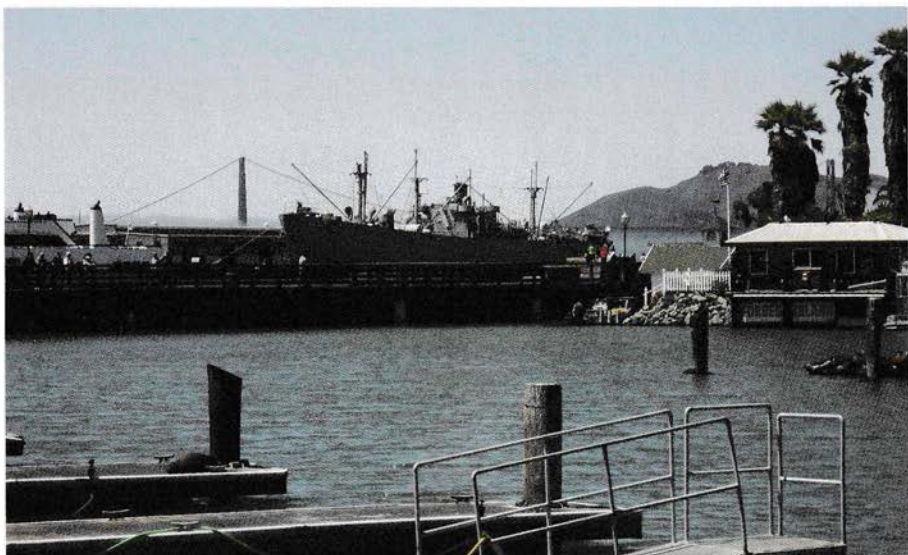
- Reise 1: 10. juli 1943 – 11. september 1943
USA – England/Skottland – USA
- Reise 2: 11. september 1943 – 3. november 1943
USA – England – USA
- Reise 3: 19. november 1943 – 24. mars 1944
USA – Skottland – Canada – Skottland – USA
- Reise 4: 25. mars 1944 – 12. oktober 1944
USA – England/Skottland – USA
I denne perioden seilte hun 11 turer på Normandie hovedsaklig fra Southampton til Omaha Beach (4), Utah Beach (6) og Utah Beach/Cherbourg (1) med tropper og utstyr.
- Reise 5: 14. oktober 1944 – 15. desember 1944
USA – Chile/Peru – USA
- Reise 6: 16. desember 1944 – 10. juli 1945
USA – Filippinene/New Guinea – USA
- Reise 7: 11. juli 1945 – 17. januar 1946
USA – Australia/India/Kina/ Filippinene/Australia – USA

Designet på Liberty var en litt forbedret utgave av S/S “Dorington Court”, bygd i 1938 i Sunderland, England. Engelskmennene ønsket 60 skip av denne “Ocean” klassen fra USA. Dette var en av grunnene til at amerikanerne begynte å bygge. Det ble bygget 2710 Liberty skip fra sent 1941 og ut krigen, og færre enn 200 forsvant. Gjennomsnittlig byggetid var 40 dager. Skipene var helsveiset i motsetning til nagling som var vanlig på den tiden. Dette for å spare tid under byggingen. Det var ikke nok spesialstål og det tok for lang tid å bygge turbiner som amerikanerne var vant til. Derfor valgte de den enkle dampmaskinen.

“Jeremiah O’Brien” har navn etter en sjøhelt fra frihetskrigen (Revolutionary War) mot England i 1775 - 1783.

Hun blir drevet helt på frivillig basis. De får ingen bidrag verken fra staten (Washington DC) eller den lokale stat (California).

Turen min startet med en lang flytur Oslo – Amsterdam – San Francisco. Jeg reiste sammen med en barndomskamerat. Vi skulle møte en annen barndomskamerat, som bor i Houston, i San Francisco. Han hadde ordnet hotell og billett til båten. Det var nok jeg som var mest interessert i å se skipet. Min medreisende er en nesten pensjonert regnskapsfører og min venn i USA er pensjonert flykaptein fra Continental Airlines. Han har riktignok tidligere drevet med seilskipet “Elissa” som ligger i Galveston.



Liberty-Skipet sett fra Fishermanswharf.

Teknisk data om "Jeremiah O'Brien":

- Båten ble bygget ved New England Shipbuilding, South Portland, Maine.
- Hun ble drevet av Grace Line Inc. på vegne av amerikanske myndigheter.
- Kjølen ble strukket 6. mai 1943.
- Hun ble sjøsatt 19. juni 1943. Offisiell prøvetur 29. juni 1943 og overlevering 30. juni 1943.
- Dødvekttonnasjen er 10 735.
- Hovedmaskinen er en trippel ekspansjon dampmaskin på 2500 IHK ved 76 RPM.
- Sylinderdiameter HP 0,62 m, IP 0,94 m og LP 1,78 m. Slag 1,22 m.
- Maskinen er bygget ved Hamilton, Ohio av General Machinery Corp.
- Det er 2 vannrørkjeler men 4 fyrganger hver.
- Damptrykk er 15 kg/cm² ved 232 °C, superheated.
- Fuel forbruk er ca. 19,5 tonn pr døgn ved 11 knops fart som gir en aksjonsradius på 19 000 nautiske mil.
- Maskinen driver en 4 bladet propell med diameter 5,64 m.
- 3 generatorer, hver på 20 Kw, 120 VDC, 167 A, 400 RPM
- Mannskaper var på 59, 41 sivile og 18 marine-skyttere.

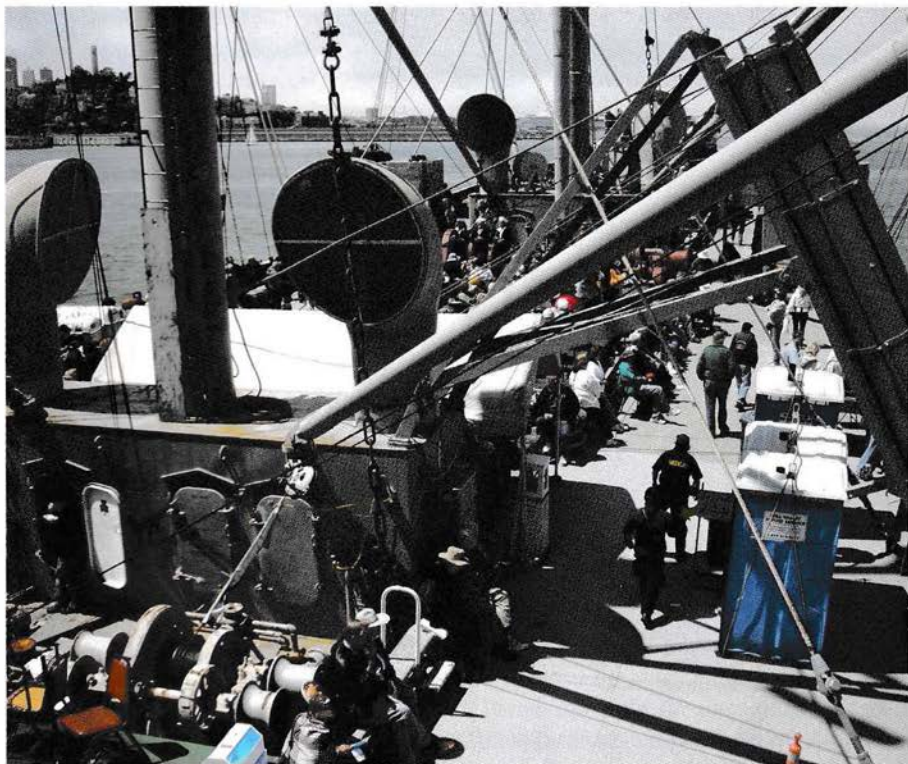
Dette er et tidligere norsk skip. Men nå driver han bare med bombeffly fra 2. verdenskrig.

Jeg hadde tatt med meg noen informasjonsbrosjyrer, på engelsk, noen T-skjorter og et par caps fra klubben. Tenkte jeg kunne drive litt pr virksomhet hvis jeg traff interesserte.

Dagen opprant, 22. august, og båturen skulle vare fra kl. 1000 – 1400. Båten går 4 turer pr år, men kjører maskinen hver 3dje uke ved kai. Hun er åpen for publikum hver dag.

Før vi går ombord var det sikkerhetskontroll av vesker. Jeg hadde med de foran nevnte saker og forklarte for inspektøren hva det var og at jeg var fra Norge og jobbet med en 101 år gammel dampbåt. Han virket interessert, men så kom det mer folk og jeg måtte gå videre.

Kommet opp på dekket lurte jeg selvfølgelig på hvordan man kunne



Underholdning på fordekket.

komme seg ned i maskinrommet. Jeg fikk beskjed om at det var bare å stille seg i køen. I korridoren på stb side var det allerede en liten kø. Vi stilte oss opp og ventet. Det skulle bare være 12 personer nede av gangen. Endelig var det vår tur. Bagen ble plassert på toppen og vi klatret nedover. Det var godt og varmt på toppen, men nede på dørken var temperaturen helt OK. Store deler av maskinrommet var avsperrert for publikum, det var stort sett bare manøverdørken som var åpen. Dette gikk nok på sikkerhet, men noe irriterende for en som har arbeidet i maskinrom hele sitt yrkesaktive liv. Det var dessuten veldig mye mannskap der nede. Generatorene og hovedtavlen sto på mellomristen. Disse var ikke i bruk. Elektrisitet ble levert fra en isolert container på luke 4. Vi var nok litt for lenge der nede for vi fikk beskjed om at vi måtte opp da det sto folk i kø og ventet på å komme ned.

Nå var vi kommet "i sjøen". Turen gikk så vidt utenfor Golden Gate Bridge og ellers rundt i San Francisco Bay. Vi hadde følge av en taubåt hele turen. Jeg synes de sa at det var 420 personer ombord, så det krydde av mennesker overalt. Det var en god del frivillig mannskap og de var ingen ungdommer. Jeg snakket med flere og de fortalte at det var vanskelig og rekruttere ungdom. Lyder kjent?

Innredningen midtskips måtte vi se på. Byssa på hoveddekket var egentlig kullfyrt, men på vår tur fyrte de med ved. Mannskapslugarene var vel ikke all verden, 4 manns, men offiserslugarene oppover i dekkene synes jeg var bra. Spesielt kaptein, chief, overstyrmann og 1. maskinist. Her var det computer på lugarene, så alt ombord var nok ikke som originalt. Helt på toppen var brua med små ventiler. Her hadde de fått inn en del nytt utstyr til turen over Atlanteren for å være med på 50 års markeringen av D-dagen i 1994. Så på "monkey island" var det en toppbro som ble brukt på denne turen og sikkert også under krigen. Det var i alle fall solide beskyttelser der oppe. Skytterne som var med under krigen bodde akterut i små, trange lugarer.

Jeg kom meg også ned i styremaskinen selv om dette området ikke var åpent for publikum. Han som slapp meg ned der var en kort periode interessert i en 101 år gammel dampbåt med uttrykket "GREAT", men så var han borte.

Turen kostet US\$ 100 inkludert lunsj. Jeg tror jeg hadde bestilt kalkun sandwich, men det var det ingen som brød seg om når det endelig var lunsj. Det var bare å stille seg i køen å ta det som bød seg. Lunsjen ble delt ut ved luke 4 på akterdekket. Forfriskninger, øl etc., var å få kjøpt mellom luke 2 og 3 på fordekket. Dette var ikke lett da passasjene på begge sider av midtskipet var meget trange, og her sto folk i kø for lunsj. Men frem kom jeg og øl bestilte jeg. Jeg fikk et beger på ca. ½ l. "Hvor mye koster det" lurte jeg på. "Legg igjen det du synes passer" fikk jeg beskjed om. Da jeg ikke hadde mindre enn US\$ 5 ble det prisen. Vi inntok lunsjen på pullertene akterut. Så ble det opplyst over høytalerne at en eller annen som tydeligvis var høyt oppe i organisasjonen som drev skipet hadde fødselsdag, og alle var invitert på bløtkake og champagne. Vi ble enige om at det gadd vi ikke å stille oss i køen for å få. Men her kom det frivillige mannskapet til nytte. De gikk rundt med både bløtkake og champagne til alle, flere ganger. Det ble etter hvert en veldig hyggelig lunsj selv om ikke maten var noe særlig.

På fordekket var det underholdning. Først var det noen som spilte jazz på luke 3 og når de var ferdig tok 3 noe tilårskomne damer over på luke 2. Disse var kledd i noe som skulle være marineuniform og underholdt med sanger/dans fra 1930 – 1940 årene. Jeg må innrømme at jeg ikke var noe godt publikum, det var mye annet å se på.

På mellomdekket i rom nr. 1 var det utstilling og butikk. Det jeg husker av utstillingen var 2 jeeper, en marineutgave og en hærutgave, som faktisk var litt forskjellige. I butikken solgte de en del maritim/krigs litteratur og en del maritime nipsegjenstander. Ellers var det de vanlige håpløse turistnipsene.

Nå begynte vi å nærme oss kaia og avslutning på turen. Da fikk jeg høre at etter ankomst skulle de kjøre maskinen et par timer ved kai og at publikum var velkomment ned. Det var en atskillig kortere kø nå. De hadde også fjernet sperringene nede i maskinrommet så det gikk an å gå overalt. Nå fikk jeg sett skikkelig på alt der nede. Jeg kom også i snakk med en av mannskapet, en hollender, som bl.a. hadde jobbet for ScanDutch i København (bl.a. W. Wilhelmsen, ett av mine gamle rederier). Han synes det også var "GREAT" å jobbe med en 101 års gammel dampbåt. Alle av mannskapet jeg snakket med var mer interessert i å snakke om skipet vi var ombord



Beskytning på toppbro.

i enn å høre om en gammel dampbåt på den andre siden av jordkloden, som de sannsynligvis aldri kom til å se. Og at hun er kullfyrt er jeg noe usikker på om de forsto hva var, selv om deres bysse også var det.

Turen var slutt og jeg gikk fornøyd over landgangen. Dette hadde jeg hatt lyst til å gjøre i mange år og endelig hadde jeg gjort det. Det hadde vært interessant å se en båt som deltok under den 2. verdenskrig og som fremdeles seiler. Det var fantastisk å se hva de frivillige mannskapene hadde fått til, og får til.

Amerikanerne har også 3 Victory skip som museumsskip. "American Victory" ligger i Tampa, Florida. "Lane Victory" ligger i San Pedro, California. "Red Oak Victory" ligger i Richmond, California.

Alle båtene jeg har nevnt har egne hjemmesider.

Melding fra "Down under" - Australia

Tydeligvis finner Dampskibsposten veien over land og sjø og blir lest nær sagt over alt. Nylig fikk redaksjonen en hyggelig mail med bilder fra Per Hilding Magnussen, som jobber ved Sydney Lifteraft Station i Australia. Han forteller at også der han holder til, er det entusiaster som har kjærlighet og tid til gamle båter. Ved Sydney Maritime museum finnes flere gamle fartøyer i Heritage Fleet og et av disse er dampskipet "John Oxley".

"John Oxley" ble bygget i 1927 av Bow McLachland, Paisley i Scotland som en typisk kystdamper med kullfyring. Båten er bygget i stål med teakdekk og har en lengde på 168 fot. I 1946 fikk den installert oljefyring og var i bruk til 1968 uten å bli ytterligere modifisert eller ombygget. Fra 1970, da skipet ble donert til Heritage Fleet, har frivillige tatt hånd om skipet og ut fra bildene som Per Hilding Magnussen har sendt oss ser det ut for at skipet "John Oxley" får det godt på sine gamle dager.



Entusiaster sørger for at dampskipet "John Oxley" blir tatt vel vare på.



Det ser ut for at skipet "John Oxley" har fått det godt på sine gamle dager.



Ble verdens største skip bygd på sørlandet?

Gjennom alle tider har man drevet med skipsbygging langs sørlandskysten. Herbert Waarum i Grimstad har sendt redaksjonen en del stoff som forteller noe om dette og om et helt spesielt skip, som kanskje var verdens største i sin tid?

Går vi riktig langt tilbake i tid dekket skipsbyggingen på sørlandskysten ikke bare det stedlige behov, men var allerede i 1500- årene blitt så kjent at den kunne bli betrodd tidens mest krevende oppdrag. I begynnelsen av 1570- årene lot kong Fredrik II sitt krigsskip "Sankt Oluf" bygge i Strandfjorden i Landvik, etter tradisjonen på Møllepynnten.

Stedet hvor verftet ble anlagt, var det på samme sted som bøndene i området allerede i vikingtid brukte for å ankre og bygge sine skip. Undersøkelser i jorden, viser at området har en over 1000 år gammel historie knyttet til sjøfarten, og det var her i den samme fjorden, at landets nest største skattefunn fra vikingtiden av en rekke imponerende gull og sølvsaker ble funnet i 1981. I eldre tider var også dette det største sted i lenet for utskipping av trelast, og hollendere, dansker og skotter kom jevnt til fjorden hvor det også ble drevet en mindre form for handel. Tilgangen på tømmer, den allerede etablerte slipp, samt nære bånd til det danske kongehus var nok viktige årsaker for at stedet ble valgt så tidlig som i 1558. Det første skip antar man gikk av stabelen her i året 1560, dernest ble det bygget jevnt fram til 1587. I 1566 anla man på ordre via Lensherren Proest Lauritzen på Nørholmen en jernvinne og smie som ble brukt siste gangen i råjernframstilling rundt 1750. I 1566 anla man de provisoriske festningsanlegg før bygging av "Sankt Oluf". Jevnt over arbeidet 50 – 60 mann på selve slippområdet både vinter som sommer, og det var en tid da bøndene tjente gode penger på sitt engasjement.

Kjempeskipet

Det var en bemerkelsesverdig bestilling som kom, idet "Sankt Oluf" ikke bare var det mektigste norske marinefartøyet, men muligens det største krigsskipet i verden. Etter samtidens beskrivelser målte det 140 fot i kjølen. De største fartøyene i den mektige britiske flåte hadde en kjøllengde på 115 fot. "Ark Royal", målte på samme grunnlag 100 fot. Dette skipet hadde 55 kanoner og en besetning på 400 mann.

Selv om målene for "Sankt Oluf" er beheftet med en viss usikkerhet, er det andre kilder som bekrefter fartøyetets størrelse. Ifølge presten ved Roskilde domkirke, Morten



I et samtidens dikt til den kongelige flåtes pris heter det:

*... Hans Naade lader og
dertil sin Flaade forbedre,
jeg siger det vil,
med det skønne store Skib
at bygge af ny,
af hvilke der gaar
vide Sagn og Ry;
blant hvilke Sankt Oluf
det skønne Skip er,
hvis Lige man næppelig
finder her nær. . .*

Modellbygger Teddy Andersen i Arendal bygde for mange år siden en modell han ga navnet "Sankt Oluf", men det er vel ingen i dag som vet om modellen ligner originalen?

Foto: Herbert Waarum.

Pedersens nedtegnelser av 1573, hadde skipet en besetning på 1500 mann og målte 1200 lester, tilsvarende noe omkring 2500 netto tonn, "og siden Noas ark hadde det ikke vært noe så stort skip på havet". Fredrik II anså nybyggingen så verdifull at han sendte fire krigsskip opp til Strandsfjorden ved Grimstad for å beskytte den mot sabotasje og til å patruljere farvannet utenfor fjorden og for siden å eskortere den til København. På festningsanlegget rundt sluppen besørget 16 mann for vaktholdet som også gjaldt "Den Norske Gallei", som også var under bygging samtidig.

Man kan spørre seg hvorledes det var mulig å få skip av denne størrelsen ut fra byggestedet i Strandsfjorden, men i ballast og på høyvann har dette neppe vært noe teknisk problem. Hvorvidt "Sankt Oluf" virkelig var det største krigsskip i verden, eller det største skipet siden Noas tid, er ikke det mest avgjørende i forbindelse med Grimstads historie. Kongens oppdrag gir allikevel klart nok uttrykk for stedets vidt-omspennende posisjon på skipsbyggingens område.

Kilde: Fra Grimstad sjøfartshistorie m.m.

Den gang D/S "Mailand" skapte lystig handel og glade dager i Kragerø

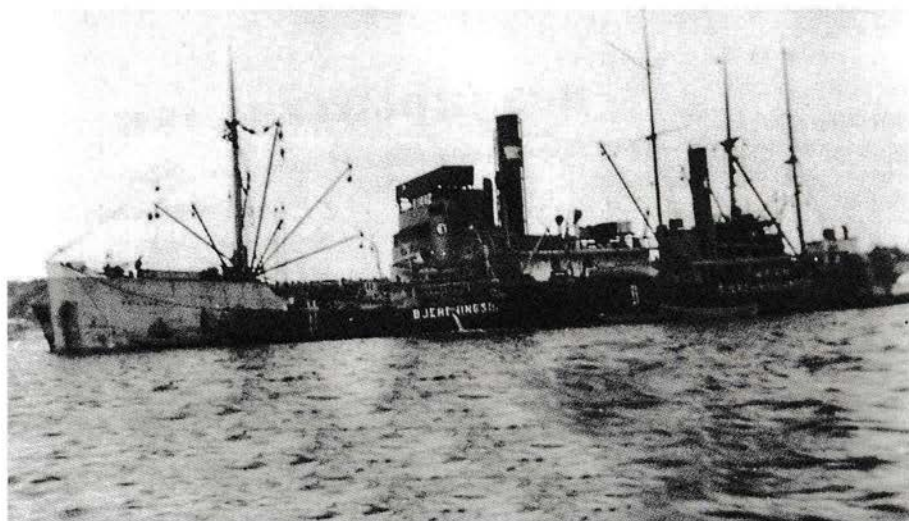
**Muntre minner fra krigstiden
av Carl Fr. Monsen.**

1943 – verdenskrigen raste på alle fronter. Terror, rasjonering, matmangel og svartebørs var for lengst blitt en del av hverdagen i Kragerø, som ellers i det tyskokkuperte Norge.

En solblank kveldstime denne sommeren kom Fred.Olsens "Mailand" dampen- de inn skipsleden i Kragerø-skjærgården. Skipet var på vei vestover, men i farvan- net utenfor Schweigaardsholmen ble det plutselig bråstopp. Flerrende smell fra opskårene stålplater, brusende lyder

fra vann som fosset inn i skipet fortal- te at 1200-tonneren hadde grunnstøtt. Fartøyet stod hardt på, med store skader langs bunnen i forskipet. Det ble fortalt at både kaptein og los var blitt blendet av den lave kveldssolen, mens ryktene fortalte at de hadde satt skipet på grunn for å sabotere forsyningstjenesten til de tyske okkupanter. Skipet var nemlig dyplastet med tyskkontrollert stykkgoods som nå måtte losses for å få bragt dam- peren flott.

Bergingsdampere, lektere og losse- mannskaper ble tilkalt, og når de første hiv ble låret ombord i lekterne, gikk sam-

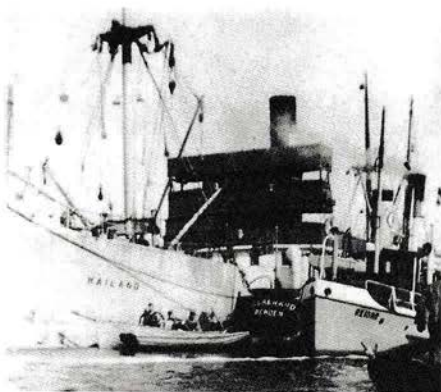


Tom Jakobsen, Stusssholmen tok dette fotoet like etter "Mailand" grunnstøtte. Skipet står hardt på grunn i farleden ved Schweigaardsholmen. Bergingsdamperne "Ulabrand" og "Ured" er kommet til assistanse. Mens dykkerundersøkelser pågår, starter samtidig lossingen av skipet.

tidig teppet opp for en av de underligste handels- og tyveriscenarier i Kragerøs historie. Både skipets mannskap og flere av de innkalte lossearbeidere foretok i tiden som kom høyst risikofylte og halsbrekkende operasjoner, når de med stor oppfinnsomhet omsatte varene som tilhørte de tyske okkupanter. Selv med tidens trusler om både tukthus og dødsdommer hengende over hodet, forsvant store deler av den velassorterte last langs uransakelige veier utover hele Kragerøskjærgården.

Blant skipets flytende last fantes det store fat – et større parti halvfabrikata av kruttsterk norsk tresprit – etter hvert bedre kjent som den beryktede Mailandspriten. Inntak av dette uferdige fludium garanterte visstnok både høylytte og feststemte sanger, i blant heftige slåsskamper og garantert avsluttet med langvarig, plagsom skallebank. I skipets lasterom ble det boret hull i fatene, spriten tappet over i store kanner og uskyldige melkespann, som etter hvert ble en stor etterspurt artikkel på svartebørsmarkedet, forteller folk fra lossegjengen om ennå, med glimt i øyet, minnes Kragerøs den gang største vinmonopol.

Ekstra heldige var de av lossegjengen som fant en samling grønne flasker, hvor sjøvannet hadde vasket bort etikettene. Foretatte smaksprøver fortalte at innholdet var champagne av edleste kvalitet, sikkert bestilt av høyere tyske offiserer. I stedet ble det trauste, norske lossearbeidere som fikk lesket sine ganer, mens jakten etter flere grønne flasker ble høyt prioritert. Champagnen stod høyt i kurs. En kar som sveivet dykkerluftpumpa, kom på kant med en av dykkerne på grunn av at grønne flasker med edel vare forsvant fra dykker lugaren. Pumpemannen ble



”Mailand” losses samtidig som dykkere tetter bunnskadene. Til høyre ligger taubåten ”Reidar” som bukserer de full-lastede lekterne til Kragerø. Fotoet viser ellers at ”Mailand” under krigen fikk påbygget en ekstra bro over styrhuset, antakelig en plattform for tysk antiluftskyts. Foto utlånt av Tom Jakobsen.

mistenkt og i sin forbannelse over mistanken sluttet han brått en dag å sveive luft ned til dykkeren.

- Nå kan han ha det så godt, både han og sjampisflaskene, sa han og gikk – mens andre kastet seg over sveivene, slik at de livsnødvendige luftdoser ble transportert ned til den arme dykker. En annen kar som kom over en grønn flaske, handlet lynraskt. Korken ble banket et stykke opp av flaskehalsen, deretter raskt fjernet med tennene, før han helte i seg en dugelig slurk av innholdet. For sent oppdaget han at han ikke drakk den etterspurte franske champagne, men ekkel, blåfarget væske som rant ned i halsen – det var godt gammeldags norsk skriveblekk han satte til livs. Saftige eder fulgte sammen med spyttprøver fra hele den blå fargeskalaen. Mailand hadde allverdens varer ombord, foruten sprit og elektrisk materiell fantes det smør, bryggerhuspanner,

barnevogner, mel, motorer, mandler og forskjellige typer landbruksmaskiner. For ikke å snakke om skismøring – ja, i så store mengder at det finnes Mailandskismøring i Kragerø den dag i dag. Alt var prima vare for svartebørsmarked og byttehandel.

- Byttehandelen kjente ingen grenser. En kragerøkar med tilgang på engelske sigaretter, byttet bort disse i en hel landbruksmaskin, en flott traktor ble det sagt. Ivrig skipsmannskaper, med engelske sigaretter i munnvikene, var i ferd med å låre traktoren ned i kragerømannens kogg, da Mailands-kaptein kom løpende over båtdekket og med hesblesende skrik og rop stoppet hele handelstransaksjonen.

- Etter hvert som lasten ble tatt over i lektere, ført inn til Kragerø og fortøyd langs bryggene, fulgte handelsvirksomheten med, og inne i byen nådde omsetningen nye høyder.

- I et land hvor nær sagt alt var mangelvare og det lille som fantes i salg var strengt rasjonert, ble derfor Mailandhavariet av kragerøfolk regnet som en gave fra himmelen. Dessuten ble hele lasten regnet som forsyninger til de tyske okkupanter, og derfor lovlig vilt. Med NS-politi som vaktmannskap, ble det i tillegg regnet som "aktiv krigsinnsats" å forsyne seg av lasten. At store deler av stykkgodspartiet var saltvannskadet, var av mindre betydning, og da ryktene etter en tid kunne fortelle at det fantes mer brennevin og tobakk ombord i de søkklastede lekterne, ja da ble det fart i sakene.

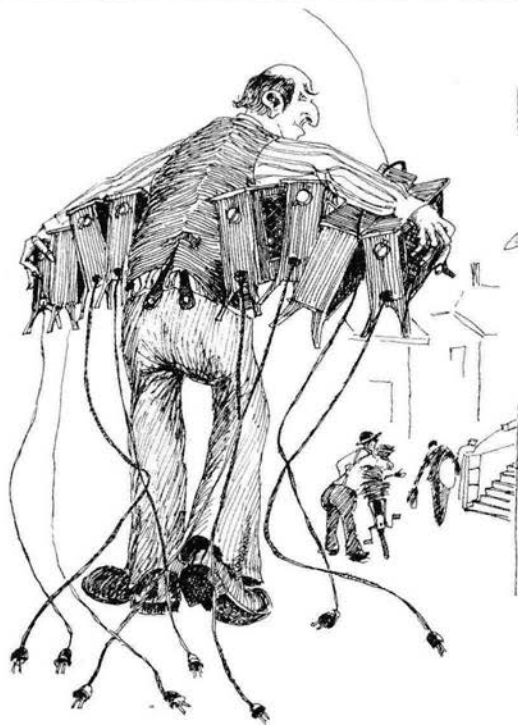
- Alle stjal fra Mailands last, folk hadde bruk for alt. Om de selv ikke hadde bruk for tyvegods spilte ingen rolle, på svartebørsmarkedet var alle varer gull

verdt. Blant de verste var visstnok vaktene selv, onde tunger fortalte at en av dem var selvforsynt med, og solgte, skråtobakk til langt opp i 1950-årene.

- I smauene over Andølingen, hvor jeg bodde, gikk en karavanevei hvor folk bar med seg alskens tyvegods, det hele fortonet seg som et kjempestort, velassortert varehus var under forflytning. Folk med stabler av vaskevannsfat, symaskiner og saltvannskadde melsekker strevde og bar for harde livet. En kveld passerte en kar forbi, dyplastet med et større parti elektriske varmeovner. Av forståelige grunner hadde han ikke hatt tid til å kveile opp ledningene skikkelig, så da han passerte våre vinduer liknet han en av Theodor Kittelsens mangehalede trollskikkelser, der han luntet av sted med ledningene på slep etter elektriske artikler, nok til å starte egen installasjonsforretning.

- En sen kveld singlet det og knaste i glass. Folk trodde et større innbrudd var på gang, men det var bare en kar, lastet med stor stabel vindusglass som hadde kantret på sin tunglastede, vaklevorne sykkel. Under saftige eder og forbannelser slang han seg på sykkelen og forsvant. – Fæle tider vi lever i, nå forlanger jeg krigsressekotelegg jeg au, utbrøt gatefeier Josef Tovsen da han dagen etter sopte sammen tusenvis av sylskarpe glassbiter.

- Vi guttunger hadde liten sans for varmeovner og glassruter. Nei, her var det helt andre saker, for ryktene fortalte nemlig at det i Mailands last skulle befinne seg flere kasser med tyske "Lugerrevolvrer". Store styrker fra Andølingen ble satt inn i jakten. Karl Høkeberg tok seg først om bord, han hadde vært avisbud i Brakkeleiren, ble regnet for ekspert, da han kunne lese tysk



... Som et mangehalet troll luntret han forbi med ledninger på slep . . . Tegning: Carl Fr. Monsen.

skrift og derfor finne de rette kassene. Spennende dager fulgte, vaktmannskapene hadde sin fulle hyre med å jage ivrige guttunger som myldret rundt på lekterne. De yngste av oss tiltrakk vaktene oppmerksomhet ved å løpe fram og tilbake på lekterdekkene, mens de eldre guttene lurte seg ned i lasterummene for å finne "luggrær". Men ingen av oss ble innehavere av noen Lugerpistol. Det eneste vi fikk nok av fra Mailands rikholdige last var haugevis av den for oss eksotiske og den gang sjeldne mandelfrukten. Vi guttunger bar hjem haugevis av mandler, vi hadde bukselommer, gensere og lommer

stappende full. I de meget matfattige tider som rådde under krigen, ble mandlene mottatt med glede av våre mødre, hvor de kom fra spilte mindre rolle i de krisetider vi gjennomlevde. Oppfinnsomheten i kokekunsten var stor og mandlene dukket opp i mange ulike varianter.

- De hjemførte mandler var av god kvalitet, bortsett fra at store deler tydeligvis hadde vært i kontakt med både saltvann og solarolje. De som ikke brydde seg om denne bismaken og bare spiste videre, fikk etter hvert problemer. En illeluktende odør rundt den mandelspisende ga de første symptomer – og plutselig enten de var hjemme, på gaten eller ved skolepulten, rykket de til – ble grønne i ansiktet og utbrøt rare gurgelyder – før de lettet og tok av

i høy fart med kurs for nærmeste gammeldass. Dermed var Mailand-sjuka innført som et legevitenskapelig begrep av Kragerøs doktorer.

- En del av oss ble så elendige at vi måtte gå til sengs, og sett med ettertidens øyne fikk vi lide for vår "krigsinnsats". Det hele endte jo med at vi bokstavelig talt ble tatt med buksene nede – men til trøst, det var jo flere som gjorde det i de harde 1940-årene – kanskje spesielt de som styrte i den tiden omkring 9. april...

Kystdamperen "Lyngdal" av Farsund

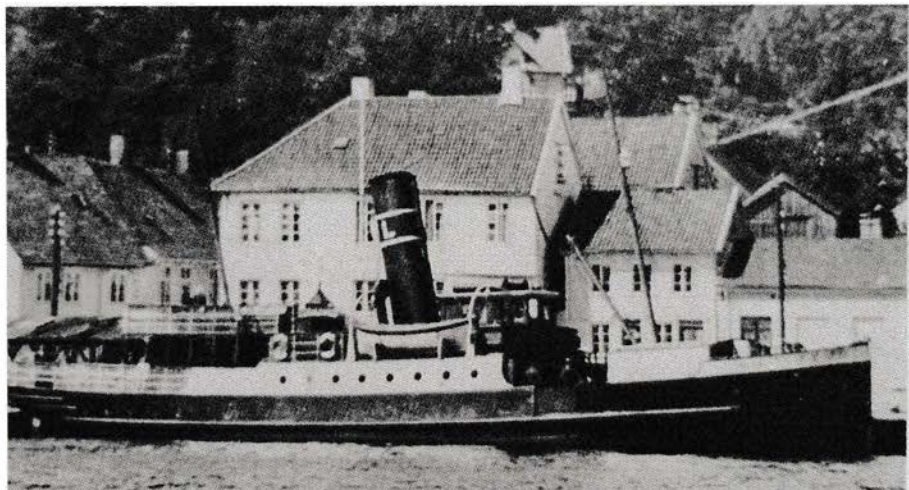
Farsundsmannen Bjørn Tandberg er svært opptatt av skip og sjø og han har sendt redaksjonen noen humoristiske stubber fra /om D/S "Lyngdal" som sto i Farsunds Avis 10.12. 09. Han har også skaffet til veie bilder og opplysninger om skipet. Stor takk til innsenderen!

Det er Jan A. Reiersen i Kvinesdal som har sendt morsomme historier om D/S "Lyngdal" til avisa. Dette fartøyet som var et velkjent fenomen på kysten mellom Farsund og Kristiansand i 40-årene. Båten er beskrevet som elegant og fin i linjene, nesten hovmodig . . .

Skipet ble bygget ved Eriksberg Mek. Verk. A/B, Gøteborg i 1912. Lengden var 111 fot og med en brutto tonnasje på 149 tonn. Maskinen var en Compound 2 cyl., og farten var ca. 10 knop. D/S "Lyngdal" hadde mange eiere opp gjennom årene og hun fikk et langt liv. Sine første år holdt skipet til i Sverige før hun havnet i Kristiania og siden Farsund. I 1939 ble "Lyngdal" rekvirert av Den Kongelige Norske Marine og straks etter var det tyskerne som styrte det hele med at hun gikk inn i Kystensicherungsverband Norwegens Westkyste, (V5515-55 Vorposten Flottilje) og med navnet "Uland". Etter tyskerne forsvant, fikk skipet igjen tilbake sitt gode navn og begynte på nytt ruteseilas fra Farsund. Hver mandag og torsdag kl. 07.00 til Kr.sand S. med mellom steder. Hver onsdag kl. 0.6.00 kun til Mandal og retur fra Mandal kl. 15.00.



D/S "Lyngdal" passerer under den første Nordsund bro ved Farsund, fullført og åpnet i november 1929. Bildet er trolig tatt på 1930-ialet. Foto: Håkon Larsson-Fedde samling.



D/S "Lyngdal" gikk i rute mellom Farsund og Kristiansand og ble den siste passasjerbåten som gjorde tjeneste i lokalruten på sørpissen av Norge. Dette bildet er tatt under anløp av ett av rutens mellomsteder. Kanskje noen av bladets lesere kan identifisere dette stedet?

Foto: Håkon Larsson-Fedde samling.

I 1966 hadde tiden løpt fra den gamle sliteren og hun ble solgt til Brødrene Anda, Stavanger for opphugging.

Da det ikke var brygge på alle anløpsstedene til rutebåten, medførte dette at det måtte ekspederes med robåt. For damer kunne det være vanskelig nok å komme opp av robåten og om bord i "Lyngdal". Men enn en gang måtte de heise passasjerer om bord. Så også denne gangen.

- *Størman! Ropte kapteinen. – Heis om bord denne jomfrua!*
Dette hørte damen, indignert skrek hun til kapteinen:
- *Jeg er ingen jomfru! Jeg er frøken Jørgensen!*
- *Kapteinen: - Størmann! Heis om bord denne frøkna som ikke er jomfru!*

Kapteinen på "Lyngdal" var en flegmatisk (besindig) sjøulk. En dag det blåste storm og sjøen gikk grov, kom en dame løpende ned på kaien i en liten krok på sørlands-kysten.

- *Kaptein! Kaptein! E` der sjø i dag? Ropte hun engstelig opp mot brovingen*
Kapteinen banket sindig ut av pipa.
- *Ja, frue. Uden sjø kommer vi nok ikke frem.*

"Lyngdal" hadde sin faste plass i havnebildet i Kristiansand. Da et tysk krigsskip skulle legge til 9. april 1940, var byoriginalen Kjutta på plass:

- Du må ikke legge de te her, her ska Løngdal ligge!

Kos deg med maritime filmer og bøker

fra Sjøfartsfilm av Ellert Munch Lund



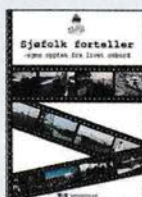
DVD 295,-



DVD 295,-



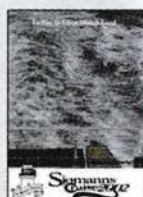
DVD 295,-



DVD 295,-



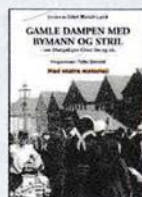
DVD 199,-



DVD 199,-



DVD 199,-



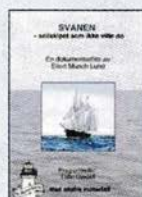
DVD 199,-



DVD 199,-



DVD 199,-



DVD 199,-



Bok 298,-

DVD-ene og bøkene i
vår maritime kulturarv
fåes kun hos din bokhandel
eller Sjøfartsfilm.no



Bok 298,-



norli
i utvalgte butikker

TANUM

NOTABENE

libris

Sjøfartsfilm AS, Wedel Jarlsbergsv. 36, 1358 Jar
Tlf. 90 86 99 39 - E-mail: post@sjofartsfilm.no

www.sjofartsfilm.no

Sjøfartsmuseet bytter navn



**NORSK
MARITIMT MUSEUM**

*Norsk Sjøfartsmuseum byttet navn
til Norsk Maritimt Museum fra
årsskiftet.*

*- Det nye navnet speiler at museet skal favne hele klyngen av maritim næring,
sier museumsdirektør Petter C. Omtvedt.*

Norsk Sjøfartsmuseum har holdt til på Bygdøy i Oslo siden 1971, men ble grunnlagt allerede i 1914 som et landsdekkende institusjon. På vei mot 100-årsjubileet er museet nå i ferd med å fornye seg selv og også bli mer omfattende enn tidligere.

Norsk Maritimt Museum har nå et totalrenovert og sterkt utvidet bibliotek, og vil de neste fire årene utvide eller skifte ut alle tidligere utstillinger. Man vil beholde det historiske perspektivet, men legge økt vekt på samtidsperspektiv og bredde.

I mars åpner den nye basisutstillingen "Skipet", som vil bli en reise gjennom mer enn 2000 års skipsbygging. I løpet av 2010 vil også Båthallen omdannes for å vise sjøredningens historie. Der får Colin Archers redningsskøyte "Stavanger", som nå landsettes etter å ha gjort sin siste seilas i sommer, den sentrale plassen.

Målet er å øke publikumsbesøket fra dagens 60 000 i året til 150 000, og man satser særlig mot barn, unge og familier.

ANB-NTB.

Jobbintervju

Kandidat til jobbintervju hos Sjøfartsdirektoratet i Haugesund.

Han får spørsmålet: "Er du resultatorientert?"

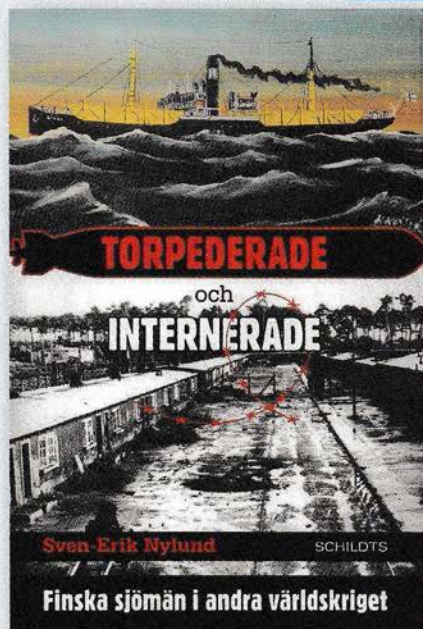
"Ja, jeg mener da det", svarer kandidaten.

"Da kan vi ikke bruke deg. Her skal man være regelorientert".

Kandidaten fikk jobb i Veritas i stedet, og gjør karriere der.

Historien skal være sann. Er det rart vi sliter?

Årsmøtedeltager i NFF.



Torpederade och internerade

- Finska sjömän i andra
världskriget

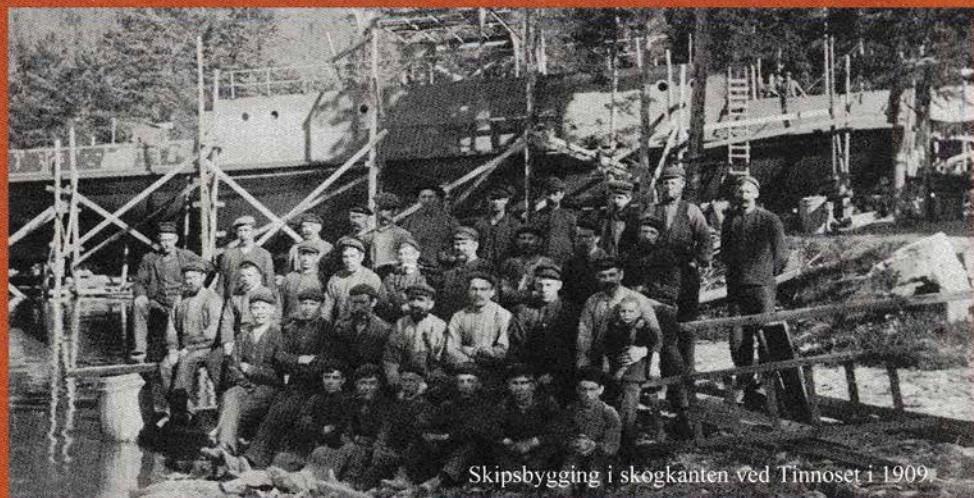
Bokomtale av Bjørn Tandberg

Dette er pensionert sjøkaptein Sven-Erik Nylunds (72) sjette bok om finsk sjøfart, et tema han kjenner særdeles godt fra sitt yrkesaktive liv. Førstereisgutt i 1952 og kaptein allerede i 1962. Under tjue år (1968-97) var Nylund forbundssekretær Finlands Skeppsbefälsförbund. Som fagforeningsmann ble han godt kjent med mange sjøfolk – krigsseilere og andre.

Forfatter: Sven-Erik Nylund

320 sider, innbundet i format 15,5 x 22,0 cm, illustrert
November 2009
ISBN 978-951-50-1901-1
Utgitt av Schildts Förlag Ab, FIN-00120 Helsingfors

<http://www.schildts.fi//>
E-post: schildts@schildts.fi
Pris: Euro 35



Skipsbygging i skogkanten ved Tinnoset i 1909

Dette er historien om finske sjøfolks liv under andre verdenskrig. En krig, ganske forskjellig fra de tilstander de fleste nordmenn erfarte den gang, i alle fall på hjemmefronten. For eksempel kunne guttunger, fra 13 års alder melde seg som frivillige til fronttjeneste under den såkalte vinterkrigen, 1939-40. Flere av bokens personer beretter om slik tjeneste. Ellers var det 18 års alder for pliktig militær mobilisering. Om lag 80 000 finske soldater falt og minst 4 000 sivile ga sine liv under krigens år, 1939-45.

Denne, for Finland så livsviktige handelssjøfart måtte fortsette tross store tap og lidelser. Noen fartøy ble beslaglagt, andre ble senket av fienden og vel 1 700 sjøfolk havnet således i fangeleirer, kloden rundt. Forfatteren forteller om en av sine onkler, Harry Nylund som tidlig under krigen var matros på bark "Killoran" av Mariehamn. Der pådro han seg beriberi og ble sykeavmønstret på New Zealand. For å komme vekk derfra, ordnet han seg via en amerikansk kaptein, falske norske papirer. Denne finske sjømannen, født 1916 i Ekenäs, fremsto nå som nordmann, født i Flekkefjord! Etter den tid seilte han med skip fra Norge, New Zealand og med transportfartøy under "Stars and Stripes".

Mest livstruende var det nok for 363 finske sjøfolk, kvinner og menn, som i 1944 ble sendt til konsentrasjonsleir i Polen - dette da Finland brøt med Nazityskland. I denne gruppen hadde mange tidligere seilt i norsk kystfart med noen av de 46 finske fraktestartøyer, befraktet av Transportflotte Speer. I Polen satt de i samme leir som mange norske politimenn. Nordmennene fikk matpakker gjennom Røde Kors, og delte da broderlig med sine utsultete finske venner. Den tyske leirledelsen så på finnene som svikere og behandlet dem deretter. I perioden 1941-45 døde totalt 48 finske sjøfolk i interneringsleirer. I krigens aller siste dager omkom også flere under de såkalte "dødsmarsjer".

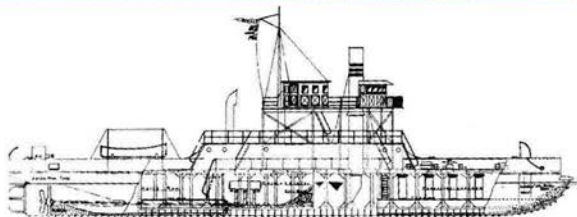
I bokens 5 bilag finnes utfyllende opplysninger om temaet og med nyttige informasjon for den interesserte leser. Dette er faktisk et gjennomarbeidet og viktig stykke nordisk sjøfartshistorie! Sven-Erik Nylunds bok anbefales herved på det varmeste.

I sin anmeldelse skriver forlaget at dette er den hittil mest utførlige beretning, skrevet om finsk sjøfart under krigen og fyller derved et hull i landets krigshistorie.

Gammelt bilde

Fra Jan Roger Birkelund på Notodden har redaksjonen mottatt et gammelt og spennende bilde som han mener

er tatt på Tinnoset i Telemark. Men så er spørsmålet hans; hvilken båt er her under bygging? Redaktøren fant fram boka "Innlandsbåtene på 10 Telemarksvann", (Genius forlag 1987) og har kommet fram til at det må være D/F "Rjukanfos" som ble bygget ved Fevik Jernskibsbyggeri i 1909. På Tinnoset ble båten satt sammen og sjøsatt. - 60 år senere hadde fergen gjort sin tjeneste og ble hugget opp på samme stedet der hun ble satt i drift.



Tegning av D/F "Rjukanfos"



D/S "Borøysund" i selskap med D/S "Stavnes" som også skal bli kullfyrt.
To flotte veteranskip illustrert av Bård Kolltveit.

