

VEDLEGG TIL FREDNINGSSAK

M/S «Sjøbad II»

FREDNINGSDOKUMENTASJON



Navn: M/S «Sjøbad II»

Kjenningssignal:
LM8619

Kommune: Oslo

Kulturminneloven § 14a – fredning

Dato.01.03.2024

Utarbeidet av Akershus fylkeskommune,
Anette Nymann Lindhom og Alexander Ytteborg

Innhold

Formalia og tekniske spesifikasjoner	2
Kristiania kommunale bad og badefergene som trafikkerte i hovedstadens indre havnebasseng	4
C. Løvaas Båtbyggeri i Drøbak	6
«Badebaljene»	8
Fartøyvernobjektet M/S «Sjøbad II»	9
Glimt fra badefergenes lange liv	17
Preco AS	31
Eierskapsoversikt 1923-2024	35
Litteratur, kilder og informanter	36
Prinsippet for dokumentasjon	38
Løse gjenstander som omfattes av fredningen	39
Inventering	40

Forsidebildet: Ved Rådhuskaia i Oslo, den 14. september 2023. Foto: Alexander Ytteborg.

Bakside: På side 92 i dekkdagboken for M/S «Sjøbad III» - 1977/78, kan man lese den 28. august 1977: «Skipper Helland og hans dekksmann Fredrik Arthur avslutter årets sesong med sikker navigasjon gjennom stormfylte farvann.» De avslutter det hele med et dikt.

Formalia og tekniske spesifikasjoner

Fartøyets navn: **M/S «Sjøbad II»**

Kjenningssignal: **LM8619**

Hjemsted: **Oslo**

Registreringshavn: **Oslo**

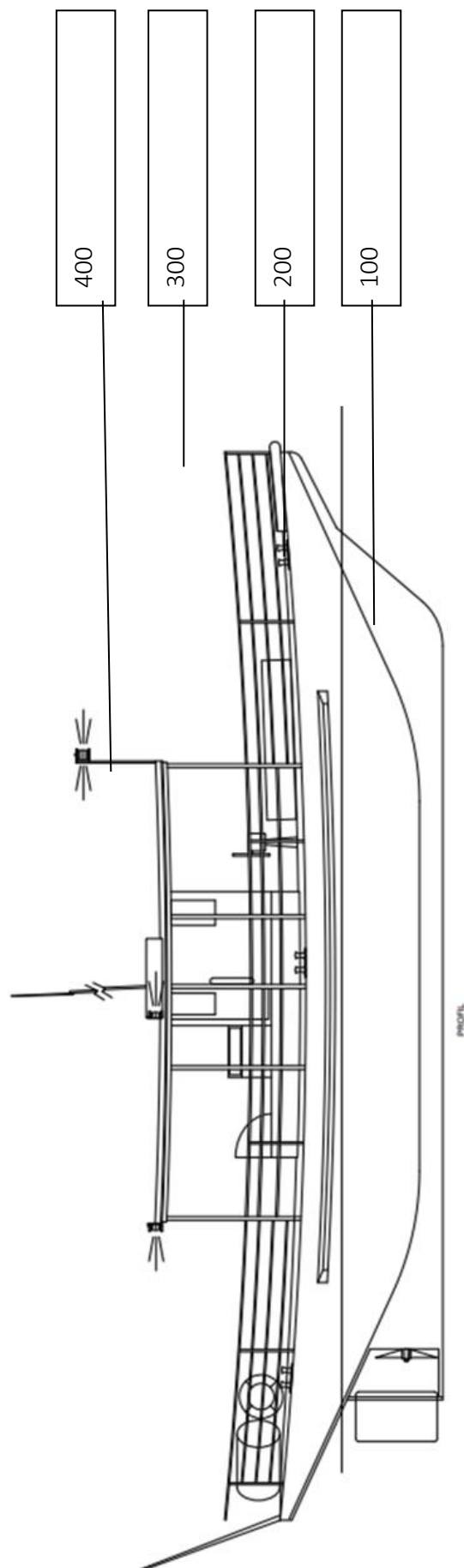
Hjemmefylke: **Oslo**

Eier: **PRECO AS (org.nr. 952022326), fra 12.04.1984**

Adresse: **Tveterveien 23, 1344 Haslum**

Fartøyets art (Norges skipsliste)	Fartøykategori (funksjon)	Fartøytype (konstruksjon)
Passasjerskip	Passasjer- og badebåt	Passasjerskip
Driftsform (nåværende)	Kode (Norges skipsliste)	Anm.
I drift	5B	
Skrogform (forut)	Skrogform (akter)	Anm.
Konkav profil	Overhengende - kutterhekk	
BYGGEMATERIALE	TEKNIKK	MATERIALBRUK
Skrog	Skrog	Skrog
Tre	Kravell	Tre
Overbygg	Overbygg	Overbygg
Tre	Stenderverk og trekledning	Tre
Rigg	Rigg	Rigg
Nei		
FRAMDRIFTSMIDDEL		
Maskineri, ytelse	Fabrikat	Årgang
Deutz 6FL 914, diesel 4-takt, luftkjølt, 79 bremsehesterkrefter	Klöckner – Humboldt - Deutz AG, Tyskland	1970 (siste leveranse fra aktiv driftstid i Oslo kommunes eierskap)
DIMENSJONER SKROG (i meter)		
Største lengde	Største bredde	Dybde i riss
19,65 meter	4,69 meter	1,65 meter
Dypgående	BT (brutto registertonn)	Anm.
1,65 meter	18,99	
Byggeår	Byggested (kommune og fylke)	Verft/båtbyggeri
1923	Drøbak – Frogn kommune	C. Løvaas Båtbyggeri
Konstruktør	Større ombygninger	Byggested/verft – ombyggingsår
Ingeniør Rustad	Nei	Nei
Vernestatus	Eieform	Bevaringsform
Vernestatus 2007, fredet i 2024	Aksjeselskap	Vern gjennom bruk

Egenskaper som passasjerskip	Antall dekk	1	Antall passasjerer	45
	Antall salonger	Nei	Antall mannskap	1
	Antall mannskapslugarer	Nei	Antall mannskapskøyer	Nei
	Antall toalett	Nei	Styringssystem	hydraulisk



000 – Eksteriør

100 – Skrog

200 – Under hoveddekk

300 – Hoveddekk

400 – Tak

Kristiania kommunale bad og badefergene som trafikkerte i hovedstadens indre havnebasseng

Innledning

Følgende fremstilling bygger på et omfattende arkiv- og publikasjonssøk etter M/S «Sjøbad II»s historie. Den er også basert på en rekke intervjuer med personer som har en relasjon til M/S «Sjøbad II» og til de to øvrige «baljene», enten som mannskap, passasjerer, eier eller båtbygger.

Det er lite samlet som er skrevet om «Sjøbad-båtene». Den eneste publikasjonen om båtene er et kapittel i Harald Lorentzens bok, «I Oslofergenes øyrike», som kom ut i 1990. Det har derfor vært et betydelig arbeid å samle tilstrekkelig med kilder som gjorde denne fremstillingen mulig.

Kronologien i fredningsvedlegget

Historien om M/S «Sjøbad II» er uløselig knyttet til historien om de tre søsterfartøyene, M/S «Sjøbad II», M/S «Sjøbad III» og M/S «Sjøbad V» og Kristiania/Oslo kommunale Bad på Hovedøya. Grunnet dette er fredningsvedlegget bygget opp etter en kronologi der det innledes med opprettelsen av Kristiania Kommunale Bad. Deretter blir det en liten gjennomgang av de første badefergene, som raskt skulle vise seg å være for små til å ta det store trykket av badegjestene som kom. Kristiania Kommunale Bad måtte derfor gå til bestilling av større fartøy. Dette leder til en omtale av C. Løvaas Båtbyggeri i Drøbak, der de tre «baljene» ble kontrahert og bygget, med M/S «Sjøbad II» som den siste leveransen i 1923. Fredningsvedlegget vil deretter ha fokus på fartøyvernet M/S «Sjøbad II».

Fremstillingen om M/S «Sjøbad II» er i en relativt stor utstrekning historien om alle tre «baljene», som de ble kalt på folkemunne. Det er i mange tilfeller vanskelig å skille enkelthendelser eller enkelthistorier til det «riktige» fartøy av de tre «baljene», eller spesifikt M/S «Sjøbad II». Der kunnskapen er sikker, vil M/S «Sjøbad II» spesielt omtales, ellers vil alle tre omtales under ett. Heldigvis finnes en rekke dokumentasjon om M/S «Sjøbad II» i arkiver og aviser, og det er også

bevart en rekke dekkdagbøker fra fartøyet i perioden 1973 til siste driftsår i 1983.

Kristiania Kommunale Badeadministrasjon

Indre Oslofjord er et mylder av øyer, holmer og skjær, og da badekulturen tok til å blomstre på begynnelsen av 1900-tallet, tok det ikke lang tid før Kristiania kommune opprettet kommunale bad der folk kunne hygge seg med sol, sommer og rekreasjon.

I 1912 ble det fremmet forslag i Kristiania bystyre om å planlegge et kommunalt drevet friluftsbad på en av øyene i indre Kristiania havnebasseng. Opprinnelig var planen at badet skulle legges på den lille øya Kavringen eller på Lindøya. Begge forslagene ble forkastet, og i stedet ble det besluttet å legge badet til den sørvestre delen av Hovedøya. Badet og et nyopprettet kommunalt fergeselskap, var en gave til byens befolkning, og både fergebillettene og selve badet skulle være gratis når det stod ferdig.

Åpning i 1914

Badet på Hovedøya stod delvis ferdig til sommeren 1914. Til stede ved åpningen var en begeistret presse som behørig kommenterte givenheten.

**Det kommunale bad
paa Hovedøen**
aabnes officielt kl. 2 førstkommande
lørdag. Samtidig begynder ogsaa
farten fra Fæstningsstranden over
til badene med motorfærgen "Sjø-
bad I", foreløbig assisteret af en
dampbaad, indtil "Sjøbad II" bliver
færdig. Overfarten er ligesom ba-
det gratis.

Aftenposten 15.07.1914

I Middagsavisen fredag den 17. juli 1914 står følgende å lese:

Kommunens nedlagte Fribad ved Fæstningen blir i disse Dage erstattet med et nyt moderne Sjøbad paa Hovedøen, som sikkerlig fra første Øieblik av vil erobre sig en fast Plads hos det badende Publikum. Bystyret bevilget som bekjendt ifjor Kr. 70,000 til Opførelse av et kommunalt Fribad paa

Hovedøen og Kr. 30,000 til Anskaffelse av Færger fra Byen ut til Badet. Arbeidet er gaat raskt fra Haanden, og Fribadet for Mænd kan aapnes imorgen.

Ved en fremstaaende Pynt er Badet delt i to Avdelinger, en for de mandlige og en for de kvindelige Badende. Disse Avdelinger deles igjen i to; først kommer et ca. 150 Meter langt Anlæg for Fribad, med aapne Avklædningsskur, som gir Plads for op til 700 Badende ad Gangen, Stupetaarn med øverste Springbræt i 9 Meters Høide over Havflaten, særskilt avgrænset Bassin for ikke-svømmedygtige og Plads for Solbad. Ved Siden av Fribadet opføres Badet for de betalende med Stupetaarn, 22 Avklædningsrum og 2 Kummer, ialt en Strækning paa 60 Meter. Paa den anden Side av Odden blir Damebadet indrettet Paa lignende Maate, men da dette blir færdig først til Høsten, faar Damerne ikke Nytte av sit Bad før næste Aar. De nødvendige Fundamenterings- og Mudringsarbeider er saavidt begyndt her.



Hovedøen fribad i 1919. Til venstre skimtes M/S «Sjøbad II».

Foto: Wilse,
Oslo Byarkiv

Badehusets Drift forestaaes av Varmeingeniør Helliesen. Tegningerne og Opførelsen av Anlægget er besørget av Stadsarkitekt Lange. Hver Avdeling av Badet staar under 2 Opsynsfolks Opsigt og de nye kommunale Færger har hver 2 Mands Besætning. Badene blir rikelig forsynet med Redningsapparater og Pramper for alle Tilfældes Skyld.

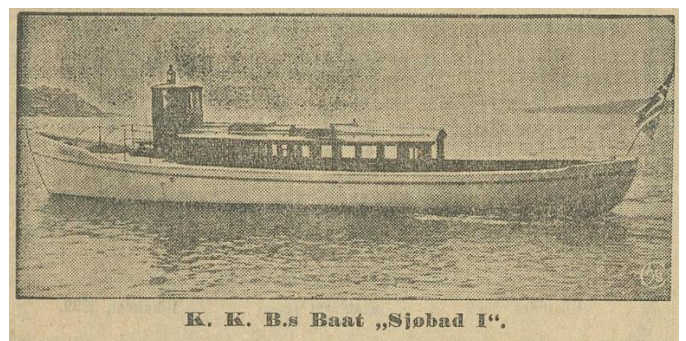
Aapningen av dette herlige Fribad — K. K. B. er Badets Initialer — kommer som en vel gjørende Begivenhet i Sommervarmen.

Kommunale badebåter

Som et ledd i planen om det nye kommunale badet på Hovedøya inngikk gratis befordring av badegjester fra byen til det nye fribadet, samt den delen av badet som gikk under omtale «Entréavdelingen» (betalingsbadet). I den anledning hadde kommunen anskaffet to motorferger til formålet. Disse fartøyene fikk navnene M/S «Sjøbad I» og M/S «Sjøbad II».

M/S «Sjøbad I»

M/S «Sjøbad I» var en eldre båt bygd av en ukjent båtbygger i Tønsberg i 1900. Passasjerbåten var 44 fot lang, 12 Brt., og kunne ta 42 passasjerer. Fremdriften var en forbrenningsmotor av typen «Oslo»¹. Båtens tidligere fartshistorie er ukjent, men det første navnet var M/S «Hølen»². Da båten ble innkjøpt av Kristiania kommune i 1914 bar den navnet M/S «Tjømmø»³.



M/S «Sjøbad I»

Middagsavisen 17. juli 1914

Den første «Sjøbad II»

Det andre fartøyet var et nybygg betalt for kommunal regning i 1914, og levert fra Nils Øiens Båtbyggeri i Kolbjørnsvik. Passasjerbåten var på 41,2 fot, og med et passasjerantall på 38. Kommunen ga den navnet M/S «Sjøbad II».

Forsinket leveranse

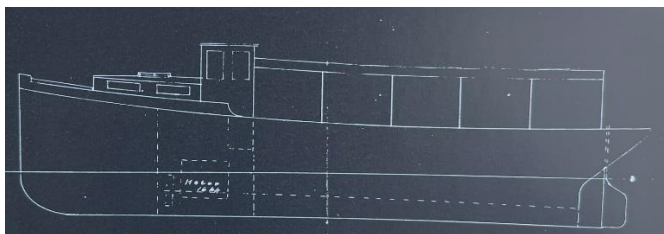
Ved åpningen av badet på Hovedøya var leveransen noe forsinket; i avisen *Socialdemokraten* den 14. juli 1914 står følgende omtale av leveransen:

¹ Kan dette ha vært en "Oslo-motor" produsert hos C: Løvaas båtbyggeri i Drøbak?

² Kan det tenkes at passasjerbåten var oppkalt etter det lille tettstedet Hølen utenfor Son?

³ Kilde: Harald Lorentzen: *I Oslofergenes øyrike – en historisk beskrivelse 1857-1990*.

Kommunen har anskaffet 2 motorfærger «Sjøbad I» og «Sjøbad II» til at besørge trafikken. Den ene av disse er blitt litt forsinket av kontraktøren, men kommer snart. Imens vil man leie en dampbaat til at assistere den ene færge⁴, hvis det skulde vise sig nødvendig. Færgerne vil gaa uavbrutt, og reisen frem og tilbake blir gratis, likesaa badet. Ogsaa til betalingsbadet, naar det blir færdig, vil reisen bli gratis.



Byggetegning av M/S «Sjøbad II», den første båten Kristiania Badeadministrasjon lot bygge i 1914. Kilde: Harald Lorentzen: I Oslofergenes øyrike – en historisk beskrivelse 1857-1990.

Liten kapasitet

De to badebåtene hadde snart lite kapasitet på dager med stor trengsel. I begynnelsen løste man dette ved å leie inn en ekstra dampbåt på søndager, men etter hvert var det ingen annen råd enn å søke Skipskontrollen om å høyne passasjerantall på badebåtene, uten at man lyktes med det. Dette var nok hovedårsaken til at Kristiania kommune i 1915 besluttet å bygge enda et fartøy til fergefarten på Hovedøya. Denne gang var det skipsbygger Arnt Casper Andersen Løvaas i Drøbak, som fikk oppdraget.

På C. Løvaas Båtbyggeri i Drøbak skulle etter hvert tre søsterfartøy se dagens lys. Alle tre kjente som Kristiania/Oslo kommunale Bads «vaskebaljer», «badebaljer» eller bare «baljene»⁵.

C. Løvaas Båtbyggeri i Drøbak Casper Løvaas

En av de største arbeidsgivere i Drøbak de første tiårene av 1900-tallet var C. Løvaas Båtbyggeri på Husvikholmen. Båtbyggeren Arnt Casper Andersen Løvaas (først og fremst kjent som C. Løvaas) kom fra Kristiania til Drøbak omkring

1908. Her fikk han leie Husvikholmen hvor han bygde et større båtbyggeri og motorverksted.

Båtbygger Løvaas var født 3. desember 1876 på en liten husmannsplass med navn «Løvaas» i Lørenskog (i dag «LAUÅS»). Her vokste han opp med sin far, husmannen Anders Andersen, mor og flere søsken. Etter konfirmasjonen i 1891 flyttet han til Kristiania der han tok navnet Casper Løvaas. Da Casper Løvaas var 23 år gikk han inn i ekteskapet og ble viet til Karoline Marie Olufine Pettersen, født på Askøen, i Laksevåg. På dette tidspunktet var han modellsnekker av yrke og hun var «strykerske». Til Grønlandsleiret 73 i Kristiania flyttet ekteparet i 1905, og her etablerte Casper Løvaas sitt «Motor Båtbygger». Med på laget hadde han med en ekte båtbygger i Peter O. Lind, han holdt hus rett i nabolaget, i Grønlandsleiret 59⁶.

Teknisk begavelse

Casper Løvaas må ha vært en teknisk begavelse, for i Kongelig Norsk Motorbåtforening sitt blad fortelles det at Løvaas produserte «Oslo Motoren» allerede i 1905. Løvaas drev i en periode både båtbyggeri og verksted i Kristiania og i Drøbak. Da han kom til Husvikholmen nord i Drøbak i 1908⁷, fortsatte han samtidig videre som modellsnekkermeister i Grønlandsleiret 73.

Båtproduksjonen

I 1912 flyttet Løvaas fra Grønlandsleiret 73 til Revierstredet 2 i Kristiania der han bygget opp kontor, utstillingslokaler og modellverksted⁸. Virksomheten hadde kontor både her og i Drøbak, og det var innlagt telefonforbindelse begge steder.

Kristianiakontoret ble etablert med fokus på utstilling og salg av de små båtene som ble bygd ved båtbyggeriet. Dessverre finnes det ingen dokumentasjon over hvilke båter som ble bygget i Kristiania og hvilke som ble bygget i Drøbak. Derimot fortelles det at Løvaas bygget båter etter anbud i en åpen konkurranse, og når hans virksomhet var på det største, talte antallet fartøyer på beddingen 14 båter samtidig⁹. Dette

⁴ Ukjent passasjerbåt.

⁵ M/S «Sjøbad I» er også i tidlige år, på 1930-tallet omtalt som «vogg».

⁶ Kilde: Harald Lorentzen.

⁷ Første gang C. Løvaas er nevnt i avisen om båtbyggeriet i Drøbak er i 1907

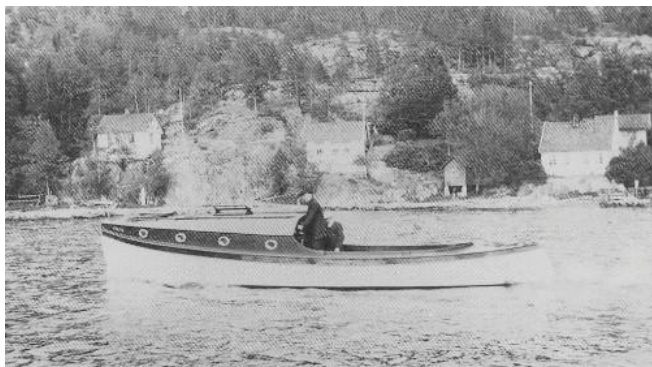
⁸ Kontoret lå i Revierstredet 2-4, samme kvartal som Aqavitt fabrikken i Kristiania.

⁹ En liten oversikt over de passasjerbåtene som ble bygd ved C.: Løvaas Båtbyggeri i perioden 1905-1923: 1905: «Eina» på Einavannet. 1906: «Oslo». 1907: «Framnæs». 1907: Vikersund I på Tyrifjorden. 1907: Vikersund II på Tyrifjorden. 1908: «Grønnli». 1908: «Nor». 1909: «Turist» på Tinnsjøen. 1910: «Oslo III» Osloferge på Oslo havn. 1911: «Oslo II» Osloferge på Oslo havn.

var alt fra små motorbåter til større passasjerbåter¹⁰.

Båtbyggeriet på Husvikholmen

Da Casper Løvaas kom til Drøbak i 1908 begynte han med produksjon av små snekkemotorer. – Edvard Sandstrand fra Hallangspollen var visstnok en av de første som skaffet forbrenningsmotor herfra. *«Du kunne høre når han startet opp der inne; det var som om de skjøt med mitraljøser. Det hørtes ut som om det var krig hele veien når han kom til Vindfangerbukta»*, fortalte han¹¹.



C. Løvaas Båtbyggeri bygget mange lekre motorbåter som denne.

Foto: Ukjent.
Fra «Vindfangerbuktas historie», Bernhard Magnussen

Løvaas-motorer

C. Løvaas Båtbyggeri på Husvikholmen fikk omkring 1920 et nytt og velutstyrt mekanisk verksted der de såkalte «Løvaas-motorer» etterhvert ble produsert. Støpegods ble innkjøpt etter tegninger og maler ble utarbeidet av Casper Løvaas selv. Ved verkstedet ble alt foretatt; dreining, boring, sliping, og montering. Det viste seg i praksis at disse enkle båtmotorene var driftssikre når tenningsystemet ble holdt i orden - magnetens brytersystem var nemlig sårbare for fuktighet. Glødehodemotorene var ellers «idiot-sikre» når brensel-innsprøytingen var i orden. Da yrkesfiskerne og hobbybåteierne gikk over fra å ro og å seile til å ha motorer i yrkesbåtene sine, fikk Løvaas en livlig omsetning av sine produkter på hjemmemarkedet¹².

1911: «Vormen». 1912: «Oslo IV» ex «Extra», Osloferge på Oslo havn. 1913: «Bjørviken». 1914: «Drøbaksund». 1915: «Sjøbad III». Kristiania Kommunale bad. 1917: «Sjøbad V», Kristiania Kommunale bad. 1919: «Odden I» Nesodden Nordøstre D/S (største fartøyet som ble bygd ved Løvaas). 1923: «Oslo V» Osloferge på Oslo havn. 1923: «Sjøbad II», Kristiania Kommunale bad. Kilde: Harald Lorentzen.

¹⁰ 1916: Han vil nok ut og få impulser, for 15. november 1916 reiser han til USA med dampskipet «Fredrik VIII» på forretningsreise.

Vendepunkt

I 1924 kom vendepunktet for C. Løvaas båtbyggeri i Drøbak. En rekke motordrevne mahognibåter i størrelsen 21 fot til 26 fot ble lagt ut for salg uten at det hjalp bedriften nevneverdig. Høsten 1926 kom den uungåelige konkursen, med skiftesamling i november 1928. Da ble Drøbak fratatt en av sine viktigste arbeidsgivere. Boligen og båtverkstedet på Husvikholmen ble avertert til salg, og kontoret i Revierstredet lagt ned¹³.

Dyktige båtbyggere

Casper Løvaas rekrutterte dyktige båtbyggere til bedriften i Drøbak. En båtbygger kom fra Vestlandet, og etter endt tjeneste hos C. Løvaas Båtbyggeri, startet han egen virksomhet. Det ble kimen til det berømte Fjellstrand Verft på Vestlandet¹⁴. En annen viktig person og båtbygger som kom til virksomheten på begynnelsen av 1920-tallet, var Borge Bringsvær fra Arendal. Han kom til å bli en viktig, fremtidig person inn i skipsbyggermiljøet på Husvikholmen. Han skulle føre tradisjonen videre med båtbygging, og ble etter hvert en kjent konstruktør av seilbåter; blant andre de populære «BB II» seilbåtene.



En-type-båten BB 11 ligger på rekke og rad ved utrustningskaien til C. Løvaas på Husvikholmen.

Foto: Ukjent.
Fra «Vindfangerbuktas historie», Bernhard Magnussen

Kilde: Digitalarkivet

¹¹ Christian Hintze Holm: Frogn bygdebokverk bd. 4, 2000.

¹² Akershus Amtstidene 6.7.1979.

¹³ Casper og Lina Løvaas flyttet tilbake til Oslo etter konkursen. De bosatte seg i Kristian IV gate 15¹³, og selv da Casper Løvaas i 1957 var blitt 70 år, ga han seg ikke med produksjon. Nå satset han på salg av motorolje.

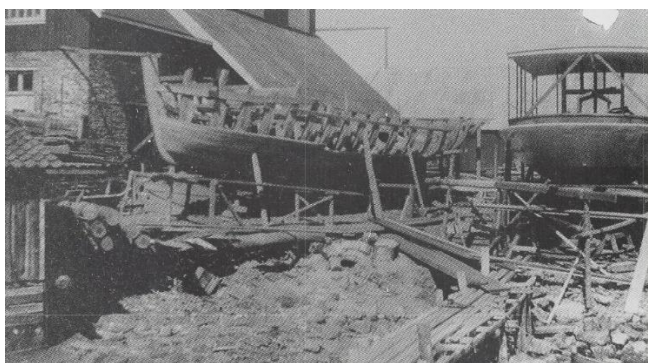
¹⁴ Fjellstrand AS er et skipsverft som ligger på Oma i Hardangerfjorden.

I 1933 leide han verkstedet på Husvikholmen i Drøbak. Sammen med kompanjongen Fürst drev han mest med reparasjoner, men også med nybygg av en liten Furuholmen-konstruert snekke med 3,5 hk motor. Tidene var ikke lette, og i 1935 gikk de konkurs. Bringsværd måtte selv melde seg arbeidsledig, men kom hurtig på bena igjen. I 1938 kjøpte Bringsværd båtbyggeriet, tablerne Bringsværds verft, og snart sysselsatte han 10-20 mann, i 1942 så mye som 40 mann¹⁵. Suksessen varte i 50 år for verftet på Husvikholmen¹⁶.

«Badebaljene»

Nye badeferger til Kristiania kommunale bad

Den første av de tre nye badefergene som ble bygd i Drøbak ved C. Løvaas båtbyggeri i 1915 fikk navnet M/S «Sjøbad III». M/S «Sjøbad III» var konstruert av ingeniør Rustad, og var på mange måter badebåtenes tilsvar på funkisarkitekturen som preget de kommunale, offentlige friluftsbadene i Kristiania.



«Badebalje» til høyre på beddingen ved C. Løvaas Båtbyggeri i Drøbak.

Foto: Ukjent.
Fra «Vindfangerbukta historie», Bernhard Magnussen.

De var runde i formen, enkelt utrustet med utendørsbenker langs skanseledningen, og et enkelt styrhus på midten med et heldekkende tak over store deler av hoveddekket i begge ender.

M/S «Sjøbad III» var utstyrt med en amerikansk forbrenningsmotor av merket *Buffalo*¹⁷, hadde 40-45 bremsehestekrefter, og hadde propeller i begge ender. Fartøyet var identisk i begge ender og av typen pendelferge. Den trafikale forskjellen fra de øvrige kommunale badefergene var størrelsen: M/S «Sjøbad III» var på 21,66 brt., var

60,0 fot lang, 15,0 fot bred, 6,0 fot dypgående. Sertifikatet var for 134 passasjerer.

Slik beskriver Per Munkerud «baljene» fra senere driftsår i sin bok «Båtruter i indre Oslofjord» (1968):

De eldste og minste fartøyene, «Sjøbad II», «III» og «V» er alle av tre. Fremdriftsmaskineriet er ensylindret og plassert midtskips¹⁸. Når fartøyene går med topphastighet 7-8 knops fart, bevirker dette at det oppstår relativt kraftige vibrasjoner i skroget. Fartøyene er svært uortodokse i sin konstruksjon siden de er tilnærmet symmetriske om både langskips og tverrskips akser. Et soltak midtskips uten vegger gir delvis beskyttelse for ca. 25-30 passasjerer i regnvær. Passasjerene går om bord/i land gjennom en ca. 2,5 meter bred åpning forut. Fartøyene er adskillig mer effektive enn «St. Hallvard» og «Sjøbad I»¹⁹ når det gjelder å bringe passasjerer om bord/i land. Observasjoner viser at fartøyenes passasjerkapasitet, ca. 135, kan tas om bord i løpet av 2-3 minutter.

Friluftsbadene populære

Friluftsbadet på Hovedøya ble raskt svært populært, og presset på badebåtene var enormt. Alt året etter at M/S «Sjøbad III» var ankommet, måtte Kristiania kommune gå til innkjøp av nok en båt. Dette ble motorbåten M/B «Frigg», kjøpt av restauratør Chr. Christensen. Passasjerbåten var bygd ved ukjent båtbyggeri i 1909, hadde en 12 hk bensinmotor, og tok 56 passasjerer. Båten hadde gått i rute mellom Vippetangen og Hovedøya.



M/B «Sjøbad IV» i forkant av en av «badebaljene», 1939.

Foto: Henriksen & Steen,
Nasjonalbiblioteket.

¹⁵ Christian Hintze Holm: Frogn bygdebokverk bd. 4, 2000.

¹⁶ Østlandets Blad, 19. juli 1994.

¹⁷ Merkelig nok ikke en forbrenningsmotor levert av C. Løvaas Båtbyggeri selv.

¹⁸ Motorgenerasjon nr. 2, RAPP-motor, innsatt i 1952.

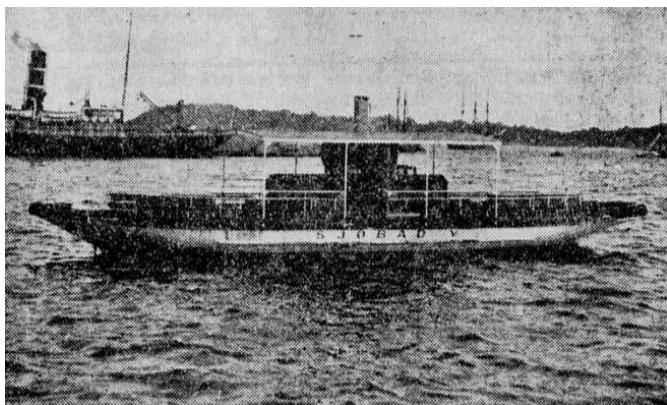
¹⁹ Se omtale nedenfor.

Som badebåt fikk fartøyet navnet «Sjøbad IV»²⁰. Det viste seg imidlertid at dette heller ikke var nok, så året etter var enda en «badebalje» i produksjon hos C. Løvaas Båtbyggeri i Drøbak.

Nye «badebalje» fra Løvaas

I 1917 ble M/S «Sjøbad V» levert fra båtbygger C. Løvaas i Drøbak. I Social-demokraten den 20.06.1917 stod følgende om den nye Sjøbadfergen:

Igaar kom «Sjøbad V» fra Drøbak og sattes straks ind i ruten Vippetangen - De kommunale bad på Hovedøen, «Sjøbad V» er et søsterskib til «Vaskebalja» og de andre «Hovedø-færger», men vil utvilsomt slippe et slikt klæggenavn, da den nye færge med de bekjendte hurtiggaaende og kraftige Buffalomotorer, som vil klare distancen mellem kornsiloen og Hovedøen paa 6 a 7 minutter.



Leveransefoto av M/S «Sjøbad V».

*Foto: Social-demokraten
20.6.1917.*

Færgen er bygget hos baatbygger Løvaas i Drøbak efter tegning av ingeniør Rustad. Buffalomotoren²¹ er nå indbyttet ogsaa i «Sjøbad II», og den store sommertrafik til badet skulde nu være sikret en hurtig og sikker avvikling til glæde for de tusener badegjester.

Stor flåte

Kristiania kommune hadde nå en stor flåte badebåter, med hele 5 fartøyer i trafikk sommerstid mellom byen og Hovedøya. I takt med økende besøk og entusiasme på friluftsbadet, begynte de to første Sjøbadfergene å bli altfor små. Passasjerbåtene ble derfor lagt ut samlet for salg i 1923, her som et avertissement i

avisen, *Norges Handels og Sjøfartstidende*, den 28.februar 1923:



M/S «Sjøbad II» havnet allerede samme år i Sverige med ukjent skjebne, mens M/S «Sjøbad I» ble solgt i 1925 til ukjent eier, og med videre ukjent historie.

Fartøyvernet M/S «Sjøbad II»

Utviklingstrekk 1923 - 2023

M/S «Sjøbad II» fra 1923

Salgene av M/S «Sjøbad I» og M/S «Sjøbad II» finansierte nok i noe grad den siste av de tre «baljene», som ble den siste leveransen fra C. Løvaas Båtbyggeri til Kristiania Kommunale Bad. Den nye «badebaljen», som overtok det ærverdige navnet M/S «Sjøbad II», ble det siste nybygget for kommunen på mange år. Det siste av de tre søsterfartøyene stod klart til badesesongen 1923.

I Norges Handel og Sjøfartstidende 6. juni 1923 stod følgende om den nye båten:

Ny Motorferge til Hovedøen.

Ved Løvaas Motorbaatbyggeri gik der lørdag (2.6.1923 HL) paa vandet en prægtig motorferge bestilt av Kristiania Kommunale Friluftsbad på Hovedøen. Fergen der rummer 135 passasjerer skal settes i fart 15. juni (1923.HL)

²⁰ Hugget i 1952.

²¹ «Sjøbad V» ble levert med en amerikansk Buffalomotor på 40-45 hester.



Fra boken Vindfangerbuktas Historie. To av personene gjenkjennes som Rolf Randin og Trond Larsen. Rolf Randin var født i 1903 og var altså 20 år gammel i 1923. Det må derfor være M/S «Sjøbad II» som snart er klar for sjøsetting ved C. Løvaas Båtbyggeri i 1923.

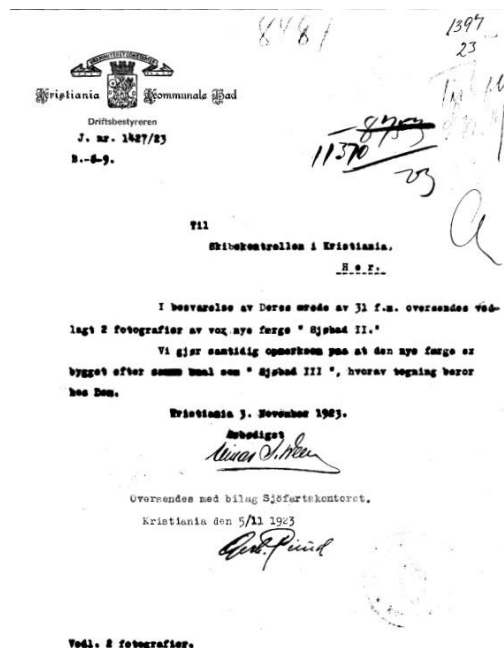
Foto: Ukjent.
Fra «Vindfangerbuktas historie», Bernhard Magnussen

Av korrespondanse mellom reder og Skipskontrollen i Kristiania er det eksplisitt nevnt at M/S «Sjøbad II» er bygget etter samme mal og tegninger som M/S «Sjøbad III» fra 1915. Interessant her er linjeføringen på de tre «baljene» i studien av gamle fotografier. M/S «Sjøbad III» og M/S «Sjøbad V» har utvilsomt mindre spring i skrogformen enn hva tilfellet er med M/S «Sjøbad II». De to førstnevnte er relativt horisontale (flate) i store deler av midtpartiet. Konklusjonen må derfor være at fartøyene var tilnærmet like i skrogformen, der M/S «Sjøbad II» var mest linjelekker. Øvrige deksarrangement var identiske, med porter i hver ende, og på begge sider av styrhus midtskips.



Leveransefoto av M/S «Sjøbad II» i 1923.

Foto tilhører
Sjøfartsdirektoratets
arkiv, Haugesund.

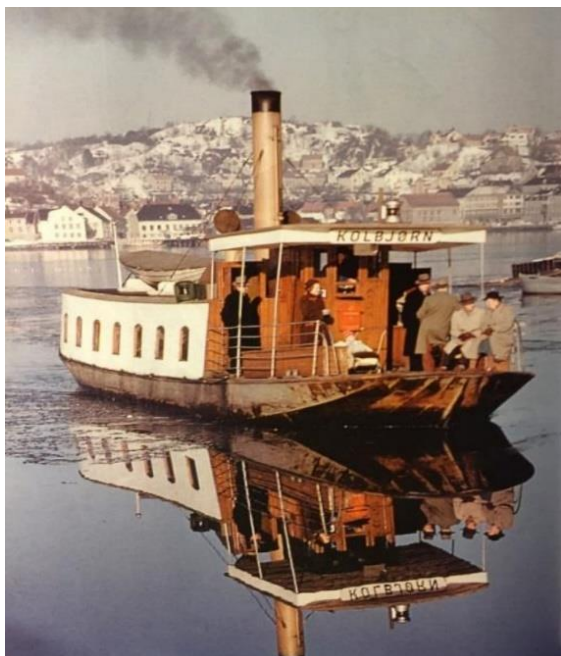


Fra Kristiania Kommunale Bad til Skipskontrollen, 3. november 1923. Her står bekreftelsen på at M/S «Sjøbad II» er tegnet etter «vaskebalje» nr. «III».
Sjøfartsdirektoratets arkiv, Haugesund.

M/S «Sjøbad II», som måler 19,65 meter, bredde 4,69 meter og 1.65 dybde, og med en brutto tonnasje på 18.99, var i kontinuerlig drift som badeferge i regi av Kristiania/Oslo kommune fra 1923 til 1983. Først i rute mellom Oslo havn og Hovedøya friluftsbad, og senere, fra 1952, mellom byen og Langøyene. Siste driftsår i kommunal regi var på sommerruta mellom Håøya og Sætre innenfor Drøbak i 1983.

Unikt fartøy i norsk sammenheng

M/S «Sjøbad II» er ett av få bevarte fartøy i indre Oslofjord med driftshistorisk tilknytning til byen og befolkningen. Det som gjør M/S «Sjøbad II» særlig unik, og som også bygger opp om fartøyets nasjonale verneverdi, er fartøytypen og formålet den er bygget for. Det er ingen andre byer i Norge som hadde slike badeanlegg som Oslo i kommunalt eierskap, og med det tidlige formål om å gi gode rekreasjonsmuligheter for byens befolkning. Det fantes liknende byferger i en rekke norske byer, f.eks. «Beffen» i Bergen, eller «Kolbjørn-fergene» (Actieselskapet Kolbjørn; med M/S «Kolbjørn I», senere M/S «Kolbjørn II» og i dag M/S «Kolbjørn III») i Arendal, men ingen av disse fartøyene er bygget i sammenheng med kommunale badeanlegg til byens befolkning.



M/B "Beffen" i Bergen.

Foto: Ukjent

Dermed fremstår M/S «Sjøbad II» som et særlig Østlands- og Oslofenomen. Fartøyet må derfor betegnes som et særlig viktig maritimt kulturminne, både for Oslo, båttrafikken på Oslofjorden, men også i et nasjonalt perspektiv med utgangspunkt i badekulturen som bredte om seg på begynnelsen av 1900-tallet i Norge.



D/S «Kolbjørn», 1915 -1979,

Foto: Ukjent

Endringer ombord

«Baljene» hadde flere motorer gjennom sitt lange liv som badebåter. Når det gjelder M/S «Sjøbad III» og M/S «Sjøbad V», er det godt dokumentert at deres først motor var en amerikansk, 1-sylindret glødehodemotor av typen Buffalo. Denne skulle ifølge dagspressen ha ca. 40-45

bremehestekrefter. Derimot er det ikke funnet tilsvarende dokumentasjon for M/S «Sjøbad II». Likevel er det nærmest sikkert at kommunens siste «baljeleveranse» også fikk samme motor. Indikasjonen kommer første gang frem i utarbeidelsen av målingsbrev for fartøyet utskrevet den 11. april 1923²². Her fremkommer det at M/S «Sjøbad II» har en «motormaskin» med 45 effektive hester, akkurat tilsvarende sine søsterfartøy.



Amerikansk Buffalo petroleumsmotor²³

Den virkelige bekreftelsen kommer først i 1952, da alle «badebaljene» skulle skifte motor etter opphøret av farten på Hovedøya sommeren før. I et brev til Teknisk rådmann i Oslo fra bestyrer Hj. T. Larsen, driftsbestyreren for badene og friluftsområdene den 18. januar 1952 heter det:

Kjøp av nye motorer til «Sjøbad II», «III» og «V»

Etter at driften av Hovedøya bad er innstillet har en tatt opp spørsmålet om bruken av badeferjene. Disse kan vel sies å være spesielt bygget for trafikken mellom Oslo havn og badeområdet slik at de kunne gå inn til bryggene med baugen, og forøvrig kjøres begge veier idet de er utstyrt med propell og ror i begge ender.

²² Sjøfartsdirektoratets arkiv.

²³ <https://www.oldmarineengine.com/history/Buffer/Buffer.html>



Leveransefoto av M/S «Sjøbad II» i 1923. Bildet viser tydelig symmetri i skroget og rorpinner i hver ende. Det er også et skylight i hver ende av styrhus. Spørsmålet er hvor nedgang til maskinrommet var – i forkant av skylight? Dagens nedgangskappe/skylight er endret fra 1923, sannsynligvis med et motorbytte i 1952. Styrhus er også ombygd fra den gang. Først med utvidelse fra ett vindu i midten til tre i rekke på hver side. I 1970 ble styrhuset flyttet frem på kappen, forlenget og kledd med eternittplater. Samtidig ble skylight forut fjernet.

Foto: Ukjent,
Sjøfartsdirektoratets
arkiv, Haugesund.

Ferjenes mannskap består av 3 menn, fører, maskinist og dekksmann. Motorene, som er 40-45 HK Buffalo petroleums motorer, ble anskaffet i 1915. Foruten petroleum som drivstoff, hadde motorene et urimelig stort forbruk av bensin og smøreolje. Da vedkommende amerikanske firma sluttet med å fremstille disse motorer for 30 år siden, har det vært meget vanskelig og særdeles kostbart å skaffe de nødvendige reservedeler når noe gikk i stykker. Motorblokkene er nå så lappet på at det ikke er mulig å foreta flere reparasjoner. Det har derfor i de senere år vært helt klart at motorene måtte skiftes ut, ikke bare fordi de er helt nedslitt og uten reservedeler, men også fordi de er altfor dyre og uhensiktsmessige i bruk. Hertil kommer en rekke uheld en har hatt under manøvrering hvor motorene har fusket, slik at kollisjoner ikke har vært til å unngå. En har derfor vent seg til Skipskontrollen som fører tilsyn med ferjene for å få en uttalelse om ferjenes levealder, og om en burde gå til innstallering av nye motorer i disse. Som det vil ses av vedlagte skriv av 28/12-51, sier den sjøkyndige besiktigelsesmann:

«Skipskontrollen er oppmerksom på hvor vanskelig det har vært å holde de ønskede ruter i gang med de nåværende gamle motorer i de senere år og støtter forslaget om utskifting av motorer for disse fartøy. Med hensyn til skrogets levealder, tør en trygt uttale at de kan løpe både

20 og 30 år enda, så friske og sterke som fartøyene synes å være i dag. Alderen av slike fartøyer er selvsagt direkte avhengig av det ettersyn og vedlikehold der kan ytes. Det er på grunnlag av det vedlikehold en har iaktatt i de senere år at en kan tiltenke disse skrog minst 20 års fordelaktig levetid, og kan anbefale omleggingen til de påtenkte motorer, manøvrerbare fra styrhuset.



M/S «Sjøbad III» fotografert den første sommeren i 1915. Legg merke til åpning i rekke ved skillevegg, babord side. Dette var en åpning alle «baljene» hadde på begge sider. Disse ble kun brukt ved vareleveranser. Siden badefergene ikke var utstyrt med fendere i fribord på siden, var anløp i endene først og fremst foretrukket. Det var mest skånsomt for båtene.

Foto: Narve Skarmoen,
Nasjonalbiblioteket.

Det har vært konferert med ingeniør Hasvold i A/S Motoren Rapp om installasjon av 1 cyl. Semidiesel-motorer type PC, 40 HK ved 400 omdr. Denne motor er kjørbare fra styrhuset slik at det kan innspares en maskinist i hver av ferjene. De vil dessuten gi en kraftig besparelse av drivstoff. En viser for så vidt til fullmektig Engans orientering av 4. jan. d.å. som vedlegges. Det fremgår herav at det er mulighet for å innspare om lag kr. 15.000,- pr. sesong i lønninger og drivstoff. Hertil kommer også mindre vedlikeholdsarbeider i vintertiden på disse langt enklere motorer.

...En viser for øvrig til A/S Motoren Rapps skriv av 21. desember 1951 hvor prisen pr. stk. for motorene er satt til kr. 16.830,- Hertil kommer montasje og enkelte forsterkninger i ferjene, således at beløpet må føres opp med kr. 20.000.- pr. ferje....

...Det er forutsetningen at det blir påsatt en falsk stevn som, foruten å gi bedre manøvrering, også vil øke farten en del...

...Det er ikke avgjort om ferjene kommer til å settes inn i trafikken på Hovedøya eller Langøyene kommende sommer. I alle fall vil de foreslåtte forbedringer øke ferjenes mulighet for trafikkering av våre friarealer. Anskaffelse av de nye motorer er absolutt nødvendig hvis ferjene fortsatt skal nyttes. Det er ikke mulig å garantere sikker drift for noen av ferjene lenger uten nye motorer {Sitat slutt}.

Fornyhet levetid for «baljene»

Oslo kommune tiltrådte anbefalingen fra driftsbestyrer Larsen og Skipskontrollen. I 1952 ble Buffalo-motoren på M/S «Sjøbad II» erstattet med en 1-sylindret glødehodemotor av typen P.C. RAPP, produsert i Bodø²⁴, tilsvarende den alle «baljene» fikk ombord. Dermed var beslutningen om et nytt og forlenget liv tatt for de populære badebåtene i Oslo havnebasseng.

Skjema nr. 23 V
(Skl. §§ 36, 3 og 97, 2.)

Sjefktr's. Underlegnes' siste skjednings i skien dateret:

10523 5 JUL 1952

Rapport til Sjøfartskontoret

om første gangs besiktelse av motor tilknyttet bygningsskrivelse med tegninger.²⁾

Skipets navn	Hjemsted	Kjenningssignal	Tonnasje
M/S «Sjøbad II»	Oslo	-	Br: 19
Byggested og år	Eller (rederi)	Disponentens navn og adresse	
Tre Drøbak 1923	Oslo komm. Bad,	Torgst. 16, Oslo.	

Besiktelsen er utført av underlegne i henhold til sjødyktighetslovens § 1..... med tilhørende forskrifter som følge av ~~undersøkt~~¹⁾ — muntlig¹⁾ — anmodning fra ...Motoren«Rapp» og redarier datert Den er utført iOslo..... ved ...Hovedøya og «Rapp»'s verksted, mens fartøyet var i dokk — på slipp — på vannet og under gang. Besiktelsen påbegynte den 4.7.52 og avsluttet den 5.7.52. Antall visitter 4.1. Fartøyet skal brukes som³⁾ passasjerfartøyet i ruten eller farvannet Oslo-Langøya.

Motorens navn type 1)	Sylindere Antall diameter	Slag	Arbeids-takt	Omdreie-av et full svai	Brennstoffet	Brennstoffe	Byggesår Verketid	Nr. (siste fornyet)
«Rapp» Type P.C. glødehode	1 270	300	2	400/425	29/36	Solar	1952	1952

Er sylindrene solid utført og uten støpefeil? Ja...
Sylindrene er prøvet med vanntrykk til 50 kg/cm²
Vanntrykene * * * * * 5...
Lydtemperen * * * * * 5...
Ekshausstrykene * * * * * 7...
Var det noe å bemerke under vanntrykkprøven?
.....
Veivaksels diameter100...
Veivpinns100...
Mellomaksels75...
Thrustaksels80/35...
Propellaksels
Anm. Er noen av akslene hule også den innv. diam.
Opptas thrusten på stevnen? Nei...
Antall veiver mellom høytt lager? 1...

Hva slags materiale er det i de forskj. aksler?
Stål
Foreligger det anerkjent materialebevis og i tillegg fra hvem?
.....
Er alle aksler ~~besiktiget~~ i orden? Ja...
Angi stimplingen:
Har propellakselen kontinuerlig metallføring i ett stykke? Ja
Er hylse med pakningsbokser anbrakt og i orden? Ja...
Veivappens innbyrdes vinkel En. syl.

1) De ord som ikke passer strykes.
2) Skisse, tegning, skjednings, akseltelling, generalarrangementstegning, vindende motor, tanker, røytledninger, ventilasjon etc. hvorav også dimensjonene framgår.
3) Utføres med passasjerfartøyet, lasteskip, slepebåt, hvalfanger, tråler, drivgarnfiske osv.
4) Glødehodemotor, dieselmotor, etc.
5) For dieselmotorer må skaffes nødvendige mål og oppgaver for kontrollberegning av akslene. Se § 91 i D.N.V.s stikkreglement.

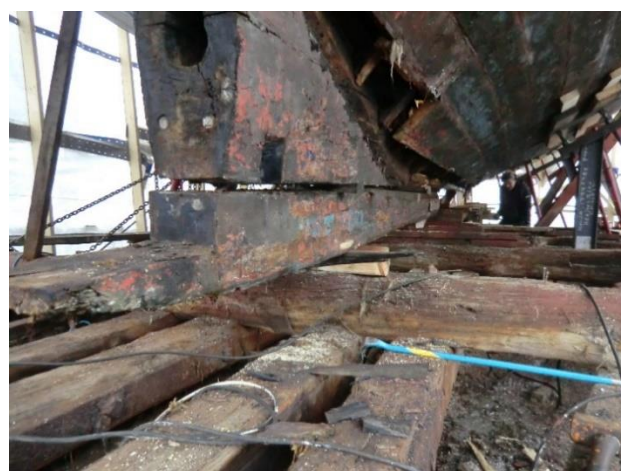
A.A.-TV-56-1809

Besiktelsesrapport fra Sjøfartsdirektoratet, 3. juli 1952. Sjøfartsdirektoratets arkiv, Haugesund



Opprinnelig pakkboks forut.

Foto: Sondre Noraberg, Promhavn Slipp AS



Gammel gjennomføring til propellaksling forut.

Foto: Sondre Noraberg, Promhavn Slipp AS

Tekniske og visuelle endringer

Motorbyttet medførte en del visuelle og tekniske endringer om bord på «baljene».

Styrhuset var ved leveransen bygget likt i begge ender, på samme måte som at «baljene» var utstyrt med to ratt da det var kjetting/vaier styring. Skorsteinen på «baljene» var imidlertid ikke sentrert, men hellet mot én side av takoverbygget.

²⁴ Rapport til Sjøfartsdirektoratet 17. juli 1952.



M/S «Sjøbad V» ved kaia ved munningen av Akerselva.

Legg merke til byvåpenet i skorsteinen.

En tilsvarende er i dag i front av styrhuset til M/S «Sjøbad II». Vi ser også tydelig at skylight til motor er delt i to, og at kappen til skylight er lenger enn hva tilfelle er ombord på M/S «Sjøbad II» i dag.

Foto: Inger Marie Munch,
Oslo Museum

Skylightene var antakelig like lange ved leveransen av M/S «Sjøbad II» og de andre «baljene». Åpningen av skylightene var utradisjonelle da de antakelig hadde åpning i toppen. Trolig var dette gjort for å lufte ut varme og få oksygen til motorene.

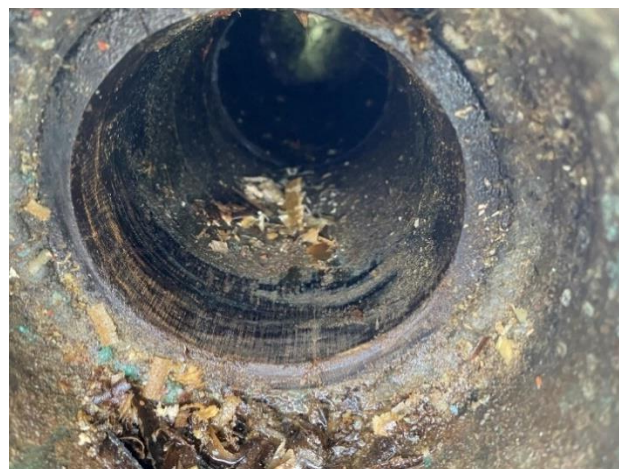
Porten og svane Halsene på dekket til M/S «Sjøbad II», var etter motorbyttet i 1970 som det er om bord i dag. Skylightet forut var stadig bevart forut, men vinduene i styrhus var nå utvidet til tre i front og akter. Derimot var det er ikke lagt på eternittplater som kledning rundt styrhuset. Dette ble montert som værbeskyttelse i 1970 da styrhuset ble flyttet frem grunnet montering av dagens motor i M/S «Sjøbad II».

Slutt på tiden som pendelferge

M/S «Sjøbad II» fikk en ny motor i 1952 og en ny «manganpropell» med vridbare vinger. Den største strukturelle endringen var at løsningen med propell og ror i begge ender (pendelferge) ble sløyfet. Heretter hadde «baljene» kun én propell og ror i det som nå ble akter. Det ene av de to rattene i styrhuset ble da fjernet, mens giret til propellen ble plassert her i form av et stort horisontalt ratt «på pinne» ned til motoren. I det som nå ble baugen på båten ble det bygd inn en såkalt «falsk» forstevn.

Fremdeles i 2015 hadde M/S «Sjøbad II» synlige spor etter fremdriftsløsningen som pendelferge frem til 1952. Da «balja» kom til Promhavn Slipp AS, og restaureringen startet i 2015, var rorgjennomføringen (trefyllingen) forut intakt.

Pakkboksen til propellakslingen var også påmontert (fremdeles på plass og bevart på fredningstidspunktet). Derimot var den ene av de 2 hylsene borte, denne var laget av pokkenholt, en av de hardeste og tyngste tresorter i verden.



Den gamle pokkenholt-hylsa akter.

Foto: Alexander Ytteborg,
16.8.2022.

M/S «Sjøbad II» må være det siste fartøyet som seilte med godkjent hylse i pokkenholt i Norge like til 2013 da sertifikatene gikk ut. Dessverre gikk den i stykker da det ble forsøkt å gjenbruke den ved montering i 2023. Hundre års levetid var dog i drøysteste laget, selv for en hylse i pokkenholt²⁵.



Den falske forstevnen er fremdeles godt synlig på båten.

Foto: Sondre Noraberg,
Promhavn Slipp AS

Av øvrige spor etter fremdrift i begge ender er motorfundamentet forut for motoren intakt, den var til frikopling til gir for bruk av aksling i begge ender.

²⁵ Hylsen er tatt vare på.

Ved endring fra pendelferge til kun én propell og ror, fikk M/S «Sjøbad II» lanternemast i front av takoverbygget, og flaggstang tilsvarende akter på overbygget.

M/S «Sjøbad III» sist ute

Motorbyttet på M/S «Sjøbad III» var den siste av tre vellykkede operasjoner i 1952, men det medførte samtidig utfordringer med «baljene», som fra dette året begynte i ny trafikk til Langøyene. I Arbeiderbladet 8. juli 1952 kan vi lese følgende:

Helgens rekordutfart har satt spor etter seg i anstrengelser både fra Oslo kommune og private fergeselskaper for å finne fram til bedre køordning og bedre båtservice til de nærmeste badeplassene som Langøya og Hukodden. Hele ordningen ved Langøyene er provisorisk, sier førstefullmektigen ved Oslo kommuneskontor for friluftsområder. Vi har ikke noen erfaring med omsyn til trafikken dit ut å bygge på. Men i går hadde vi en mann der nede for å ordne køen. Vi skal sette opp ordentlig med tau og sikre folk betryggende ordning. Dessuten arbeider vi hardt med å skaffe mer båtmateriell. Vi kjørte søndag med «Sjøbad II» og «V», «Sjøbad III» ligger og får skiftet inn maskin. Det var vårt håp at vi skulle fått en tredje båt nå søndag, vi gjorde veldige anstrengelser, men dessverre gikk det ikke. For neste søndag skal vi love publikum å sette inn en tredje båt.



Trangt om saligheten om bord på M/S «Sjøbad V».

Foto: Ukjent,
Nasjonalbiblioteket.

Styringssystemet

Med RAPP-motorene på plass ble reversering av «baljene» med vridbare propell betjent manuelt ved hjelp av et stort sveivehjul. Det var med

andre ord ikke reverseringsgir på «baljene», så propellene måtte vinkles «fremover» eller «akter» ved hjelp av den store stålsveiven i styrhuset. Hadde man litt for høy hastighet inn mot bryggen kunne støtet bli ganske kraftig. Skipperen måtte sveive for harde livet ved kaianløp for å «bakke» i tide.

RAPP-motorene

RAPP-motorene var ganske store av størrelse. M/S «Sjøbad II» sin motor hadde en ytelse på 36 bremsehesterkrefter, og med typiske tekniske løsninger som var vanlig for en semidiesel den gang. Glødehodemotoren om bord ble startet ved å dreie svingskiven til startposisjon, og deretter «turnet» ved hjelp av startluft fra store luftflasker som var plassert om bord i maskinrommet.

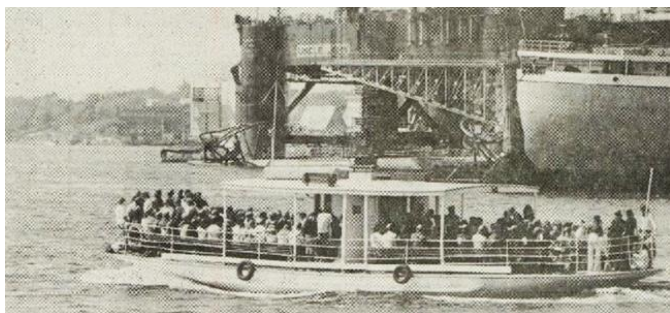
RAPP-motoren var ikke alltid like enkel å starte. Enkelte ganger røykla man «hele» kaiområdet på Rådhuskaia før det ble liv i motorene, og ut fra skorsteinen blåste det røykringer slik bare en tung kjederøker kunne gjøre det. Luftflaskene holdt seg konstant fulle med luft ved hjelp motoren når denne gikk.

RAPP-motoren på M/S «Sjøbad II», i likhet med de øvrige «baljene», var det en del arbeid med i driftstiden. Mannskapet og dekksgutten var mye nede i maskinrommet for å følge opp med smøring og ettersyn. Likevel var alle «baljene» begunstiget med topp vedlikehold på motorene. De ble plukket fra hverandre om vinteren av dyktige fagfolk på slippen. Det hendte derfor kun en sjelden gang at «baljene» fikk motorstopp, og de fikk dem alltid i gang igjen, uten slepeassistanse. «Baljene» var driftssikre båter etter motorbyttet i 1952.

Motorbyttet i 1970

M/S «Sjøbad II» fikk dagens motor, en Deutz 6FL 914, luftavkjølt, 4-takt diesel, 79 bremsehesterkrefter, etter glødehodemotoren i 1970. Nytt passasjersertifikat med ny motor ble utstedt av Skipskontrollen i august 1970. For M/S «Sjøbad III» ble det tilsvarende installert en luftavkjølt **Deutz 6FL 912 med 75 hestekrefter** i 1972²⁶. M/S «Sjøbad V» var på dette tidspunktet i så dårlig stand at motorbytte var uaktuelt og fartøyet ble solgt.

²⁶ Oslo Bymiljøetats arkiv, Hovedøya



M/S «Sjøbad II» forbi Akers mek. verksted på en solfylt dag til Langøyene.

Foto: R. Myhre,
Dagbladet, 27.5.1977.

Ny hverdag

Endringen gjorde hverdagen mye enklere for skipperen om bord. Med de gamle RAPP-motorene måtte «baljene» ha på maskinen kontinuerlig gjennom hele dagen. Var det «kailigge» hørtes M/S «Sjøbad II» ut som en gammel fiskeskøyte – «dunk-dunk-dunk». De nye Deutz-motorene ble startet med nøkkel og slått av mellom seilingene. Samtidig med motorbyttet, fikk M/S «Sjøbad II» nytt eksosuttak ved at den lange skorsteinen ble fjernet og nytt eksosuttak etablert i forbindelse med en ny kjøleluftekanal for ny motor gjennom takoverbygget på «monkeyen»²⁷.



M/S «Sjøbad II» omkring siste driftsår i 1983. Legg merke til skorsteinen som er borte etter motorbyttet i 1970.

Foto: Bjørn Fjærtøft,
Aftenposten, 22.2.1984

I forbindelse med motorbyttet i 1970 ble også styringssystemet endret fra kjettingstyring til hydraulisk styring²⁸.

8487

WK William Knudsen AS
MASKIN- OG INGENIØRFORRETNING
Bank giro 8200/02.01.244 — Post giro 13 894 — Bankforbindelse: Føllebanken A/S, Oslo
Telegr.adr.: Willnød - Fjernskriver: 1309 willnød

BENTRALS BORD 42 3810
MED FORSKJELLIGE TIL:
ANLEGGSAVDELING
DIREKSJON
REGISTRASJONSDIVISION
REPARASJONSDIVISION, Tønsberg
SERVICEAVDELING
TEKNISK AVDELING

AVDELING: Teknisk
SAKSBEH: Ing. Lystad

Sjøfartsdirektoratet
Thorvald Meyers gt. 7
OSLO 5

SJØFARTSDIREKTORATET
021900 * 24.6.70

OSLO 1. 23. juni 1970
Fred. Olsons gt. 1

DERES REF. DERES BREV VÅR REF. VÅRT BREV
SL/CIB

Att.: Ingeniør Grønfur

Ang.: Begjæring om besiktigelse av DEUTZ luftkjølt dieselmotor, type F6L 912 for «SJØBAD II». Vårt TA 3761/302

Under henvisning til behagelig telefonsamtale den 10. ds., mellom Dem og undertegnede, oversender vi vedlagt skjema nr. 51 i utfyllt stand for DEUTZ luftkjølt dieselmotor, type F6L 912, for Oslo Kommunes båt «SJØBAD II». Motortype F6L 912 med motornr. 4.919.452 har fra fabrikkens sertifikat Det Norske Veritas, og til Deres informasjon oversendes vedlagt Data Sheet in duplo fra Det Norske Veritas. Motoren er utstyrt med et hydraulisk betjent reduksjons- og reverseringsgear av fabrikat Twin Disc, type MG 506, serienr. 535165 med omsetningsforhold 4,48 : 1, og for gearet oversendes in duplo sertifikat American Bureau Of Shipping. Propellerutstyret er av fabrikat HELSETH, Molde, type 3J70, i justerbar utførelse (utvendig justering). Og tegninger in duplo fra Helseth Motorverksted A/S, Molde, oversendes vedlagt for godkjenning.

Vi håper at disse data og tegninger er tilstrekkelige for Dem, og ber Dem vennligst om å merke videre korrespondanse i denne sak med «TA 3761/302». Det skulle glede oss om De kunne godkjenne anlegget så snart som mulig, idet Oslo Kommune har sterkt behov for å kunne sette denne båten i fart.

Med hilsen
pr. WILLIAM KNUDSEN A/S
S. Lystad
S. Lystad

Vedlegg

Alle tilbud er basert på våre anslåtte estimerte leveringsbetingelser (1967) dersom intet annet uttrykkelig er angitt ellers

Brev vedr. ny Deutz-motor til Sdir. fra William Knudsen AS, Maskin- og ingeniørforretning, 23. juni 1970.

Sjøfartsdirektoratets
arkiv, Haugesund.

²⁷ Sjøfolk brukte gjerne uttrykket «monkey island» om styrhustak, forkortet til «monkeyen». Den etymologiske forklaringen kan være at «der oppe» ferdes «apekattene».

²⁸ I mange år etter at Preco overtok fartøyet seilte M/S «Sjøbad II» med et utvednig ratt. Dette rattet hadde ingen funksjon og stammet fra hurtigruteskipet M/S «Nordlys». Det er ikke tilbakeført ombord, og står i dag utstilt hjemme hos eier på Nakholmen.



Utstikker A før avgang med M/S «Sjøbad II» i juli 1959. Dekksgutten er nøye med å telle antallet passasjerer om bord. Legg merke til skylight i forkant av styrhuset, og lanternemast forut på takoverbygget, mens flaggstang tilsvarende er plassert akter. Alt dette etter motorbyttet i 1952. Vi ser også tydelig flåten som er plassert på «monkeyen» (takoverbygget).

Foto: Dagbladet,
Norsk Folkemuseum.

Styrhuset forlenget

Under restaureringsprosess fra 2015 - 2023 kom det frem at styrhuset ikke var identisk som man kan se på leveransefoto av fartøyet. Kravellene til kappen til styrhus, skylight og nedgangskappe gikk nå fra front på styrhus og bak til enden av kappen²⁹. Årsaken er at styrhuset forlenget i 1970 for å gi større plass til luftekanal for kjøring av den nye Deutz-motoren.

For å få til dette flyttet man frontveggen av styrhuset frem der skylight forut var plassert på kappen. Frontveggen ble satt på det som var enden av kappen, og dermed måtte skylightet forut vike. Det er derfor det er lagt inn en del nytt panel i styrhusveggen. Malingsriss etter skylightet var godt synlig i forkant av frontveggen av styrhuset ved demontering av eternittplatene, som også ble påmontert i 1970.



Styrhusfronten med tydelig malingsriss av det gamle skylightet forut under kappen, der styrhuset er flyttet fram etter motorbyttet i 1970. Vi ser også tydelig at en del nytt panel er felt inn i styrhusveggen der styrhuset er forlenget.

Foto: Alexander Ytteborg,
26.4.2022.

Endringene som er gjort siden leveransen av fartøyet i 1923, på dekkshus, er lengde og toppen av kapp, endring av skylight-lengden, samt endring sidevindu i styrhus og dørplassering til skipper. Og at skylight forut er fjernet for å gi plass til styrhus med ny plassering. Under motorbyttet i 1970 ble skilleveggen på BB side på dekk flyttet litt akterover fordi kassen for kjøleluft og eksos kom der veggen sto tidligere. Dermed ble også døren fjernet i samme operasjon. 1970-versjonen av M/S «Sjøbad II» er således identisk med «1983-versjonen», med ett antatt avvik: Natemassen brukt i dekket. Her kan det åpnes for mer tidsriktig bruk av materialer, produkter og overflatebehandling når dekket engang i fremtiden skal drives på nytt.

Glimt fra badefergenes lange liv Kommunens base på Hovedøya

Kristiania kommune, senere Oslo kommune, anla hele sin virksomhet og infrastruktur for badebåtene på Hovedøya. Helt frem til 1950-tallet var dette både praktisk og strategisk. I og med at det store kommunale badet var der ute, kunne både vedlikehold av badeanlegg, maritim infrastruktur (som slipp m.m) og fartøyer gjennomføres på samme sted. Etter krigen var det Oslo kommune ved badene og

²⁹ Kilde: Sondre Norberg, Promhavn Slipp AS.

friluftsområdene som hadde styringen, og fra 1960-tallet var det Oslo kommune ved Park og Idrettsvesenet som hadde ansvaret. I dag er det Oslo kommune ved Bymiljøetaten som styrer den maritime virksomheten på Hovedøya. I dag er Bymiljøetatens virksomhet her ute relatert til vedlikehold og skjærgårdstjeneste i indre Oslofjord.

Slippen på Hovedøya

Hovedøya var fast opplagssted for M/S «Sjøbad II» og «baljene». Her var kommunens base for verkstedvirksomheten til Sjøbad-båtene, og her var slippen der badebåtene ble trukket opp til vinteropplag i hver sin mobile krybbe/tralle (som var sporsatt) i bredderetning. Derimot lå M/S «St. Halvard» fra 1953, aluminiumsbåten M/S «Sjøbad I» fra 1957, (senere omdøpt til M/S «Sjøbad VII, Oslofergens eier) og M/S «Hovedøya» fra 1965, som lå i vannet gjennom vinteren.



M/S «Sjøbad I» og M/S «St. Halvard» i opplag på Hovedøya
Foto: Morgenbladet,
lørdag 11. mai 1957.

Oslo kommune var nøye med vedlikeholdet av sine fartøyer. Det var to faste ansatte på slippen på Hovedøya som holdt på gjennom hele vinteren med istandsetting, vedlikehold og service. Fagkunnskapen var høy, den ene hadde kunnskap om det mekaniske, og den andre var båtbygger med kunnskap om trefartøyer.

En av spesialistene på slippen på Hovedøya på 1960-tallet hadde det treffende navnet, Ola Rapp. For at motorene på badefergene skulle være i orden gikk han over motorene jevnlig, både gjennom vinteren, og i seilingssesongen. Han holdt motorene godt vedlikeholdt. Dessuten fulgte alltid Skipskontrollen opp båtene hver vår. – Det

var et tett og godt samarbeid, og «baljene» var alltid i forskriftsmessig stand, til tross for etter hvert høy alder i farten.

Vinteropplag

M/S «Sjøbad II» ble med de andre «baljene» trukket på land umiddelbart etter sesongslutt sommerstid. Da ble fartøyet spylt for grovekster og skrapet, for deretter å bli satt bort med de andre «baljene» med en enkel tildekking for å holde snøen unna vinterstid. For treskrogene til «baljene» var nok dette en klok praksis. Dette, kombinert med veldig godt vedlikehold, gjorde at badefergene fikk et langt liv, og kanskje deler av årsaken til at M/S «Sjøbad II» lever i dag, selv om også dagens eier, Preco AS skal ha mye av æren her.



«Badebaljer» godt plassert i opplag på slippen på Hovedøya.
Lengst øverst M/B «Sjøbad IV»

Foto: Wiederøys flyselskap,
1952, tilhører Oslo
kommune, Bymiljøetaten,
Hovedøya.

Ifølge dekkssdagbøkene hendte det enkelte år at én av «baljene» ble liggende noe lenger i vannet utover september enn de andre. Dette kom an på om en av «baljene» ble brukt som arbeidsbåt, eller det var bestilt charterturer fra kommunens side. M/S «Sjøbad I» ble vanligvis brukt til dette, men det forekom at det ble ytret andre ønskemål. Uansett, M/S «Sjøbad II» var ikke konstruert for å gå i isen, da ville det fort ha gått galt med skroget. Derfor var det viktig for kommunen å få båtene opp når vinteropplaget var tilrettelagt for det.

Sesongstart

Arbeidssesongen for mannskapene på «baljene» var 3-4 måneder, med oppstart i mai måned. Selve seilingssesongen for M/S «Sjøbad II» var fra omkring 1. juni³⁰ til 31. august, men en hel del

³⁰ Av dekkssdagbøker fremkommer det at pinse i slutten av mai fra tid til annen var oppstart av trafikkssesongen.

skulle klargjøres før badebåten var klar til å ta fatt på sommerruten.

Foto: Arbeiderbladet
9. mai 1958

Vårpuss

Oppussing av «baljene» foregikk alltid i mai, så snart varmen satte inn. Mannskapet ble da kalt inn på jobb til slippen på Hovedøya, og oppgavene var mange. M/S «Sjøbad II» skulle lakkeres på benkene som stod i flukt med skanseledningen, det skulle drives og lakkes dekk, og skroget skulle smøres med mønje under vannlinjen. Ellers var det generell oppussing med maling etc. Prosedyren gjaldt alle tre «baljene» - de var alle tre i fart gjennom sommeren.



Oskar Brubakk i gang med høvelen på M/S «Sjøbad V» i 1960.

Foto: Arbeiderbladet, 25. mars 1960



Trygve Norum reparerer M/S «Sjøbad II» i 1958.

«Baljene» var i god stand til helt innpå 1960-70-tallet, dvs. M/S «Sjøbad V» - den nest eldste «badebaljen» fra 1917, begynte å skranke. Treskroget begynte å merke tidens tann og tæring på dette tidspunktet. Så var det også denne av de tre som først ble solgt.

Sommertrafikken på øyene

Avgangsstedene i byen

Badefergene gikk i alle år fra ulike steder i byen. I vest gikk man fra Skillebekk, og her var det M/B «Sjøbad IV» fra 1909, den minste av fergene, som opprettholdt trafikken. I sentrum av byen gikk man fra Festningskaia ved enden av Kongensgate. Bodde man på østsiden av byen så kunne man gå ned til munningen av Akerselva og derfra bli fraktet ut til badet på Hovedøya.



M/S «Sjøbad II» avfotografert i 1934 på vei til Hovedøya.

Foto: Wilse,
Oslo Bymuseum

Badet trakk mengder av mennesker. I helgene på godværsdager kunne det stå hundrevis av mennesker på Akershuskaia, forventningsfulle og glade, med mål om en solrik og koselig dag ved stranden. Noen morsomme skildringer fra badekø og overfart med «baljene» er nedtegnet fra 1930-tallet. Her fra Morgenbladet den 14. juni 1930:

I badekø.

Med flagrende haar og hatten i haanden stræver et spredt tog ut over Fæstningsbryggen i den travle middagetime, forbi ræketrawleren i bryggekrøken, forbi «Farmanden» og «Løwen» mot kommunens lille hus med køarrangement, hvor allerede unger i et utrolig antal skinner en imøte i alle blaåtøiets farver. — Femten aae'hal i

vandet, nitten i lufta, skynte'ra, naa kommer'n naa
kommern!



M/S «Sjøbad III» ved Hovedøya, Kristiania.

Foto: Ukjent,
Nasjonalbiblioteket.

«N» er kommunens adstadige færge som kommer frem bak næsset paa Hovedøen. I de kommunale registre heter den noget henimot «Sjøbad II», men populært kaldes den «Vaagga». Intet tyder forresten paa at der er nogen speciel grund til at skynde sig av den grund. «Vaagga» har en sindig maate at tilbakelægge det indre fjordbassin, mens vi forhaabningsfulde staar i et slags bur med gitterport foran, «mændene» paa den ene siden av huset, «kvinderne» i tilsvarende kø paa den andre.

Her utfolder sig en konversation som i livlighet ikke kan overgaaes av en festmiddag paa et kongresmøte, men i emnevalg er bundet af den ene foreliggende situation. Vi skal ut og bade. Ja, for vi skal da ut og bade?

Rundt omkring os i køen har vi smaa barn, den ene i haanden paa den andre og den ene mindre end den andre, som denslags perlekjeder som ender i et knappenaalshode. Den mindste er saa langt nede at han staar i fuldstændig mørke i en skog av ben, og bare ved ryk i armen, som følge av køens rytme, kommuniserer han med verden deroppe. Men en banan som nydes dels med munden, dels med ørene, panden og øinene lar ham finde sig i sin skjæbne. Smaa djævelunger trænger sig frem over skikkelige folks føtter indtil de forfærdet stan ser ved en soldat i uniform. Sindige arbeidsledige med guldknap i skjorten stirrer apatisk paa «Vaagga» som nærmer sig.



En av «vaskebaljene» er ankommet Hovedøya med badeplade til kommunens fribad – ett for herrer og ett for damer. Det fortelles at velstående damer kunne betale 25 øre og få et eget badehus separat på badestranden. Det var også et miltærbad på Hovedøya, der vanlige folk ikke hadde adgang. Gardisten med ryggen til skal ganske sikkert dit. Ellers vitner de såkalte «kysehattene» om at bildet må ha vært tatt på 1920 tallet. Foto: Ukjent, fra «Labben på Grønland», Anders Buraas

— Naa kommer'n! Naa kommer'n! Et skrik som fra et fuglefjeld hil ser de hjemvendende som stormer paa land: Var'e kaldt! Har u bada? Har Tor bada? Øh, saa har'u'kke vært i vande' engang — Ha 'ke jeg? Bada 'ke jeg da du var inde? spør Au'schen da vel! bada 'ke jeg Au'schen? Der kan du høre 'a - -

Alle er iland og gitterporten aapner sig. Dyrene slippes. Først aapnes kvindesiden, og halvthundrede jentunger tumler ombord med et triumferende skrik. Et øieblik merker vi et blik paa os etstedsfra, og ser et par store, blaa øine nedefra brolægningen. Hvor barn er uskyldige. Det er den mindste av de smaa som ser undersøkende paa os og smelter vort hjerte. Et øieblik, saa smetter han under køskranken og avancerer dermed mindst en baattur. — Kom 'a get! piper han til sin familie. Alle tre smutter ut frem og væk mellem hundrede ben og sniker sig med. Barn er uskyldige.

Men gitterporten smækker i og «Vaagga» lægger fra. Hvis vi er heldige kommer vi med næste tur — om en halv time. Selv sol og sjø kræver god tid for den som vil nyde dem. M. G—gg



M/S «Sjøbad III» med glade badegjester til Hovedøya.

Foto: Wilse
1936, Oslo Museum

Trykket var enormt på friluftsbadet på Hovedøya på denne tiden, og i 1936 ble badet utvidet med et eget kvinnebad som ble anlagt noe lenger øst for det store friluftsbadet. For å illustrere omfanget av «de badende nymfer», var det i 1936 hele 238.221 besøkende på badet, og det i en og samme sommersesong³¹.



Social-demokraten 29.05.1922

Trafikale utfordringer

Utrolig nok gikk denne trafikken med badebåtene bra i alle år. Det er svært få notiser i dagsavisene om ekstraordinære hendelser eller uhell ved driften. Norges Handels og Sjøfartstidende, den

1. august 1933, beskriver hendelse av denne noe uvanlige karakter:

For å ikke hefte en efterfølgende båt blev «Sjøbad II» tirsdag 4. juli ikke lagt ved den reglementerte brygge, men ved bolsverket nedenfor. På grunn av den store høide ved ilandstigningen tapte en av passasjerene en veske inneholdende badredrakter m.v. til samlet beløp på ca. 30 kr.

Da både føreren og deksmann er solide folk har driftsbestyreren anbefalt at de ikke gjøres ansvarlige for sine feil, men at erstatningen anvises som en tilfeldig utgiftene for sjøbadene. Forslaget er tiltrådt av rådmannen og badeutvalget, og borgermesteren slutter seg hertil, idet han går ut fra at føreren av båten får en advarsel, og at badehusadministrasjonen gir instruks om at båtene for fremtiden kun for fremtiden legger til ved reglementerte bryggeplasser.

Hovedøya legges ned som kommunalt friluftsbad

Hovedøya Bad ble nedlagt i 1951 i forbindelse med det nyåpnede friluftsbadet på Langøyene, der store arealer med grønne sletter og svaberg fristet mer. Allerede den 31. mai 1952 omtaler Arbeiderbladet den nye badetrafikken til Langøyene:

M/B «Sjøbad II» - «Sjøbad III» og «Sjøbad V» går fra Akershusbrygga til Langøyene med ca. 30 min. mellomrom på varme badedager. Fra Akershusbrygga går første båt kl. 10 og fra Langøyene går siste båt kl. 20. Voksne kr. 1.—, barn kr. 0.50 tur/retur inkl. adg. til området.

Slutt på gratis båtskyss

Interessant er det å merke seg at kommunens velvilje med gratis befordring av badegjester åpenbart ble avvirket med nytt bad på Langøyene. Heretter var det innløsning av billetter som på de øvrige ruter i indre Oslofjord.

³¹ Kilde: Harald Lorentzen



åpner for sesongen
1. pinsedag, 1. juni.
D/S «Vestfjorden» går fra
Flytebrygga ved Østbanen.
Til Ingierstrand:
Hverdager kl. 10, 12, 15.30, 18.
Søndager kl. 9, 11, 13, 16, 18.
Fra Ingierstrand:
Hverdager: kl. 11, 14, 17, 19.
Søndager kl. 10, 12, 15, 17, 19.
Voksne kr. 1,50, barn kr. 0,75
inkl. inngang til badet.
45 min. frisk sjøstur til bade-
plassen.

Langøyene

Oslofjordens nye friluftsområde
åpner 1. pinsedag 1. juni.

M/B «Sjøbad II» - «Sjøbad III»
og «Sjøbad V» går fra Akers-
husbrygga til Langøyene med
ca. 30 min. mellomrom på varme
badedager.

Fra Akershusbrygga går første
båt kl. 10 og fra Langøyene går
siste båt kl. 20.

Voksne kr. 1.—, barn kr. 0.50
tur/retur inkl. adg. til området.

Salgskiosk.

Arbeiderbladet 31.05.1952

Ingerstrand Bad

Ingierstrand Bad var blitt åpnet i 1933. Fra starten av ble badet betjent av de store fjordbåtene, men etter 1950 ble trafikken overtatt av de kommunale badefergene. I 1953 ble et nytt og stort fartøy satt i fart, M/S «St. Halvard», som ble levert fra Holmen Verft i Risør³². Dette var en riktig fjordbåt, med plass til 294 passasjerer, bygd for ruten mellom Oslo og Ingierstrand Bad.



M/S «St. Halvard» ved Rådhuskaia. Sannsynligvis et leveransefoto fra 1953.

Foto: Jenssens foto,
Haugesund.

Samtidig ble gamle M/B «Sjøbad IV» hugget opp på Hovedøya, badefergenes faste base. Med leveranse av M/S «St. Halvard» og opphugging av M/B «Sjøbad IV», ble de gamle anløpsstedene Skillebekk, Akershusstranden og Akerselven nedlagt og samlet på utstikker A i Piperviken.



M/S «St. Halvard» bakker ut en varm sommerdag i 1959. Dette var Oslo kommunes flaggskip, og hadde stor kapasitet på travle dager. Passasjerbåten var veldig rank, så når den nærmet seg Ingierstrand Bad, og alle forflyttet seg til landsiden på båten, fikk den sterk slagside. Det var vel aldri et levende menneske som så M/S «St. Halvard» komme rett i sjøen ved anløp Ingierstrand Bad.

Foto: Dagbladet,
Norsk Folkemuseum

Nye båter

Det var stadig flere områder som skulle betjenes av badebåtene til Oslo Kommune gjennom 1950-tallet. En ny aluminiumbåt ble levert fra Kristiansand Mek. verksted i 1957, og fikk navnet «Sjøbad I». Den var på 53 brt. og var sertifisert for 154 passasjerer. Den nye badefergen skulle bli en «allround båt» for kommunen, med rutekjøring både til Ingierstrand Bad, Langøyene³³ og Håøya utenfor Drøbak.



M/S «Sjøbad I» kom i 1957. Her til kai ved Langøyene i 1981.

Foto: Harald Lorentzens samling.

Besetningen om bord

Etter motorbyttet i 1952, og endringen fra farten på Hovedøya til ny rute til Langøyene, bestod mannskapet om bord på M/S «Sjøbad II» og de øvrige «baljene» av to mann, dekksgutt (matros) og skipper. De som jobbet som skippere på «baljene» på 1960-70 - tallet var som regel

³² M/S «St. Halvard» var på 176 Brt. 105 fot lang, 19,5 fot bred og 7,8 fot dyp. Båten kunne ta 294 passasjerer. Kilde: Harald Lorentzen: *Oslofergenes øyrike – en historisk beskrivelse 1857-1990.*

³³ Nedoddåtene overtok driften på leie av denne båten og ruta på Langøyene fra 1981. I 1986 overtok Oslofergene driften av Langøyruten og året etter ble M/S «Sjøbad I» innkjøpt og omdøpt til M/S «Oslo VII». Senket ved dumpeplass for vrak rett ut for Malmøkalven i 2009. Kilde: *Oslofergene 100 år – 1917 - 2017.*

pensjonerte skippere fra kyst – og fiskerifarten, de fleste født omkring århundreskiftet. De var hardbarkede og brune i huden, og som for sjøulker flest, var det ofte vanskelig å gå i land for godt. Sommertrafikken om bord på badefergene var nok et kjærkomment tilskudd for en sjømann som hadde gått i land til en ellers stille pensjonisttilværelse.

Godt arbeidsmiljø

Det var et veldig fint miljø om bord i «baljene». Det var en munter stemning, og det var et miljø der alle kjente alle. Dekkguttene ambulerer mellom alle båtene som var i drift, inkl. M/S «St. Halvard» og M/S «Sjøbad I», som gikk til Ingierstrand Bad. Ved stor trafikk til Langøyene gikk også M/S «St. Halvard» innom her for å avlaste køen, som noen ganger kunne være på opptil 6-700 badegjester. Kaptein Johan Alverud førte denne båten på 1960-tallet, og han var også formann for (alle) mannskapene på badefergene til kommunen.



M/S «Sjøbad II», antakeligvis før krigen. Legg merke den til høye skorsteinen der Oslo byvåpen ble brukt som rederimerke. I dag er dette plassert i styrhusfronten på «Balja».

Foto: H. C. Neupert, Mittet & Co, Nasjonalbiblioteket.

Skiftordningen ombord

Det var 12 timers dagskift på M/S «Sjøbad II» og «baljene». Arbeidsdagen begynte klokken 08.00. «Baljene» hadde nattligge med fast kaiplass på Rådhuskaia, utstikker A. Skiftsystemet var tilsvarende for alle badefergene, og de hadde en turnusordning der mannskapene hadde fri hver 3dje dag, uavhengig av hverdager eller helligdager. Hyren om bord på M/S «Sjøbad II» var på 1960-tallet omkring 4-5 kroner timen, og det var timebetaling som øvrig sesongarbeid.

Billetter

Billettprisen for en tur fra byen til Langøyene var på 1960-tallet 2-3 kroner. Billettkontoret før ombordstigning var på land, på Rådhuskaia utstikker A. Her kjøpte passasjerene tur-retur billett, fordi det ikke var noe billettkontor på Langøyene (hvilket medførte at man kunne reise gratis fra Langøyene dersom man var kommet dit ut på annet vis). Så løste de inn billetten ved ombordstigningen i en av «baljene». Det fortelles at om pågangen var stor, så ble pengeskrinet så toppet med mynter, at sedler ble lagt direkte på gulvet. Personalet rakk ikke å stable de i bunker for å betjene massene. På fine dager kunne køen gå helt inn til steinbrygga bak utstikker A på rådhuskaia (100 meter). Ellers var det en egen kasserer som hadde ansvaret for pengebeholdningen til de kommunale båtene, og det var også de som sørget for vekslepenger og innbetaling av inntektene til banken.

Fullpakket båt

Mannskapet var veldig nøye med å telle passasjerer og å føre loggbøker på dette. Billetter ble innløst ved porten i baugen på «baljene», og det var viktig at båtene aldri gikk med overlast. Skipskontrollen hadde som regel flere uanmeldte besøk gjennom sommeren, så da var det viktig å ha alt på stell.



Porten i rekka stengt og «balja» legger ut på sin 25 minutters overfart fra Utstikker A til Langøyene. Bildet er tatt i juli 1959.

Foto: Dagbladet, Norsk Folkemuseum

Når M/S «Sjøbad II» var fullpakket med folk, så ble skilleveggene mellom for- akterdekket ved

styrhuset avstengt med en stang oppbevart i styrhuset (her var det dør på begge sider, SB og BB). Dette ble gjort både ved påstigning og avstigning, rett og slett for å unngå at propellen skulle havne i luften. Dessuten var det dekksguttens oppgave å holde siktlinjen inn mot baugen og bryggen, slik at skipperen så hva han skulle gjøre når de gikk til kai.

Enkle badebåter

Det har aldri vært noen salongfasiliteter for passasjerene under overfart med «baljene». Var det kaldt eller regn, og det var få passasjerer om bord, kunne mannskapet invitere gjestmildt inn i styrhuset (omtalt som «hytta» på 1960-70-tallet). «Hytta» var fast tilhold for besetningen under overfarten, og her stod alltid døren åpen så skuelystne kunne titte inn.

Ingen WC

Toalettfasiliteter fantes ikke om bord M/S «Sjøbad II» eller de andre «baljene». Passasjerene måtte holde seg under overfarten (også ved charterkjøring), mens mannskapet hadde en bøtte nede maskinrommet til den enkle nød, toaletter på land for de tyngre gjøremål. Når det var få mennesker om bord, hendte det nok at noen gjemte seg bak skilleveggen og gjorde direkte i sjøen. Det var med andre ord svært enkle sanitærforhold om bord på Sjøbadbåtene.

Overfarten

I helgene var det som regel ekstra stor trafikk. Alle de tre «Baljene» hadde passasjerantall på 134. Ofte var køene til Hovedøya og senere Langøyene enorme i helgene. «Badebaljene» gikk stappfulle i skytteltrafikk, og det var arbeidsomt (men hyggelig) å være dekksgutt om bord.

Første avgang gikk fra byen klokken 08.00 (på 1960- og 1970-tallet), og tilsvarende fra Langøyene. Siste avgang for dagen var kl. 20.00 fra Langøyene. Da gikk båten presis tilbake til byen, merket var et stort lys på Sjømannsskolen som man kunne se fra kaia på Langøyene. Dette ble slukket presis klokken åtte, og da visste skipperen at båten skulle gå. Enkelte ganger kunne bestyreren på Langøyene³⁴ bruke en gammel tåkelur før avgang, så alle skjønnte at siste båten snart gikk for kvelden.

Utstikker A

Ruten fra Rådshuskaia, utstikker A, til Langøyene var på 20-25 minutter. Alle «baljene» var bemannet og ruteklare gjennom sesongen. Trafikken avgjorde hvor mange som til enhver tid var i rute, eller motsatt, lå ved kai.

Komfortable båter

«Baljene» var komfortable båter, brede og flate i formen, og krenget lite – dette til tross for at de ofte var fulle av passasjerer. Var det litt dønninger i kjølvannet av en stor båt som la ut fra Oslo havn, var det aldri store problemer med seilingsdyktigheten. Derimot var det ikke alltid like komfortabelt, for med åpent dekk til fribord, stakk M/S «Sjøbad II» temmelig dypt i vannet. Og kom det en bølge fra en større båt i havnebassenget, så fikk folk som satt langs benkene «vasket» føttene ordentlig. Dette var nok årsaken til kallenavnet «vaskebalje».

Gutten i sportsvognen

Fra Langøyene kunne det ofte være fulle båter på ettermiddagen, særlig på søndager som var arbeidsfrie. En gang var det en veldig kø der ute fordi det akkurat hadde begynt å regne, og alle ønsket seg raskt hjem. Det var kø til flere båtrunder, og en mor med en liten gutt på 2 år i sportsvogn skulle også med. Hjemturen var med bølger, og mor satt på kappa foran styrhuset, slik at poden ikke skulle trille bort. Plutselig kom en bølge som traff rett forut så hele «balja» hoppet, og gutten ble ristet ut av vognen. Mor og barn ble redde, og mange rundt også, men det gikk heldigvis bra. Så litt spenning kunne det være på overfarten med «baljene», selv i indre Oslo havnebasseng.

Kapproing

«Baljene» seilte i 6-7 knops fart til vanlig, og det fortelles at studentens roklubb i Oslo hadde moro av å ro om kapp med «vaskebaljene». Det ble rodd med en såkalt «innrigger» bestående av fire rokarer og en styrmann. Båttypen var litt romslig, så av og til brukte studentene en av båtene til å dra på tur med i havnebassenget. På varme sommerdager gikk «baljene» i skytteltrafikk, og var en av de i nærheten, var det moro for karene å prøve å ro om kapp. Badefergene var ikke spesielt raske, så enkelte ganger vant de også, og det var gjevt.

³⁴ I mange år Leif Johansen. Det var hans gamle tåkelur som omtales. Kilde, Stein Johansen



M/S «Sjøbad III» på vei ut fra Rådhuskaia ved Akershusstranda i Pipervika, til Langøyene i 1939. I bakgrunnen, M/S «Orion», en oceanfarer eid av Orient Steam Navigation Company bygget i 1934.

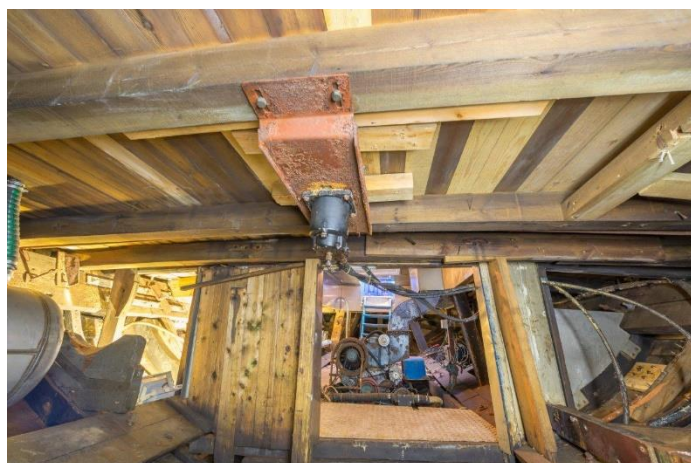
Foto: Henriksen & Steen,
Nasjonalbiblioteket.

Varetransport

Foruten folk, var «baljene» viktige for varetransporten til Langøyene. Mye gods ble ført med M/S «Sjøbad II»; «balja» var ofte full med brus- og ølkasser, is og andre go'saker til kioskene eller kaféen på øya. Da ble «baljene» fortøyd sidelengs, og varene losset fra portene i siden av styrhuset på båten. Ellers var det de som hadde sykler med om bord, dette var gjerne de som også hadde med teltutstyr til overnatting på campingen på Langøyene.

Frivakta

På frivakta, ved kailigge, kunne mannskapet ta seg en benstrek nede i maskinrommet, nede i halvruffen. Før i tiden var det skott mellom motorrommet og forpigg, mens det var åpent akter, ihvertfall etter motorbyttet i 1952 (ukjent om det var et akterskott her før – det ble det ihvertfall ikke funnet spor av da restaureringen startet i 2015). Her var det plassert en sovebenk med madrass nederst ved nedgangstrappen, i lengderetning på styrbord side. Så lenge de gamle motorene var ombord, var det lett å sove til dunkingen fra den 1-sylindrete Rappmotoren. Senere var det helt stille da de nye motorer ble avslått mellom rutekjøringen. Det kunne være godt det óg!



Rester av skott forut for motor i maskinrom 2015.

Foto: Gunnar Holmstad,
NNFA

Antallet «baljer» i trafikk

Alle «baljene» var i daglig trafikk med besetning gjennom sommersesongen. På stille dager lå noen av badefergene i ro, andre dager var alle i trafikk, avhengig av pågangen. Hvilken båt som til enhver tid betjente ruta kunne være tilfeldig. De ambulerte etter avtale med hverandre. De av «baljene» som lå ved kai kunne høres lang vei; dunk – dunk - dunk. Det var noe eget med disse badebåtene i bybildet,. De ble et begrep for befolkningen.

Rutetrafikken

«Baljene» seilte utelukkende i rute til Hovedøya, og senere til Langøyene. Alt annet var spesialoppdrag. De øvrige av øyene i Oslo havnebasseng var «Oslofergenes» domene; de seilte til Bleikøya, Gressholmen, Lindøya, Nakkholmen og, etter 1952, også til Hovedøya.

Chartertrafikk

«Baljene» ble også brukt i noe grad til chartertrafikk. Gjerne ved celebre besøk fra inn- og utland. Da kunne det være rekeparty og sightseeing om bord. Det kunne også være befaringer for kommunen på øyene der kommunen hadde forvaltningsansvaret. Ellers har «baljene» også vært innleid til private festligheter, f.eks. til bryllupskjøring med vielse ved klosterruinene på Hovedøya, og en påfølgende båttur på fjorden etterpå.

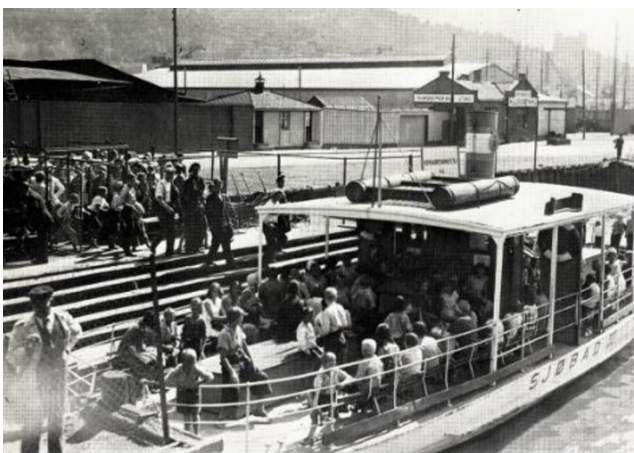
Skoleungdom

Fast takst på 1960-tallet var å hente fransk skoleungdom ved kaia til danskefergen M/S «Holger Danske» nedenfor Østbanen, der barna kom med tog fra utlandet. De skulle på koloni på

Malmøkalven³⁵. Slik ekstrakjøring var det ved siden av rutekjøringen. Ellers gikk den lengste charterturen til Drøbak, lenger hadde ikke «baljene» sertifikat til å seile.

Passasjerer om bord

Helgene var utfartsdag for de fleste som brukte kommunens badeferger. Mange var trofaste gjengangere til Langøyene. Ofte planla man å dra utover fra byen på en fridag, så det ble helst en søndag om været var bra (lørdager var halv arbeidsdag den gang). Medbrakt på 1950-60-tallet var et teppe å ligge på, litt mat og kanskje noe å ha på hodet dersom det ble varmt. Bøker eller blader/tegneserier var fast takst i vesken eller ryggsekken, det samme var en platespiller med vinylplater. Det var datidens muligheter for musikk på stranden – til glede eller sjenanse for de rundt. Den gang var dette de små «femogforti-platene» av vinyl. Disse var litt utsatt i solsteiken og måtte ligge litt kjølig for ikke å bli ødelagte. Var det ekstremt varmt ble platespilleren liggende hjemme.



M/S «Sjøbad II» ved den såkalte Pålstenkaia ved innløpet til Akerselva. Herfra gikk også «baljene» gratis ut til Hovedøya med glade badegjester.

Foto: Ukjent, fra «Labben på Grønland», Anders Buraas.

For byfolk var trikken som regel fremkomstmiddel til sentrum. Da de glade badegjester endelig var om bord i en av «baljene», var det å sitte og høre på motoren som dunket seg utover. Det var riktig så koselig å høre på de trofaste RAPP-motorene. Om man satt på trebenkene rundt, eller skylight'et til maskinen, satt man nærmest og dumpet i takt med «baljas» 1-sylindrete motor. «Baljene» ristet en del, det var en lettere brumming i hele båten,

en slags bastant during. Det opplevdes veldig koselig, og noe som gjorde særlig inntrykk på et ungt barnesinn. Dunkingen forsvant dessverre med de nye diesel motorene på 1970-tallet. Flere beskriver dette som utrolig trivelig med nostalgi i minne. Dessuten var utsikten upåklagelig. Når passasjerene ankom målet, var det opp trappa på Langøyene, deretter i køgang helt til stranden. Det var nesten litt følelse av Holmenkoll dagen om vinteren.



M/S «Sjøbad II» på vei ut fra Akerselva i Bjørvika i 1950. Østbanen i bakgrunnen.

Foto: Ukjent, Nasjonalbiblioteket

De reisende

Det var et tverrsnitt av befolkningen som kom fra hele byen og som møttes på Langøyene. Det var gamle og unge, barnefamilier og enslige. Mange kom med sykkel eller hadde med seg barnevogn. Og mannskapet stilte opp, de var hjelpsomme og hyggelige på alle måter. Noen kunne til og med gi en guttepjukk en gratistur, om det ble lagt godvilje til. Badefergene var en del av Oslos befolknings hjørnesteiner om sommeren. Og det var en genistrek at Kristiania/Oslo kommune så tidlig skjønte betydningen av å sikre at uteområdene og øyene ble tilgjengelige for allmenheten. Det var et kjempegrep som man i dag skal være takknemlig for.

Gode sjøbåter

M/S «Sjøbad II» var visstnok den beste å seile av «baljene», selv om forskjellene var marginale. «Baljene» var gode å manøvrere, på tom båt enklere enn ved full båt. De var også enkle å bakke med. I utgangspunktet var de alle tre like å

³⁵ Av dekksgdagbøkene fra 1970-tallet fremkommer at det var mange ekstraturer til Malmøkalven. Derimot står det ikke noe om årsaken til denne farten.

seile, de var enkle i driften og lette å manøvrere. Gode sjøbåter.

«Toer'n» var det nyeste fartøyet, og på 1960-tallet var dette merkbart, særlig i forhold til M/S «Sjøbad V», som begynte å skranke. Dette var også årsaken til at et nytt motorbytte om bord i «baljene» ikke ble vurdert for M/S «Sjøbad V». Den ble derfor i 1972 solgt til sjøskolen på Hovedøya som skolelokale. Dessverre ble det ingen suksess, og den gamle badefergen ble hugget opp ikke lenge etterpå³⁶.



M/S «Sjøbad II» på vei til kai i 1959.

Foto: Dagbladet,
Norsk Folkemuseum

Ulykker

Det hendte få ulykker med «baljene» i driftstid. Egentlig er dette helt utrolig, for i det indre havnebasseng av Oslo var det mye hasardiøs kjøring med fritidsfartøy. Heldigvis gikk dette stort sett bra.

De fleste mindre uhell skjedde ved bryggenløpene – særlig i den tiden da RAPP-motorene var om bord. Da hendte det at en av «baljene» krasjet i bryggen, og det forekom at folk ble skadet. To informanter mener at en passasjer omkom ved et slikt kaianløp på 1960-tallet (Rådhuskaia), dessverre er det ikke funnet dokumentasjon på dette til nå.

Ingen øvelser ombord

Interessant nok var det aldri evakueringsøvelser om bord under seilingssesongene, i hvert fall ikke på 1960 -70-tallet. Denne historien er beskrivende nok for dette poenget om bord:

En gang, før sesongstart og skipskontrollen kom ombord, prøvde de flåten på taket til en av «baljene». Da den ble sjøsatt holdt den på å gå

rett ned. Med nød og neppe fikk de reddet den ved å heise den opp igjen. Her ble flåten lappet den sammen og satt på plass igjen uten at kontrolløren hadde noe å bemerke. Det skulle vært i dag!!

Bunkring

Bunkring foregikk ved hjelp av en spesiell bunkersbåt til «Oslofergene» på 1960-70-tallet. Den kom om morgenen til utstikker A for å bunkre opp «baljene» for dagens trafikk. Det var en peilepinne i bunkrings-tanken som fortalte mannskapet hvor mye drivstoff de hadde til enhver tid. Tanken stod på styrbord side med et påfyllingshull under en benk forut på hoveddekket. Enkelte ganger måtte de bunkre på Lindøya gjennom dagen, her var det en marina med tanker/pumper for drivstoff til alle båter, også fritidsbåtene.

Sesongslutt

Den 31. august var det fast praksis at badetrafikken på Langøyene var slutt for sommersesongen. Da ble båtene lagt i opplag på land, og de som ikke hadde fast, helårs jobb i kommunen, avsluttet sesongen og gjorde andre ting. Før alt var over hadde mannskapene ved alle badefergene en liten sesongfest på restauranten på Hovedøya. Det var en hyggelig gest som kommunen la opp til hvert eneste år.

M/S «Hovedøya»

Sommeren 1968 fikk badebåtene imidlertid en ny tilvekst til flåten. M/S «Hovedøya», bygget ved Nilsen & Roland mek. Verksted i Arendal, 1965, var opprinnelig bygget for Revierhavnens Båtforening. Her skulle den gå til erstatning for de små motorbåtene som gikk mellom Vippetangen og Hovedøya. Den skulle imidlertid få en helt spesiell oppgave med å frakte arbeidere mellom Akers mek. Verksted og losjiskipet «Parkeston» som lå fortøyd på vestre side av Hovedøya. Da denne trafikken tok slutt ble båten solgt til Oslo Kommune ved avd. Park og Idrettsvesen.

³⁶ Harald Lorentzen: *I Oslofergenes øyrike – en historisk beskrivelse 1857-1990.*



M/S «Hovedøya ved utstikker A», Oslo.

Foto: Bård Kolltveit,
Norsk Maritimt Museum

Nedgangstider

Utover 1960-tallet endret bruken av badebåtene seg. Antall reisende med båt til Ingierstrand Bad sank dramatisk. I 1953 da M/S «St. Halvard» var ny, reiste 28% av badegjestene med båt, men andelen i 1967 var sunket til 16 %. I 1970 ble derfor M/S «St. Halvard» tatt ut av ruten og i 1971 solgt³⁷. Samtidig ble båtruten til Ingierstrand Bad lagt ned. Dessverre fortsatte nedgangen i 1970-årene og endringer for de gamle «baljene» begynte å nærme seg.

Slutten på «Badebaljene»

«Badebaljene» ble bygget til et helt bestemt formål, nemlig å betjene de kommunale badene som oppstod etter århundreskiftet i Kristiania. «Vaskebaljene» med sitt karakteristiske funkisutseende var et kjært innslag i havnebildet av Oslo. Da M/S «Sjøbad II» som den siste av de tre ble tatt ut av ruten til Langøyene etter sesongen 1980 (31. august 1980³⁸), hadde «baljene» til sammen seilt med så utrolig mange mennesker på fjorden at ingen kjenner antallet. Det må ha vært millioner av badegjester. Ikke rart at mange var glade i disse båtene.



Badefergene var kjære innslag i bybildet. Her fra et postkort på 1960-tallet. M/S «Sjøbad I» nærmest, sannsynligvis «Sjøbad V» innenfor (fått flatt spring i skroget). Nesoddbåtenes M/S «Prinsen» fra 1955 til venstre på neste utstikker. Den finnes i Stockholm i 2024.

Foto: Ukjent, postkort,
Oslo Byarkiv

Siste driftsår i kommunalt eie i sommerrute på Håøya - Sætre

I 1937 ble Oslo kommune eier av deler av Håøya (Mellomøya og Nordre Håøya) utenfor Drøbak i Oslofjorden. Bakgrunnen var ønsket om å sikre allmennheten «friluftsområder ved sjøen utenfor byen.» Resten av øya var i forsvarrets besittelse, noe det også er i dag.



M/S «Lykkeper» ankommer Håøya sommeren i 1977. Daværende rutebåt, M/S «Taifun», skimtes med blått skrog bak bryggekannten.

Foto: Harald Lorentzen

M/S «Taifun»

I juli 1970 startet kommunen en sommerrute mellom Håøya og Sætre med en liten båt som het M/S «Taifun». Allerede den første sommeren ble det fraktet 2700 personer, hvorav 1500 var i sluttet selskap³⁹.

³⁷ Havnet en stund i Fredrikstad, var innom Vestlandet, før den havnet i Vest-Tyskland i 1985. I 1987 ble båten senket nord for Lykling etter lengre tids opplag.

³⁸ Jf. Dekksdagbok, M/S «Sjøbad II», Bymiljøetatens arkiv, Hovedøya

³⁹ Arbeiderbladet 15.12.1970.

Stor-Oslo Lokaltrafikk

I 1978 overtok SL⁴⁰ ansvaret for den rutegående trafikk i indre Oslofjord⁴¹. Dette innebar en samordning av båtutrustning til Nesodden, Håøya, Sætre og øyene i Indre Oslofjord, der blant annet Nesodden-Bundefjord Dampskipselskap i 1978 videreførte ruten mellom Oslo og Håøya sommerstid. Nesoddbåten gikk i korrespondanse med ruten mellom Håøya og Sætre⁴². Fra 1978 var dette med én av «baljene» fra Oslo kommune. Ruten mellom Håøya og Sætre ble derfor den siste tjeneste for «baljene» i Oslo-regi.



Nesoddbåten M/S «Lykkeper» var fast båt på sommerruten mellom Oslo og Håøya i alle år.

Her med nye elektriske gangveier engang mellom 1982-1987.

Foto: Harald Lorentzens samling.

Slutt for M/S «Sjøbad III»

Det var M/S «Sjøbad III» som ble satt inn i denne ruten mellom Sætre og Håøya fra 1978⁴³ til 1981. Dette ble den gamle sliters siste driftsår og siste rutekjøring var 22. juni 1981, deretter gikk den på slipp for inspeksjon⁴⁴. Her ble den ikke godkjent av Skipskontrollen⁴⁵. M/S «Sjøbad III» var nå i så dårlig forfatning at Oslo kommune ikke så seg råd til å sette båten i forskriftsmessig stand. Den var råtten både innvendig og utvendig, og kjølen ble

beskrevet som mye ødelagt. «De eller den som kjøper båten må ha godt pågangsmot og en god slump med penger for å få båten i brukbar stand», sa seksjonssjef Svein Wilhelmsen i Oslo Park og idrettsvesen⁴⁶. Fra 6. juni 1981⁴⁷ ble derfor M/S «Sjøbad II» satt inn i ruta (gikk et par uker i samtrafikk med M/S «Sjøbad III»), og gikk i samtrafikk med Nesoddbåten M/S «Lykkeper», som i alle år var fast på denne ruten i helgene⁴⁸. Farten fra Rådhuskaia i Oslo til Håøya gikk til og fra Oslo på fredager, lørdager og søndager⁴⁹.



M/S «Sjøbad II» ved bryggen på Håøya i august 1981.

Dekkgutt Tor Arne Bernhardsen t.v. og skipper Erik Nordhagen poserer.

Foto: Drammens Tidende og Buskerud Blad, den 12.8. 1981.

Rutekjøring mellom Sætre og Håøya

Rutekjøringen mellom Sætre og Håøya pågikk fra slutten av mai (noen år midten av juni) til begynnelsen av september⁵⁰. «Baljene» gikk fast 4 ganger daglig, mellom Håøya og Sætre, hverdager som helg. Overfarten tok ca. et kvarter, og ruten var veldig væravhengig. Med godvær var det mange folk som reiste til Håøya, var det regn seilte de mange ganger med tom båt⁵¹. Håøya var også et populært sted for politiske

⁴⁰ Stor-Oslo Lokaltrafikk A/S (SL) var et koordinerende organ for all kollektiv persontrafikk innenfor Akershus fylke og mellom Akershus fylke og Oslo kommune. Det ble opprettet 1975 med staten, Akershus fylke og Oslo kommune som aksjonærer. SL ble fra 2008 slått sammen med Oslo Sporveier til kollektivselskapet Ruter AS. Kilde: Wikipedia

⁴¹ Akershus Amtstidende 30.12.1977.

⁴² Passasjerstatistikken for 1982: 830 passasjerer. 1983: 830, 1984: 695, 1985: 496, 1986: 432 og for 1987: 540. Deretter et opphold til 1991 da M/S «Prinsessen» ble satt inn i denne ruten. Kilde: Harald Lorentzen.

⁴³ Badefergen hadde sin aller siste tur til Langøyene den 19. mai 1978, deretter ble den satt inn i den nye ruten mellom Håøya og Sætre fra den 26. mai 1978, jf. dekksgangbok for M/S «Sjøbad III», Oslo Bymiljøetats arkiv, Hovedøya.

⁴⁴ Jf. Dekksgangbok for M/S «Sjøbad III», Bymiljøetatsens arkiv, Hovedøya

⁴⁵ Fremtiden 28.5.1982

⁴⁶ Aftenposten, lørdag 18. september 1982

⁴⁷ Jf. Dekksgangbok, M/S «Sjøbad II», Bymiljøetatsens arkiv, Hovedøya

⁴⁸ Visstnok tok også M/S «Huldra» noen turer i denne ruten. Dette var unntaksvis.

⁴⁹ Fremtiden 28.5.1982: Sjøbad II på plass mellom Sætre og Håøya. «Sjøbad II» I gikk i fergerute mellom Håøya og Sætre i 1981 (siste ruteår, ble aldri godkjent siden). For å opprettholde ruten mellom Håøya og Sætre kjøpte Oslo Kommune inn en liten stålbat fra Tønsberg som fikk navnet M/S «Håøya»

⁵⁰ Seilinger Håøya - Sætre, dekksgangbøker for M/S «Sjøbad III og II». 1978: 27. mai – 4. september. 1979: 11. mai - 6. september. 1980: 23. mai - 2. september. 1981: 25. mai - 30. august. 1982: 28. mai - 29. august. 1983: 20. mai - 4. september.

⁵¹ Kun én gang var en av «baljene» innstilt grunnet høye bølger og mye vær. Ellers fulgte de ruten uansett vær.

sammenkomster. Ofte kjørte «baljene» ulike partier til sommerleirer her ute⁵².

H-øyafergens sommerrute	
FERJERUTE SÆTRE - HÅØYA OG RETUR, - 2.6.-24.8.86.	
Mandag - torsdag:	Mandag - torsdag:
Fra Håøya: kl. 0940	Fra Sætre: kl. 1040
kl. 1345	kl. 1420
Fredag - Lørdag - Søndag:	Fredag - Lørdag - Søndag:
Fra Håøya: kl. 1155	Fra Sætre: kl. 1245
kl. 1730	kl. 1815
PRISER:	
Voksne kr. 10,- pr. tur.	
Barn kr. 5,- pr. tur.	
Bestyrer Bernhardsen: Tlf. 85 80 40	
i tiden kl. 1100-1200.	
Nesoddbåtene går fra Rådhusbrygge 2 til Håøya og retur:	
Fredag fra Oslo kl. 1645	Fra Håøya kl. 1835
Lørdag fra Oslo kl. 1100	Fra Håøya kl. 1250
Søndag fra Oslo kl. 1700	Fra Håøya kl. 1830
Eventuell endring i rutetid for Nesoddfjerene: Ring tlf. 41 62 08, 41 25 31 -	

Rutetabell for Håøya - Sætre og Nesoddbåtene i 1986.
Rutetidene er de samme som i tiden med Sjøbad-båtene fra 1978-1983, Ref. Dekksdagbøkene.

Vare- og søppelkjøring

Noe varer og gods befordret M/S «Sjøbad II og III» til kjøpmannen på Håøya. Utover rutekjøring brukte de også «baljene» til søppelkjøring, blant annet til Gråøya. Dette ble levert på Sætre.

Fin tjeneste

Mannskapet hadde en fin tjeneste ombord på «baljene». Det var god hyre, og de hadde en turnus med én uke på og én uke av. Når de var om bord bodde manskapet på Håøya. Skipperen hadde egen leilighet i et grønt lagerskur ved bryggen der «baljene» alltid lå fortøy om natten.

Fagerstrand

Drivstoff til «baljene» hentet de på Fagerstrand, i store dieselfat, som de tok med seg til Håøya. Noe påfyll ble også gjort på Sætre. Dersom det var behov for ekstra vedlikehold eller reparasjoner kom den maritimt ansvarlige ut fra Hovedøya. Båten til denne bruken var spesiell. Det var en stor flott båt som gikk i hele 40 knops fart. Båten skulle brukes ved celebre besøk i kommunen, den tid var det gode tider i kommunen.

Siste driftssesong for M/S «Sjøbad II»

Etter sesongslutt, søndag den 4. september 1983, var det imidlertid over for begge «baljene» i Oslo kommunes eierskap. For å opprettholde ruten på Sætre-Håøya kjøpte nemlig Oslo Kommune inn en liten stålbat fra Tønsberg som fikk navnet M/S «Håøya»⁵³. Dermed var en æra over, og «baljene» kom raskt for salg.

M/S «Sjøbad III» selges

M/S «Sjøbad III» ble våren 1983 solgt til «Skippergrillen» og Joh. Johansen i Oslo. I 1985 ble denne «balja» omdøpt til M/S «Gåsungen»⁵⁴ og tjente som flytende kiosk i havnebassenget, med opplag utenfor Bleikøya. Initiativet var ikke særlig vellykket. Den gamle damen var svært dårlig, og under den voldsomme høststormen som herjet Oslofjorden den 16. oktober 1987, så sank den engang så stolte «badebalja» i Oslo Havn. Dermed var det over, og båten ble slettet i skipsregisteret⁵⁵.



M/S «Sjøbad III» i 1987, sommeren før den sank den 16. oktober 1987.

Foto: Harald Lorentzens samling.

M/S «Sjøbad II» - «balja» med det evige liv

Da M/S «Sjøbad II» ble tatt ut av ruta til Håøya høsten 1983 var båten fremdeles i god stand og stadig klasset for passasjertrafikk av Skipskontrollen. Samtidig var «balja» etter hvert blitt et interessant museumsobjekt for verneinteresser. Etter at det ble kjent at Oslo kommune skulle legge M/S «Sjøbad III» ut for salg stod følgende å lese i Aftenposten den 18. september 1982: *Norsk sjøfartsmuseum har vært interessert i «Sjøbad II», og vi skal nå henvende oss dit for å høre om de er interessert i «Sjøbad*

⁵² Arbeiderpartiet, Høyre og Fremskrittspartiet var ikke der.

⁵³ Aftenposten 24. februar 1984. Denne seilte ut sesongen 1988 på denne ruten, deretter var det slutt, jf. dekkssdagbok for M/S «Håøya». Videre skjebne utforsket. Ruten fortsatte med M/S «Rex».

⁵⁴ Riksarkivet: Sjøfartsdirektoratets arkiv

⁵⁵ Opplysninger: Harald Lorentzen

III». Båten er ikke karakterisert som verneverdig, men har absolutt sin egenart, mener seksjonssjef Wilhelmsen.

Det ble ikke noen museal tilværelse for M/S «Sjøbad II». Derimot ble det kun et lite vinteropplag i kommunens eie i 1983/1984, før en ny og spennende epoke begynte for den gamle badefergen.

Salg

Vinteren 1984 ble badefergen M/S «Sjøbad II» lagt ut for salg. I Arbeiderbladet den 21. februar 1984 stod følgende annonse:

Salg av båt – Sjøbad II

M/S Sjøbad II, den kjente og kjære båten som har vært bindeleddet mellom øyene i Oslo fjorden i mange, mange år skal selges. Oslo kommune har kjøpt en annen båt som skal erstatte Sjøbad II, og har tydeligvis ingen problemer med kjøpere. Grunnen til salget er at Sjøbad II er to-mannsbetjent og dermed blir for dyr å ha i drift for kommunen. Siden det ble kjent at båten skulle selges, har det vært stor pågang fra interesserte kjøpere. Sjøbad II ble bygd i 1914⁵⁶, og har vært passasjerbåt siden Oslo kommune kjøpte den. Det er en trebåt, og kan ta opptil 135 passasjerer. Oslo kommune har nå kjøpt en ny båt som skal erstatte Sjøbad II. Denne båten er en-mannsbetjent og kommunen regner med å få redusert drifts utgiftene på denne måten. -Vi regner med å få 40.000 kroner for Sjøbad II, sier seksjonssjef Svein Wilhelmsen i Parkvesenet til Arbeiderbladet.



Salgsannonse for M/S «Sjøbad II» i Arbeiderbladet 22.03.1984.

Preco AS

Det var båtentusiasten Tom Preststulen som kjøpte M/S «Sjøbad II» våren 1984. Kjøpet fant sted den 12. april, og «vaskebalja» ble solgt for kr. 45 000,- på en lukket auksjon i Oslo park- og idrettsvesen. Den 27. April 1984 ble M/S «Sjøbad II» avlevert til kjøper.⁵⁷

Glad i båten

Tom Preststulen vokste opp med utsikt mot «vaskebaljene» fra sin hytte på Nakholmen. Han var blitt glad i disse båtene. Da M/S «Sjøbad II» kom for salg, troppet han opp hos Oslo park- og idrettsvesen, og fortalte at han bare måtte ha den siste «balja». Tilbakemeldingen var at han måtte legge inn et tall som var over høystbydende, noe Tom syntes var risikabelt. Svaret var at han måtte ta litt risiko om han ønsket båten, hvorpå Tom la inn et skriftlig bud på kr. 2000,- over høyeste bud. Utrolig nok holdt dette. Han fikk tilslaget.

Lav kjøpesum – høy vedlikeholdssum

Isolert sett var dette ingen stor kjøpesum for M/S «Sjøbad II», selv ikke i 1984. Bakgrunnen for den beskjedne salgssummen var kommunens kunnskap om «baljas» store vedlikeholdsbehov. «Balja» hadde i 1981 vært besiktiget og fått godkjent akseptabel almenntilstand (utvendig og innvendig, kun flekkvis ubetydelig råte i skrog, ikke unormalt etter alder)⁵⁸ i 1981. Da Tom Preststulen hadde fått fatt på båten sa driftssjefen på Hovedøya at «det er flott at du er villig til å ta over ansvaret av båten, men du kommer ikke til å klare det». «Hva mener du med det» svarte Tom. «Det er så krevende å holde denne båten flytende, og å sørge for at den har kontinuerlig sertifikater osv.». «Det er alltid noe som må vedlikeholdes på den». «Balja» var jo en gammel trebåt. Tom lot seg ikke skremme, han bare måtte ha den. Han hoppet i det med armer og ben, drev båten helt på egen hånd, endel år som et hobbyprosjekt gjennom sitt (den gang) lille firma, Preco AS (Preststulen Company AS, etabl. 1978)⁵⁹.

⁵⁶ 1923 er selvsagt korrekt her.

⁵⁷ Jf. Dekksdagbok Maritim avd., Bymiljøetatens arkiv, Hovedøya.

⁵⁸ Fergeinnstilling fergekommisjon, båtmateriell indre Oslofjord, Oslo Bymiljø arkiv, Hovedøya.

⁵⁹ Preco AS kjøpte i sin tid Hurtigruteskipet M/S «Nordlys».

Dessverre brant dette i dokk under sveisearbeider i Sarpsborg.

Tidligere utvendig ratt forut for styrhus på «balja» kom opprinnelig fra

M/S «Nordlys». Dette er etter restaurering fjernet ombord, og befinner seg bevart på Nakholmen. Etter dette kjøpte selskapet det gamle hurtigruteskipet M/S «Håkon Jarl», som i noen år lå ved Akershuskaia som overnatting- og restaurantskip. Etter en tid ble skipet solgt til interessenter i Antwerpen i Belgia. Skipet ble hugget i 2015.

Lykkelig eierskap

Da han kjøpte «vaskebalja» visste han knapt hva han skulle bruke den til. Likevel skulle det vise seg at det var et lykkelig valg kommunen gjorde da Preco AS overtok båten den gang i 1984. I år har «balja» vært i samme eierskap i 40 år, eller hele 40% av båtens totale levetid. Den har kun hatt to eiere på over 100 år. Det er sjelden kost for flytende, gamle kulturminner.



Tom Preststulen vant prisen for den «morsomste båten» med M/S «Sjøbad II» i programmet «Glad sommer», som ble holdt ved det nyåpnede Aker brygge. Fv. Berit Moen (vinner av det eldste fartøyet, «Fante ruggen», programleder Jahn Otto Johansen, Tom Preststulen (med et gedigent kompass til pris) og programleder Åse Kleveland.

Foto: NTB/Ola Næss, Ringerikes Blad 11. august 1986.

Brettseilerskole

M/S «Sjøbad II» ble fra sommeren i 1984 til oktober 1987 brukt til brettseilerskole med base på Huk, den gamle bryggen. Fra 1988 til 1992 ble «balja» kun brukt til private utflukter og gjøremål. Den lå som regel i en bøye ved Sørbukta på Nakholmen. På den tiden brukte Tom båten til familieturer til Drøbak, Fredrikstad og engang visstnok like til Risør. Dette var før fartøyet fikk tilbake sertifikater for passasjertrafikk, så i denne perioden var «balja» ikke brukt kommersielt.

Stormen 1987

Den 16. Oktober 1987 herjet en voldsom storm på Østlandet, og da ble dessverre alt materiell rundt brettseilerskolen knust eller spredt rundt over hele Bygdøy. Dermed var det slutt på virksomheten på Huk.

Nære på

Denne høststormen kunne fort endt livet for «balja». M/S «Sjøbad II» lå fortøyd på

«Varebrygga» på Nakholmen⁶⁰ da stormen brøt ut. Snart var hele bryggen under vann og det så stygt ut for båten. Tom var på forretningsreise i Wien, fikk en telefon om situasjonen, og kom seg som ved et mirakel hjem med første fly og reddet båten. Vel ute på Nakholmen var det kun én trosse igjen som holdt båten. Det gikk så vidt bra, og båten ble lagt ved bøya ved Sørbukta. Hadde ikke M/S «Sjøbad II» blitt reddet den gang, hadde den nok vært borte i dag. Til og med Rådhusplassen under vann, og det var denne stormen som medførte at M/S «Sjøbad III» sank i Oslo havnebasseng.

Norsk Sjøfartsmuseum 75 år

I 1989 fylte Norsk Sjøfartsmuseum (Norsk Maritimt Museum) i Oslo 75 år. I den anledning ble det arrangert en kortesje med et utvalg verneverdige fartøy til Oslo Rådhus. Da gikk D/S «Børøysund» først, og dernest M/S «Sjøbad II» som en flott nummer to. Det var et stolt øyeblikk for badefergen av Oslo havn, som Sjøfartsmuseet jo som nevnt allerede i 1982 hadde pekt på som særlig verneverdig for hovedstadens maritime historie.



M/S «Sjøbad II» en vakker sommerdag omkring 1989.

Foto: Sjøfartsdirektoratets arkiv.

Dyna fyr

M/S «Sjøbad II» var et helt klart insitament for å ha en destinasjon for å kunne holde en forsvarlig drift og forvaltning av badefergen. I 1992 åpnet Dyna fyr som selskapslokale for publikum i Oslo havnebasseng. Det ble gamle, ærverdige M/S «Sjøbad II» som fikk æren av å befordre folk ut til fyret. Preco AS hadde inngått en langsiktig

⁶⁰ Her ligger butikken på øya. Her leier Preco lokaler i kjelleren til utstyr for M/S «Sjøbad II» og M/S «Oslo IX».

leieavtale med Oslo Havnevesen om drift på Dyna fyr⁶¹.

Arbeidsbåt

I etableringsfasen av selskapslokalene på Dyna fyr ble M/S «Sjøbad II» brukt som arbeidsbåt for å legge vannledning fra Dyna fyr til Bygdøy. Den ble også brukt til å legge elektriske kabler fra land til fyret. Tom Preststulen gjorde alt selv. Han kjøpte til og med utstyr til å legge på havbunnen, og han dykket selv og festet kablene med lodd. Alt dette mens M/S «Sjøbad II» var servicebåt/støttebåt.

Farten på Dyna

Dyna fyr som selskapslokaler sikret både fyret og båten et flott liv, begge viktige kulturminner i indre Oslofjord. Snart hadde M/S «Sjøbad II» fått fornyet passasjersertifikatene og i en rekke år hadde «balja» sertifikater for 90 passasjerer. Etter hvert ble dette senket, og i dag har båten et antall tilpasset kapasiteten til Dyna fyr, med et passasjerantall på 45.



M/S «Sjøbad II» til kai ved det nyåpnede Dyna fyr. Tom Preststulen i midten smiler bredt.

Foto: Bo Mathisen,
VG den 29. mai 1992.

Kobbernagelen

Det har aldri vært noen uhell eller ulykker med «balja» på seilingene til Dyna fyr. Derimot har båten vært brukt til en del redninger av fartøy som gikk på Kobbernagelen, et skjær ca. 150 meter fra Dyna fyr. Her stod det også et lite fyr som dessverre er revet i dag. Her gikk det stadig båter for nære, og dermed kom M/S «Sjøbad II» lett til unnsetning og hjalp dem av. Tom hadde moro av

disse hobbyredningene. Ellers har alt gått bra, sikkerheten har stått i førersetet. Og det er viktig, for ved Dyna fyr kan det være tett tåke, og det har hendt at de har måttet styre på kompasskurs fra fyret like til Rådhusbrygga.

Vedlikehold

Tom Preststulen brukte millioner på vedlikehold av båten før restaureringen i 2015. De fleste jobbene ble utført på Havnevesenet slipp på Sjursøya, men også noe ved slippen på Lindøya. Den største istandsettingsjobben ble gjort i 2003 på Sjursøya, da ble «balja» satt i stand for kr. 750 000,- med midler fra Preco AS.

Dagens drift

De første årene sørget Tom Preststulen selv for overfarten med gjester, stadig som et hobby-prosjekt ved siden av full jobb. Etter hvert fikk han egne skippere til å besørge farten, og slik ble det til M/S «Sjøbad II» gikk i opplag før den store restaureringen i 2015.



Frisk fart ut til Dyna fyr.

Foto: Fotoverden.no

Vinteropplag har alltid vært fast plass ved Rådhusbrygga, på Utstikker A, der «balja» har vært gjennom de siste 100 år.

Klassingen går ut

Siste driftssesong for M/S «Sjøbad II» ble 2013 i farten til Dyna. Nå var «balja» så dårlig at skipskontrollen ikke ville klasse fartøyet på nytt. Båten ble lagt opp ved Promhavn Slipp AS på Nærnes, med en usikker fremtid. Det ble søkt om

vedlikeholdsfolk fra Oslo Havnevesen. Utover 1980-tallet var bygningen i så dårlig stand at man vurderte å rive hele fyret, og i 1989 ble den siste maritime bruken lagt ned. Heldigvis ble ikke fyret revet, og etter en omfattende restaurering og oppussing av Oslo Havnevesen i 1990, ble fyret i 1992 tatt i ny bruk som selskapslokale. Kilde: Per Roger Lauritzen: Fyrene i Oslofjorden: levende kulturminner, 2010.

⁶¹ Dyna fyr ble åpnet i 1874 som et ledd i økt skipstrafikk til Christiania. Tidligere hadde det midtre løpet, det som til daglig ble kalt «Skipsløpet» via Heggholmen vært vanlig for skip å komme seg til hovedstaden. Ettersom skipstrafikken økte i takt med nye og større dampfartøy, valgte mange fartøy det vestre løpet. Her var det mange farlige grunner. Derfor besluttet Christiania havnevesen å bygge Dyna fyr, slik at båtene hadde noe å navigere etter. Dyna fyr var bemannet til 1956, da ble det automatisert og ubemannet. Bygningsmassen stod tom i mange år, kun besøkt av

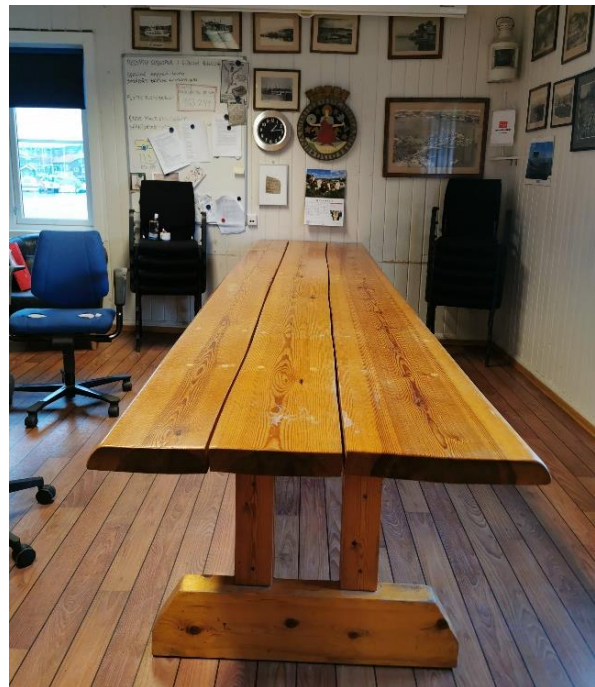
istandsettingsmidler hos Riksantikvaren, men det gikk halvannet år i opplag før de første bevilgningene til den store restaureringen kom i 2015. «Balja» var nok engang reddet.

Riksantikvaren

Fra 2015 til 2023 har Riksantikvaren/Byantikvaren i Oslo ved Viken fylkeskommune vært tilskuddsyter til den store restaureringsprosessen ved Promhavn slipp AS. Det samme har UNI-stiftelsen og Preco AS vært. Til sammen har restaureringen av M/S «Sjøbad II» kostet om lag 10 millioner kroner. RA/fylkeskommunen har bidratt med 7.976.251 kroner, UNI-stiftelsen 155.000 kroner, og eier Preco AS har betalt 1.524.116 kroner for ferdigstilling av M/S «Sjøbad II». I tillegg har Preco AS stilt med utrolig mange dugnadstimer i løpet av 2015-2023⁶². Så er også M/S «Sjøbad II» blitt et vakkert smykke, og fremtiden er lys for den siste av badefergene i Oslo havn.

Viktig kulturmiljø

I dag kan dette vakre og flotte kulturminne beundres etter en fantastisk og fagmessig restaureringsprosess ved Promhavn Slipp AS. For de som liker ekte Oslo-historie; flankert i hekken av «balja» ligger en annen ærverdig gammel dame, nemlig M/S «Oslo IX» fra 1936. Denne eies også i dag av Preco AS og benyttes tilsvarende i trafikken til Dyna fyr. Disse to fartøyene representerer på hver sin måte en viktig maritim kulturarv i hovedstaden, og er også de to siste fartøyene som ble bygget før krigen med kontinuerlig tidslinje i Oslo havn gjennom alle disse årene.



Bordet på pauserommet til Oslo kommune Bymiljøetat sin driftsbygning på Hovedøya er laget av materialer fra M/S «Sjøbad II».

Foto: Anette Lindhom



Byvåpen som henger på veggen til Oslo kommune Bymiljøetat sin driftsbygning på Hovedøya er bevart fra enten M/S «Sjøbad III» er M/S «Sjøbad V».

Foto: Peder O. Skretteberg

⁶² Preco AS



M/S «Sjøbad II» og M/S «Oslo IX» på fast kaiplass ved utstikker A, Rådshusbrygga. D/S «Børøysund» i bakkant.

Foto: Alexander Ytteborg,
14.9.2023.

Eierskapsoversikt 1923 - 2024:

Eier 1923 - 1924:	Kristiania kommune
Eier 1925 – 1984:	Oslo kommune
Eier 1984 - d.d.:	Preco AS



Sannsynligvis et rederimerke på en av Sjøbad-båtene. Henger i dag på veggen til Oslo kommune Bymiljøetat sin driftsbygning på Hovedøya.

Foto: Alexander Ytteborg

Litteratur, kilder og informanter:

Anders Buraas: «*Labben på Grønland*», 1982.

Bernhard Magnussen: *Vindfangerbuktas historie*, 1993.

Bjørn Andseth, Martine Retting: *Oslo-Fergene 100 år 1917-2017*, 2017

Christian Hintze Holm: *Frogn bygdebokverk bd. 4*, 2000.

Harald Lorentzen: *I Oslofergenes øyrike – en historisk beskrivelse 1857-1990*. 1990

Ministrialbok Paulus kirke, Kristiania 1900.

Per Munkerud: *Båtruter i indre Oslofjord*, 1968

Per Roger Lauritzen: *Fyrene i Oslofjorden: levende kulturminner*, 2010.

Aviser:

Aftenposten

Akershus Amtstidene

Arbeiderbladet

Dagbladet

Drammens Tidende og Buskerud Blad

Middagsavisen

Morgenbladet

Norges Handels og Sjøfartstidende

Ringerikes blad

Social-demokraten

VG

Østlandets Blad

Nettsteder:

<https://www.oldmarineengine.com/history/Bufalo/Bufalo.html>

https://oslohistorie.no/2023/11/22/fredning-av-m-s-sjobad-ii/?fbclid=IwAR3qTvsWz-mP2Big5qq4mSJCAyfpRjmlUBsxH_HrPzXckOjIq06m8-kZ5M

Wikipedia

Facebook:

Gamle bilder fra Oslo -

<https://www.facebook.com/groups/gamlebilder oslo/permalink/10161267703784379/?ref=share>

Oslohistorie -

https://m.facebook.com/story.php?story_fbid=pfbid0nivVoQfC7ygJny2L1euupKYR3MsgaviYJnwZ3TK1bWkij7DnP6xrzsRVNAXcNovtzi&id=100063694026239

Arkiver:

Digitalarkivet

Nasjonalbibliotekets nettbibliotek:

Oslo Bymiljøetats arkiv, Hovedøya (bl.a dekksdagbøker for M/S «Sjøbad II», 1975 – 1983, og tilsvarende for M/S «Sjøbad III» for perioden 1974 – 1981).

Preco AS

Sjøfartsdirektoratets arkiv

Informanter:

- Arne Lie
- Finn Mathisen
- Harald Lorentzen
- Harriet Rogg

- Sondre Noraberg, Promhavn Slipp AS
- Stein Johansen
- Tom Erik Preststulen
- Tom Preststulen, Preco AS
- Tor Arne Bernhardsen



M/S «Sjøbad II» avgår kaia på Langøyene en sommerdag i juni i 1959. Horder av mennesker venter på neste avgang. Om bord er det fullt.

Foto: Ukjent, Nasjonalbiblioteket

Prinsippet for dokumentasjon

En fredningsdokumentasjon skal etablere et historisk «fastpunkt» gjennom å dokumentere fredningsobjektet ved fredningstidspunktet. Dokumentasjonen skal være utført på en slik måte at eventuelle endringer etter fredningstidspunktet skal kunne påvises og eventuelt tilbakeføres med utgangspunkt i fredningsdokumentasjonen.

I motsetning til en bygning på land er et skip en selv bærende flytende konstruksjon der all tilgjengelig plass i utgangspunktet er disponert under hensyntagen til maksimal funksjon og stabilitet. Endring som berører konstruktive deler eller skilleskott vil derfor kunne forplante seg gjennom større deler av skipet og dermed lett kunne påvises ut fra foto og tegninger. Mindre endringer av møblering, fargevalg og materialbruk vil lett kunne påvises med utgangspunkt i et godt fotomateriale.

Tidligere var fotografering en forholdsvis kostbar og kompetansekrevende metode som medførte vurderinger av apparatets blenderåpning og lukkertid ut fra de varierende lysforhold, samt en tidkrevende etterfølgende kjemisk prosess. For å sikre et tilfredsstillende resultat måtte både avfotografering, fremkalling og kopiering foretas av fagfolk. Samtidig tilsa tradisjonen at den skriftlige beskrivelsen var hovedsaken, og et eventuelt bildemateriale ble ansett hovedsakelig å ha en støttende funksjon for den skriftlige fremstillingen.

Den teknologiske utviklingen har medført at det i dag er både enkelt og rimelig å foreta omfattende avbildninger av arealer og gjenstander uten annen forhåndskunnskap enn en enkel instruksjon. Kvaliteten på resultatet kan være langt bedre, samt at digital lagring av bildene ikke er belemt med bleking, fargeforskyvning eller andre kjemiske nedbrytningsprosesser.

I lys av dette finner ikke Akershus fylkeskommune at det er formålstjenlig å gjennomføre en total oppmåling og skriftlig beskrivelse av samtlige rom og arealer om bord i M/S «Sjøbad II», samt å gjennomføre en full teknisk analyse for å fastslå arten av benyttede materialer. Ved å legge bildematerialet til grunn unngås også at det oppstår utilsiktede divergenser mellom fotoregistreringer og skriftlig beskrivelser av arealene. Som fredningsdokumentasjon for M/S «Sjøbad II» er det derfor i hovedsak benyttet digitale avbildninger. De enkelte bildefilene er nummerert i henhold til romnummeret på de vedlagte tegninger samt gitt en fortløpende nummerering innenfor hvert rom. Bildematerialet er brent på en CD og vedlagt dette heftet. Det samme gjelder foreliggende bilder og dokumenter som stammer fra hele istandsettingsprosessen av fartøyet. M/S «Sjøbad II» har en god kilde tilgang for å forstå fartøyet – både historisk og ut fra faktisk situasjon i dag.

Den følgende, skriftlige fremstillingen vil gi et ganske kortfattet oversyn over de sentrale delene av skipet. Unntaket fra dette gjelder løst interiør og tilbehør som fredes som del av skipet. Slike gjenstander står oppført på egen liste.

For maritime faguttrykk og ordliste, se:

<https://maritimstart.no/ordliste/>

Løse gjenstander som omfattes av fredningen

Gjenstand	Dekk/romnr.	Merknad
Skipperstolen	305	



M/S «Sjøbad II» som modell i skala 1:87. Modellen eies av Arne Lie.

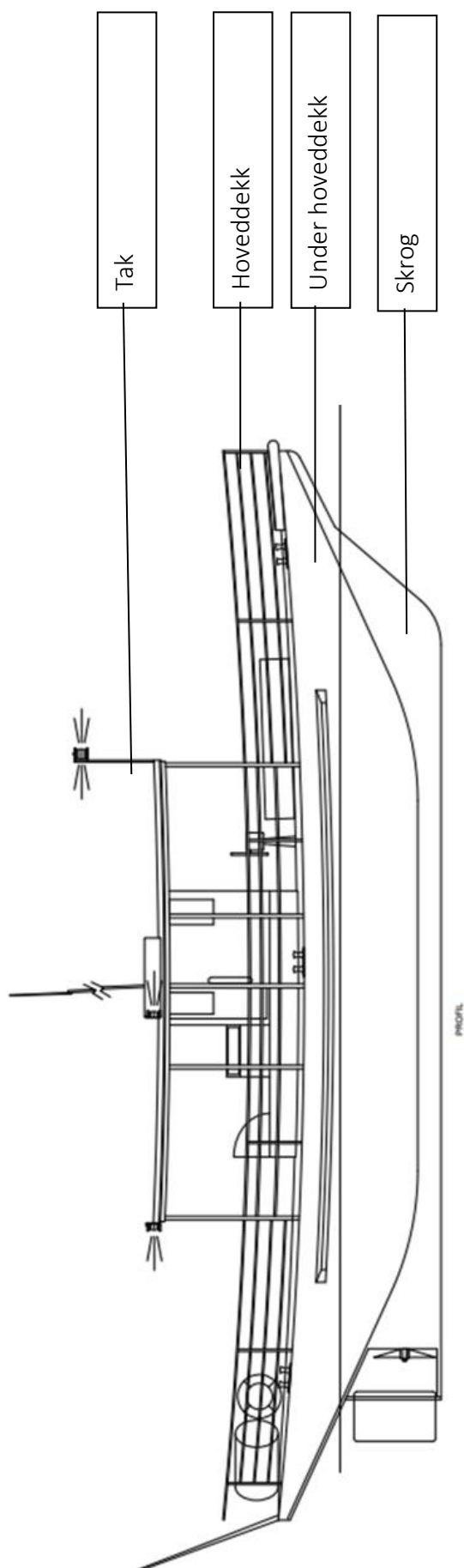
Foto: Arne Lie.



Modellen er laget av den kjente modellbygger Jörgen Edgar i Stockholm i 2016.

Foto: Arne Lie.

Inventering



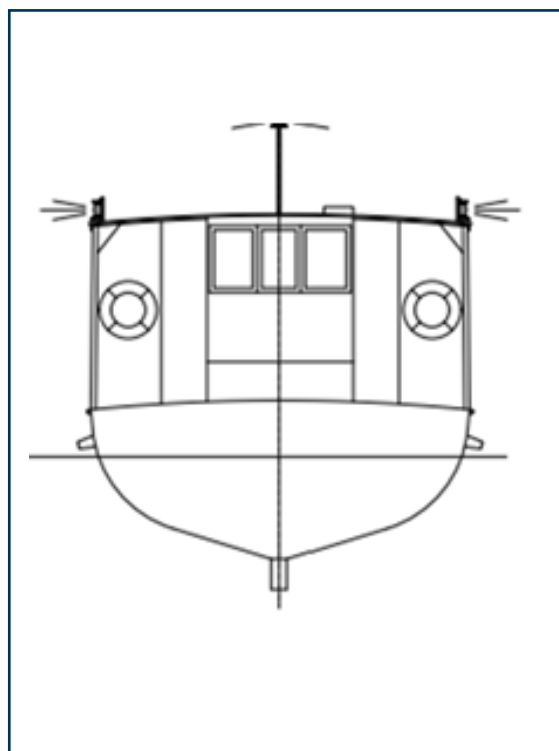
000 – Eksteriør

100 – Skrog

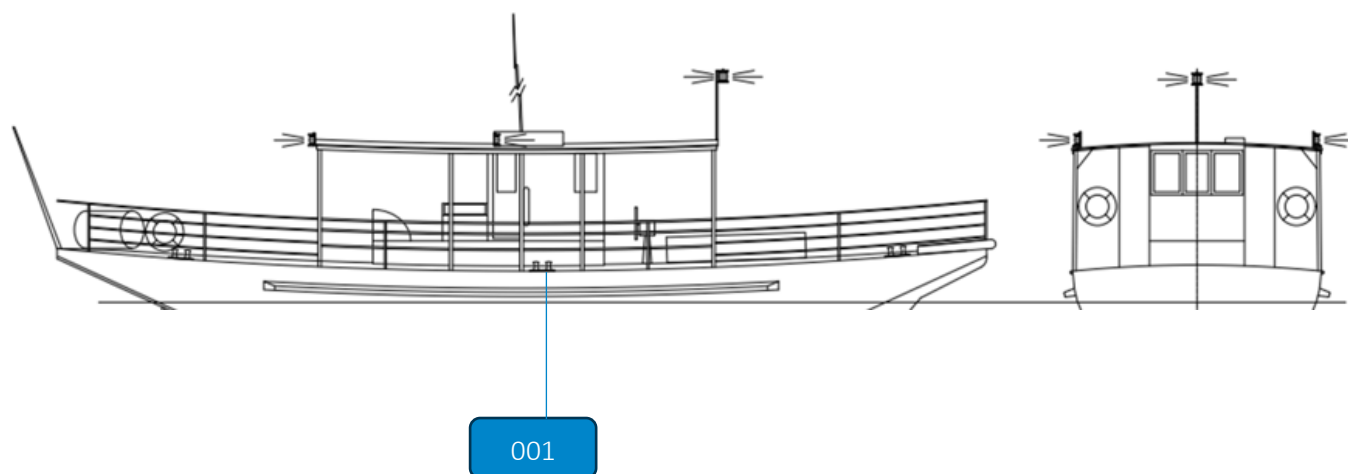
200 – Under hoveddekk

300 – Hoveddekk

400 – Tak



Eksteriør – 1983-versjonen – alle sider av fartøyet



Hekken.



Front.



Ferdig restaurert til 1983-versjonen, BB-side fra hekken.



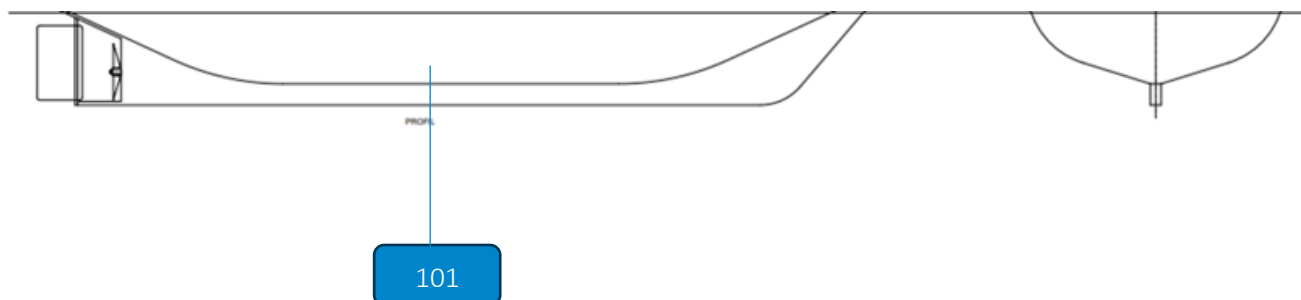
Ferdig restaurert til 1983-versjonen, BB-side forut.



Babord og styrbord side. Legg merke til den «falske» stevnen som kom som en ombygging i 1952. Da gikk «balja» fra å være pendelferge med fremdrift i begge ender til kun propell og ror i én ende.

Undervannsskrog

100



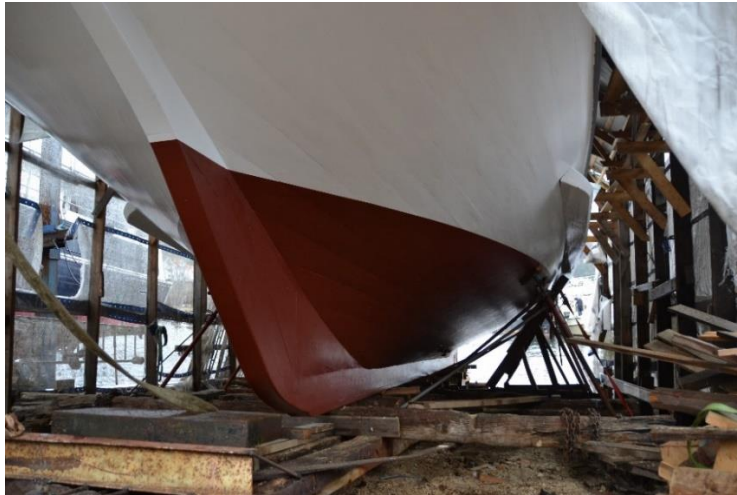
1. Undervannsskrog	2. Rom/Enhet nr	3. Betegnelse fartøydél
100	101	Skrog.
4. Betegnelse rom	5. Funksjon rom	6. Maskinutstyr
Utvendig område av Skrog, fremdrift og Styring.	Skog akter og forut.	
7. Innredning	8. Fast inventar	9. Lagrede objekter
	Ror/Propell.	
10. Spesielle trekk/funksjonelle løsninger		
Uviss historie til propell og aksling. Propellen kan være fra Deutz, mens akslingen trolig er mye eldre, dvs. deler av den. Dette begrunnes bl.a med hylsen som var produsert i pokkenholt.		



Akterstevn med kutterhekk.



Baugen med «falsk» stevn forut.



Kjøl og forstevn.



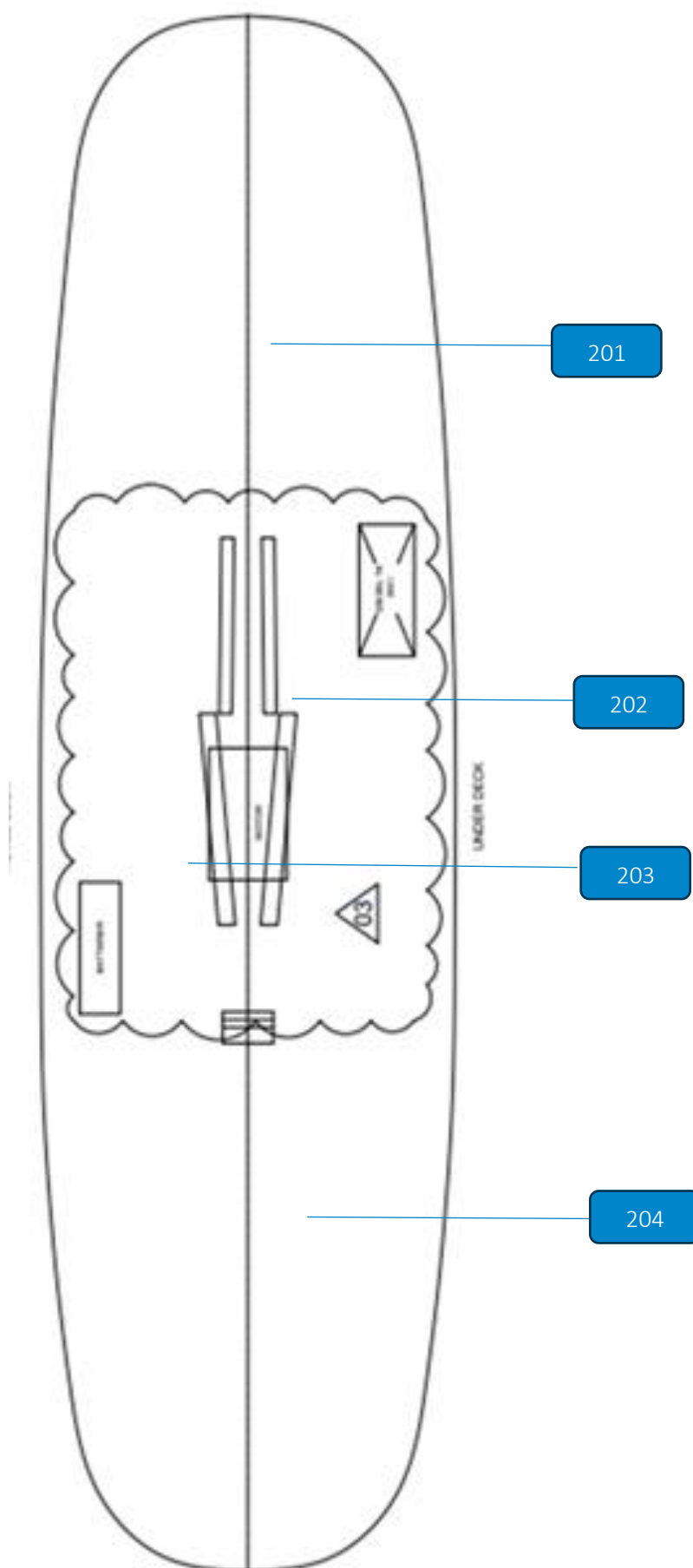
Propell og ror.



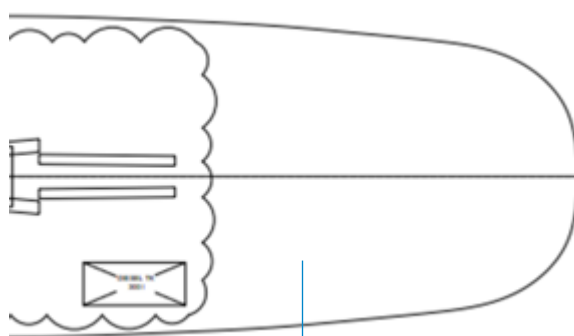
Sjøsetting av M/S «Sjøbad II» etter endt restaurering og istandsetting den 24. april 2023.

Under hoveddekk

200



11. Under hoveddekk	12. Rom/Enhet nr	13. Betegnelse fartøydell
200	201	Under dekk – åpent aksel/maskinrom.
14. Betegnelse rom	15. Funksjon rom	16. Maskinutstyr
Åpent maskinrom/skott akter.	Tilgang aksling – ballast Fremdrift.	Utstyr for fremdrift.
17. Innredning	18. Fast inventar	19. Lagrede objekter
20. Spesielle trekk/funksjonelle løsninger		
I gammel tid var maskinrom/åpent rom under dekk delt inn i tre skott. Et forut for maskin, maksinrom, og et rom akter mot propell. Rester av skottet forut ble fjernet i forbindelse med restaureringen i 2015. Dette i samråd med vernemyndigheten (se det ene bildet i rom 204).		



201



Akter – styringsmekanismen og ballast.



Akter – styrbord side for kjølen.



Akter – babord side for kjølen. Legg merke til styringssystemet under dørken/dekket.



Styringsmekanismen til roret.



Akterstevnen.



Babord side – akter – spant og bjelker dekk.



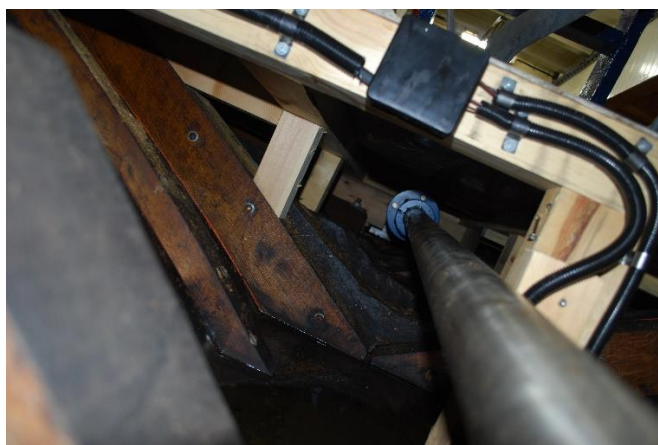
Styrbord side – akter – spant og bjelker dekk.



Akselgjennomføring fra motor til propell



Rifle-dørk over propellaksling – motorrommet.

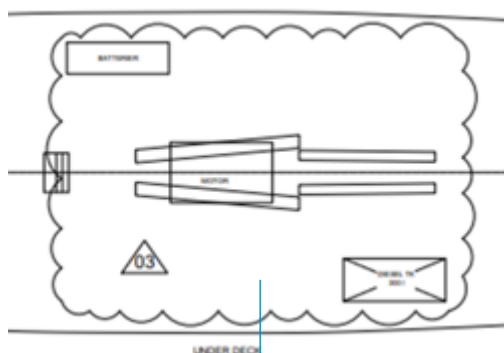


Propellaksling under dørken, motorrommet

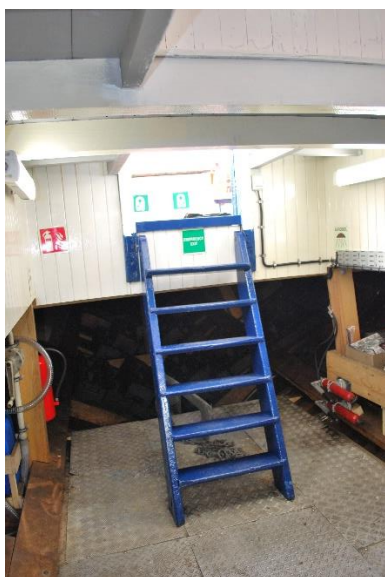


Propellaksling

1. Under hoveddekk	2. Rom/Enhet nr	3. Betegnelse fartøydel
200	202	Under dekk – åpent maskinrom.
4. Betegnelse rom	5. Funksjon rom	6. Maskinutstyr
Maskinrom under skylight.	Åpent rom under skylight.	
7. Innredning	8. Fast inventar	9. Lagrede objekter
10. Spesielle trekk/funksjonelle løsninger		
Skylight og nedgangskappe i forkant av maskinrom er bevart og så langt som mulig det samme som før restaureringen i perioden 2015-2023.		



202



Leider fra nedgangskappe ved skylight til maskinrom.



Øverste del av leder og bakre innervegg nedgangskappe ved skylight.



El-tavler og sikringsskap.



Skylight og eksos/kjøleluftkanal.



Skylight.



Skylight.



El.gjennomføringer – tak skylight/nedgangskappe



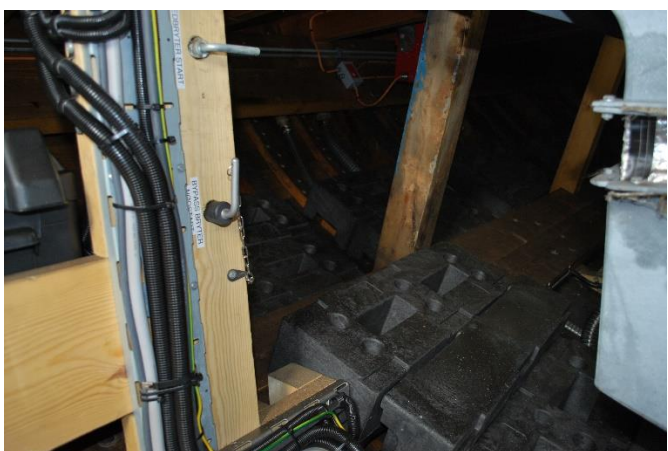
El.gjennomføringer – tak skylight/nedgangskappe



Ballast og spant – BB ved skylight.



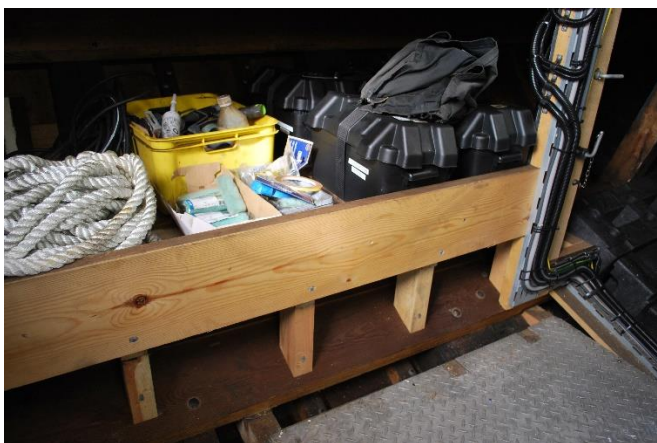
Ballast og spant – BB ved skylight.



Ballast og spant – BB ved skylight.



Materialkasse – BB ved skylight.



Materialkasse – BB ved skylight.



Eksos/kjøleluftkanal og ballast.



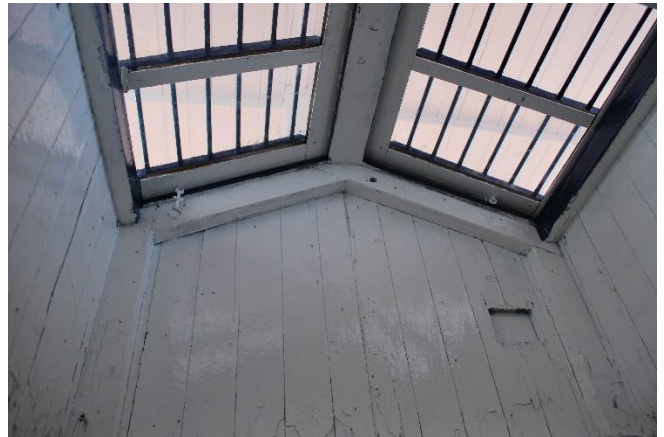
Materialer i skylight er gjenbrukt så langt som mulig. Det meste er uforandret fra perioden før restaureringen.



Skylight. Kledningen rundt er opprinnelig.



Skylight-innervegg mot styrhus.



Skylight-innervegg mot hekken.



Skylight med tydelig opprinnelig, innvendig panel.



Skylight – opprinnelig, innvendig panel.



Tak skylight. Kledningen rundt er gjenbrukt så langt som mulig.



Eksos/kjøleluftkanal ved skylight.

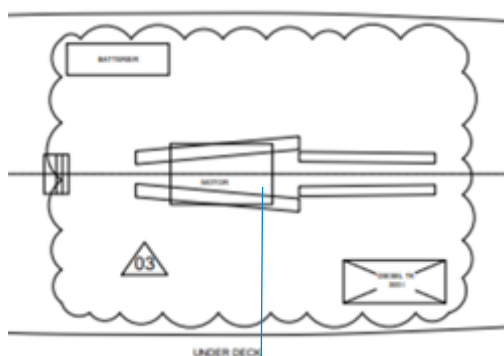


Nedgangskappe BB-side, skylight. Opprinnelig kledning.



Nedgangskappe SB-side. Opprinnelig kledning.

1. Under hoveddekk	2. Rom/Enhet nr	3. Betegnelse fartøydel
200	203	Under dekk – åpent maskinrom.
4. Betegnelse rom	5. Funksjon rom	6. Maskinutstyr
Maskinrom.	Rom for motor og fremdrift.	Deutz 6FL 914, diesel 4-takt, luftkjølt, 79 bremsehesterkrefter.
7. Innredning	8. Fast inventar	9. Lagrede objekter
10. Spesielle trekk/funksjonelle løsninger		
Motoren om bord er den siste av tre fra «baljas» driftstid. Forutgående motorer: Buffalo petroleumsmotor, 1923-1952, RAPP-glødehodemotor, 1952-1970.		



203



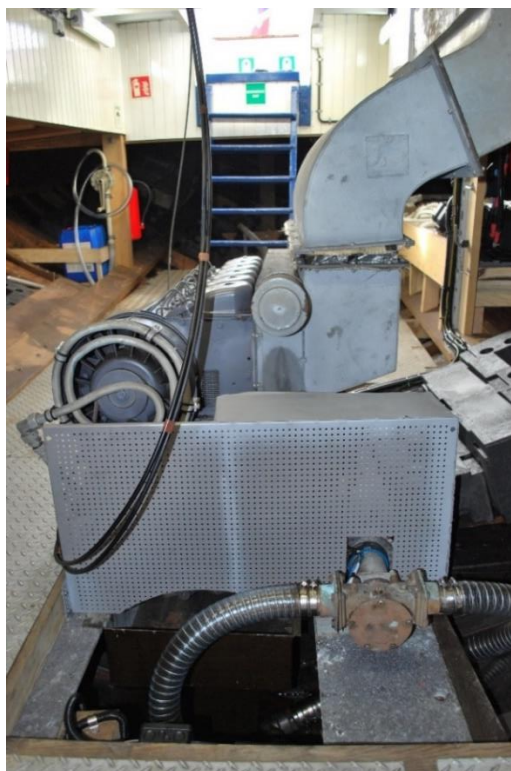
Deutz 6FL 914, diesel 4-takt, luftkjølt, 79 bremsehesterkrefter.



Deutz 6FL 914, diesel 4-takt, luftkjølt, 79 bremsehesterkrefter.



Motor med eksos/kjøleluftkanal.



Motor med eksos/kjøleluftkanal - nødlensepumpe med magnetstyrt innslag foran.



Eksos/kjøleluftkanal.
Denne ble endret i 1970. Tidligere hadde «balja» skorstein.



Dieselpumpa, styrer mengde diesel som en forgasser.



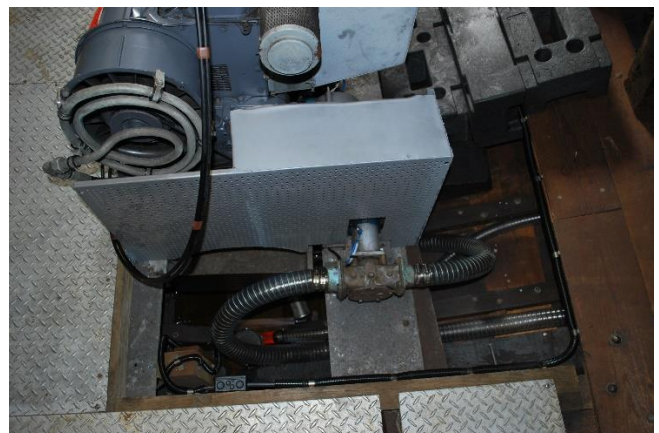
Eksos/kjøleluftkanal – feste til denne.



Fabrikkplate – motor.



Dørken omkring motor er dekket med platedekk/rifledekk.

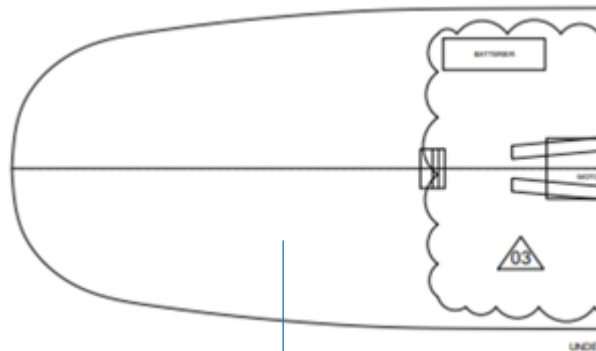


Nødløsepumpe med magnetstyrt innslag.



Byggeskilt til motor.

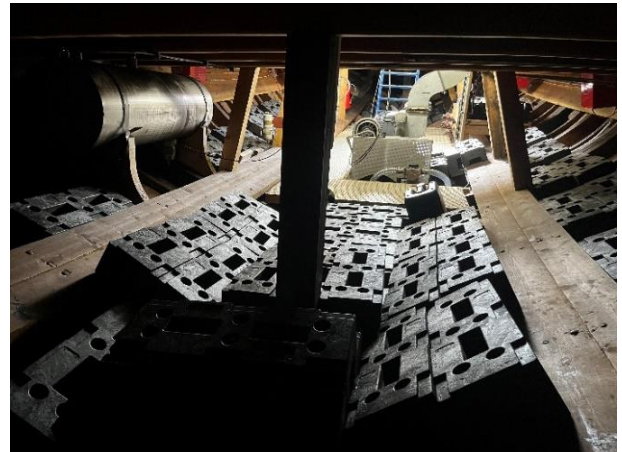
1. Under hoveddekk	2. Rom/Enhet nr	3. Betegnelse fartøydel
200	203	Under dekk – åpent maskinrom.
4. Betegnelse rom	5. Funksjon rom	6. Maskinutstyr
Åpent maskinrom/skott forut.	Åpent maskinrom/skott forut.	Ballast / drivstofftank.
7. Innredning	8. Fast inventar	9. Lagrede objekter
10. Spesielle trekk/funksjonelle løsninger		



204



Mot forpiggen – ballast.



Fra forpiggen mot motorrom.



Ballast forut, BB-side.



Dieselryr fra dieseltank.



Dieseltank SB-side.



Brannslukkeranlegg - røyk- og pulverbasert.



Avstivingstag eller strekkstag, BB-side.



Avstivingstag eller strekkstag, SB-side.



Forpiggen med avstivningsstag.



Pakkboksen for tidligere fremdrift som pendelferge med propell i begge ender. Foto: Promhavn Slipp AS



Dieseltank – SB-side.



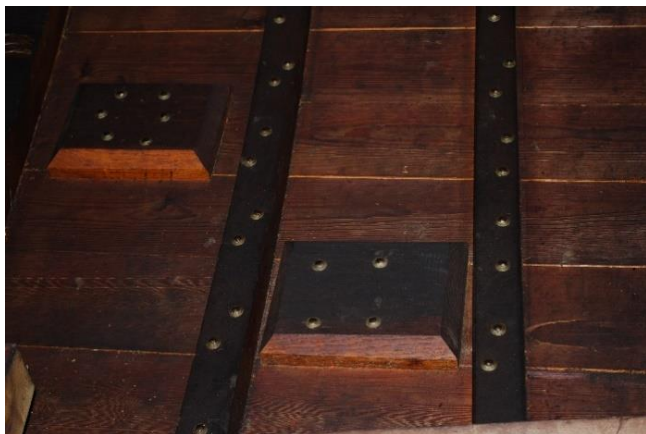
Akterover mot motor.



Ballast SB-side



Justering for å kunne stramme opp avstivningsstag.



Skrog og band innvendig, SB-side.



Originalspant, SB-side.



Dieseltank - dieselryr. Tanken er bunkers. Kopi i form av den opprinnelige, men laget i syrefast og i tykker gods i forbindelse med restaureringen 2015-2023.



Hydraulikkrør til styringssystemet.



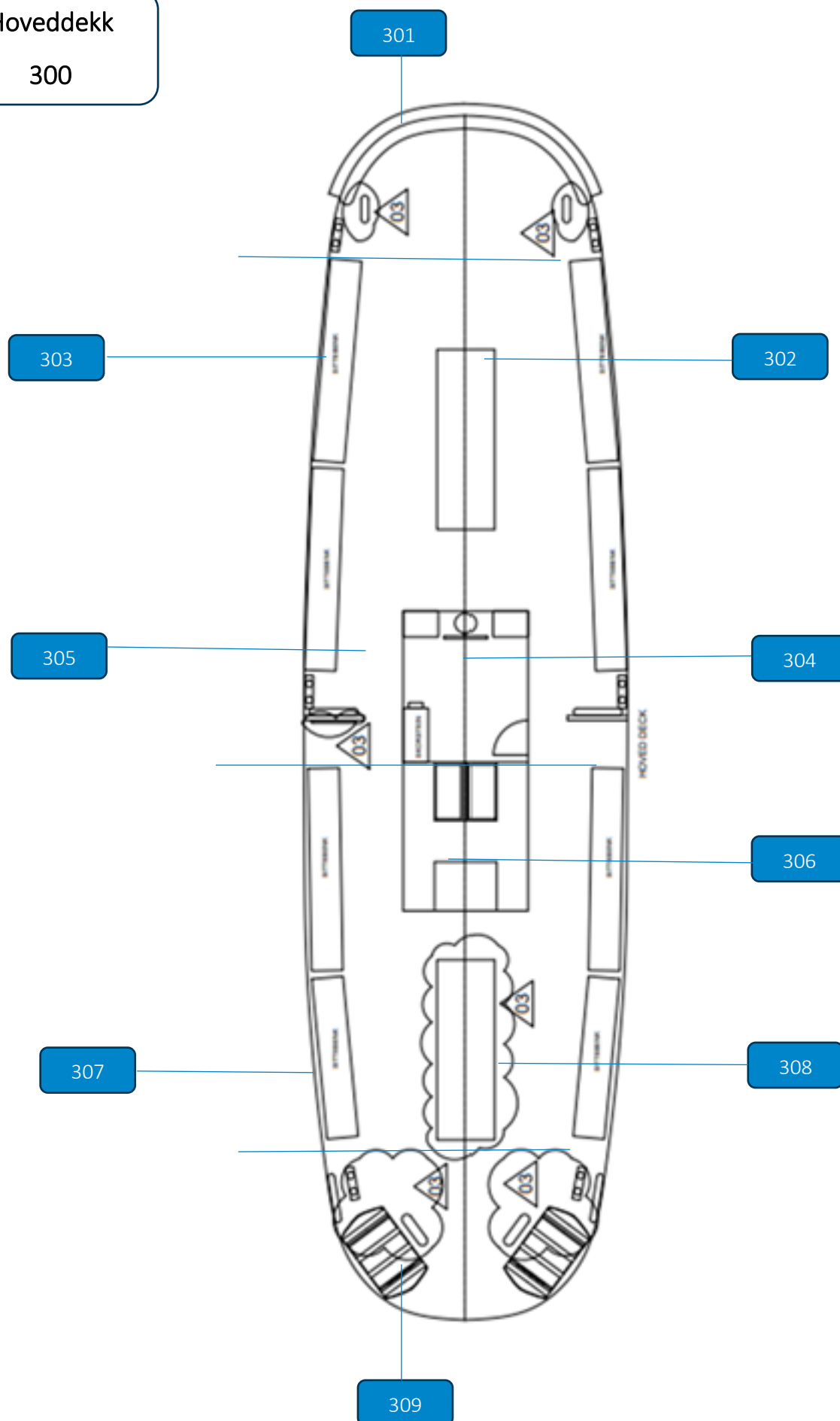
Dieseltank - dieselryr.



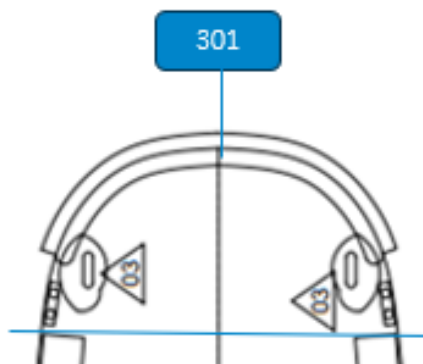
Dieseltank - dieselryr.

Hoveddekk

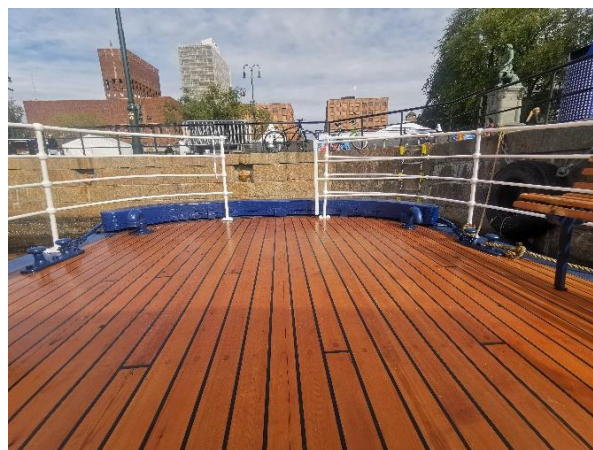
300



1. Hoveddekk	2. Rom/Enhet nr	3. Betegnelse fartøydel
300	301	Fordekk.
4. Betegnelse rom	5. Funksjon rom	6. Maskinutstyr
Fordekk, ytre.	Utvendig oppholdsdekk for passasjerer.	
7. Innredning	8. Fast inventar	9. Lagrede objekter
Langsgående benker – opprinnelig skansekledning – svanehalser, pullere.	Langsgående benker – opprinnelig skansekledning – svanehalser, pullere.	
10. Spesielle trekk/funksjonelle løsninger		
Skansekledningen rundt båten er fra leveransen i 1923.		



Skansekledning med karakteristisk åpning for pendelferge i front.



Fordekk



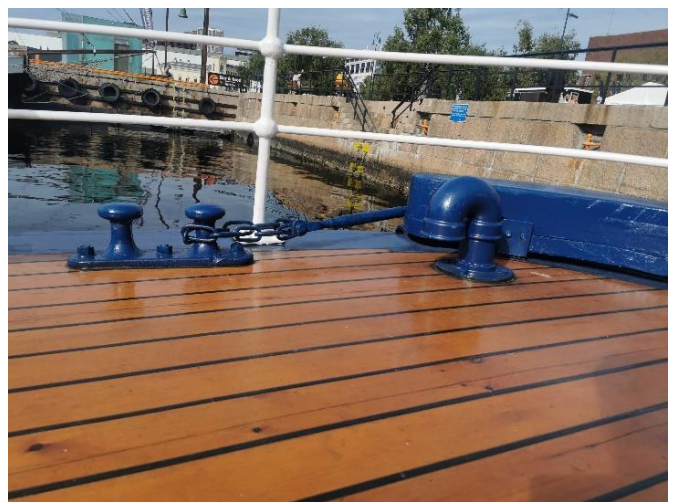
Oversiktsbilde fordekk – BB-side.



Oversiktsbilde fordekk – SB-side.



Pullere og svane-hals for lufting – SB-side.



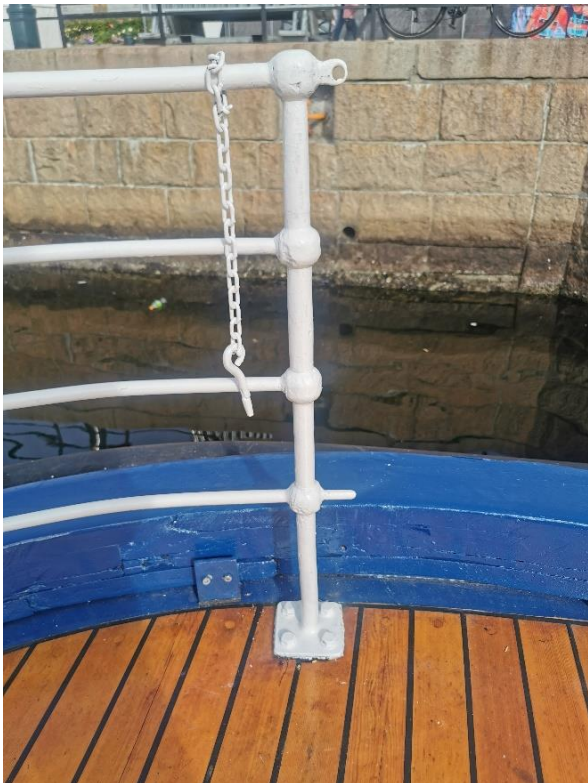
Pullere og svane-hals for lufting – BB-side.



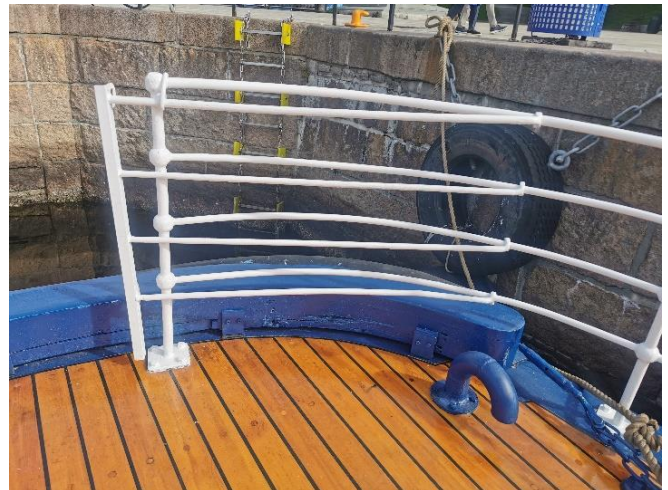
Utgang forut i rekkeledning.



Fenderlist og fenderbjelke i baugen.

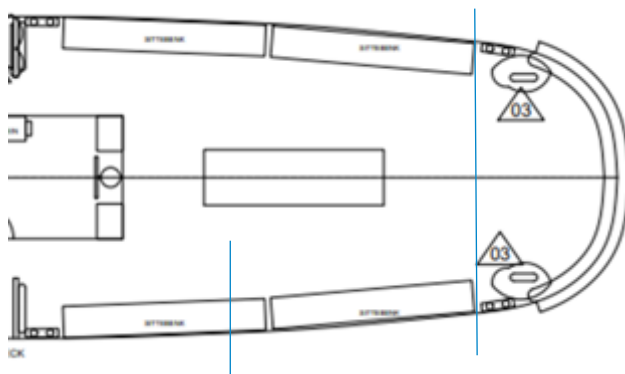


Eksempel på original rekkesepeter og låseanordning for utgang forut.



Eksempel på original rekkesepeter og låseanordning for utgang forut. Svane Hals og fenderbjelke.

1. Hoveddekk	2. Rom/Enhet nr	3. Betegnelse fartøydel
300	302	Fordekk styrbord side (SB).
4. Betegnelse rom	5. Funksjon rom	6. Maskinutstyr
Fordekk, indre – styrbord side (SB).	Utvendig oppholdsdekk for passasjerer (SB-side).	
7. Innredning	8. Fast inventar	9. Lagrede objekter
Langsgående benker – opprinnelig skanseledning, livbeltekaske – pullere, overbygg – hyller redningsutstyr.	Langsgående benker – opprinnelig skanseledning, livbeltekaske – pullere, overbygg – hyller redningsutstyr..	
10. Spesielle trekk/funksjonelle løsninger		
Stendere til takoverbygget er de originale fra 1923.		



302



Indre del av fordekket sett fra fronten av takoverbygg styr/ fordekk. Legg merke til navneskiltet.



Benkerad SB-side.



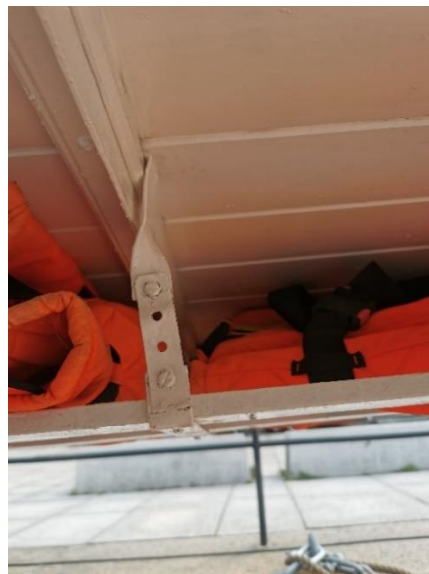
Innvendig takoverbygg med redningsutstyr, SB -side. Benkerad. Skilleveggen hadde i eldre tider dør.



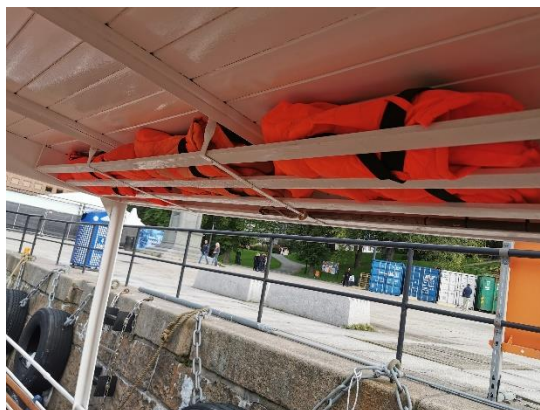
Opprinnelig stender og stålprofil – takoverbygget - fordekket.



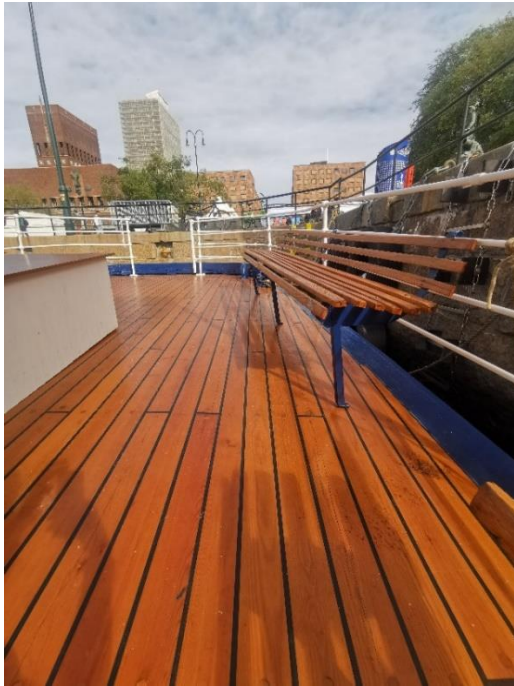
Hyller redningsutstyr.



Hyller redningsutstyr.



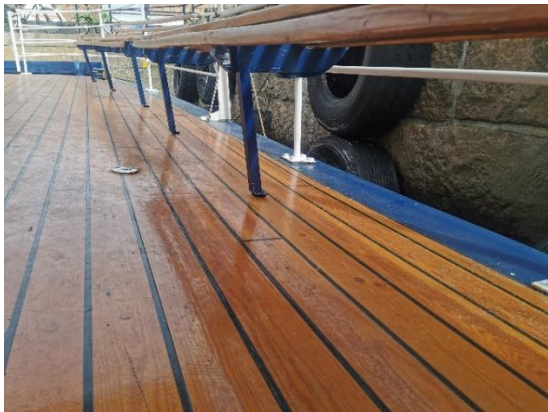
Hyller redningsutstyr.



Fordekk, benker og livebeltekaske, SB side.



Fordekk, benker og gjennomgang skott mellom for- og akterdekk.



Festeanordninger benkerader, SB-side.



Pullere SB-side

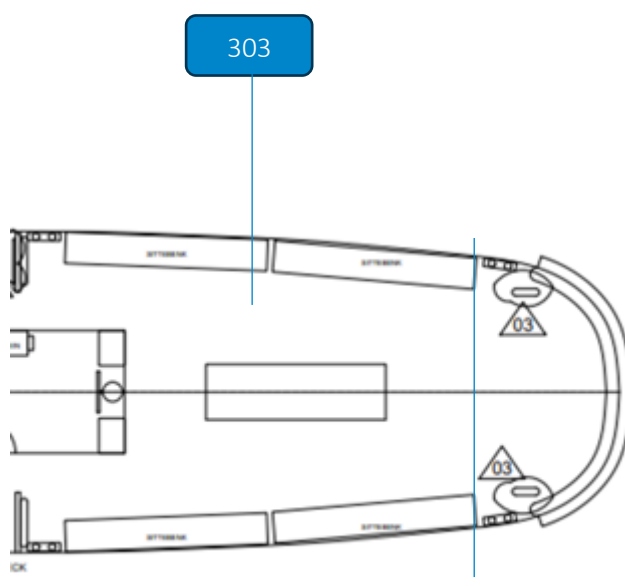


Takoverbygg – innvendig, SB-side forut.



Livbeltekaske forut.

1. Hoveddekk	2. Rom/Enhet nr	3. Betegnelse fartøydel
300	303	Fordekk – babord side (BB)
4. Betegnelse rom	5. Funksjon rom	6. Maskinutstyr
Fordekk, indre – babord side (BB)	Utvendig oppholdsdekk for passasjerer (BB-side).	
7. Innredning	8. Fast inventar	9. Lagrede objekter
Langsgående benker – opprinnelig skanseledning, livbeltekaske – pullere, overbygg – hyller redningsutstyr	Langsgående benker – opprinnelig skanseledning, livbeltekaske – pullere, overbygg – hyller redningsutstyr	
10. Spesielle trekk/funksjonelle løsninger		
På babord side er fremdeles dør i skott mellom for- og akterdekket bibeholdt.		



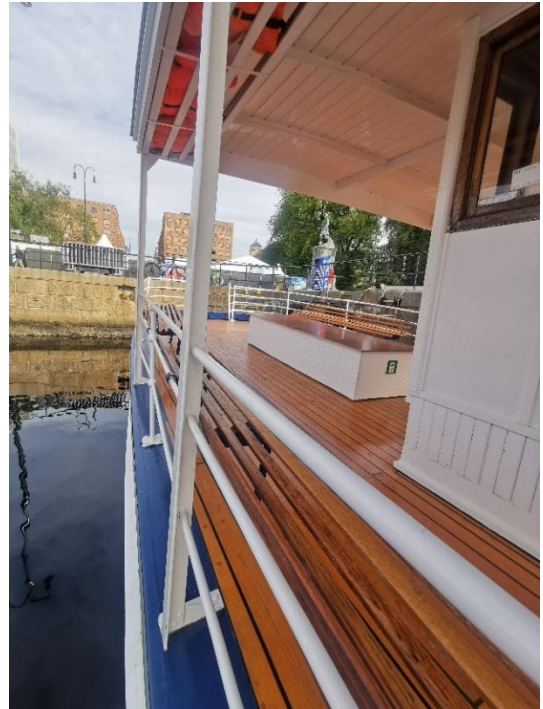
Styrhus og takoverbygg. Indre benkerad. Babord side.



Fra skilleveggen/skottet og forut – BB-side.



Benker og rekker – BB-side.



Stender takoverbygg – utvendig feste.



Stendere takoverbygg – livebelte hyller og benkerader – BB-side.



Stender takoverbygg med stålprofil, BB-side.



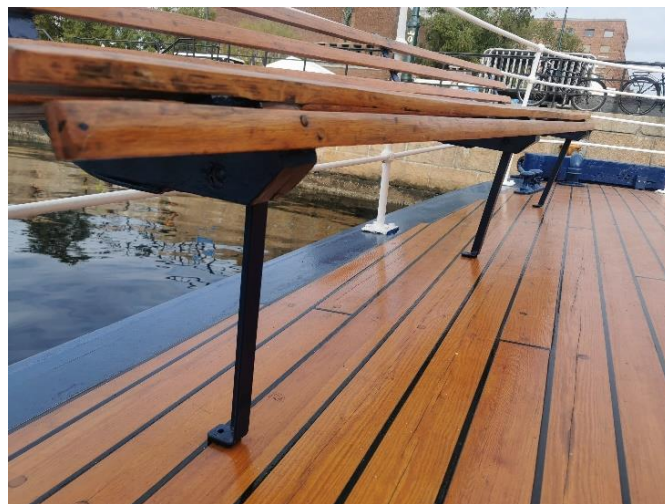
Innvendig fordekk, BB-side. Legg merke til døren i skilleveggen.



Innvendig fordekk.

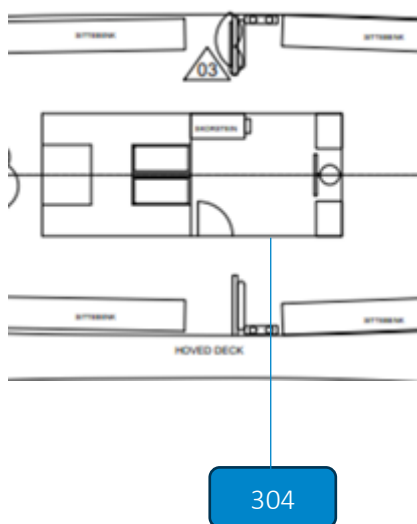


Livbeltekassen.



Festeanordninger benker – BB-side.

1. Hoveddekk	2. Rom/Enhet nr	3. Betegnelse fartøydelt
300	304	Styrhus - utvendig
4. Betegnelse rom	5. Funksjon rom	6. Maskinutstyr
Styrhus	Styrhus	
7. Innredning	8. Fast inventar	9. Lagrede objekter
10. Spesielle trekk/funksjonelle løsninger		
Styrhuset er flyttet og forlenget. Dette ble gjort ved motorbyttet i 1970, da det ene skylightet forut måtte vike for at styrhuset kunne flyttes frem for ny luftavkjølingskanal/eksos for den nye motoren.		



Front styrhus.

Foto: Petter Noreng



Dette byvåpenet fra Oslo var opprinnelig plassert på skorsteinen til «balja».

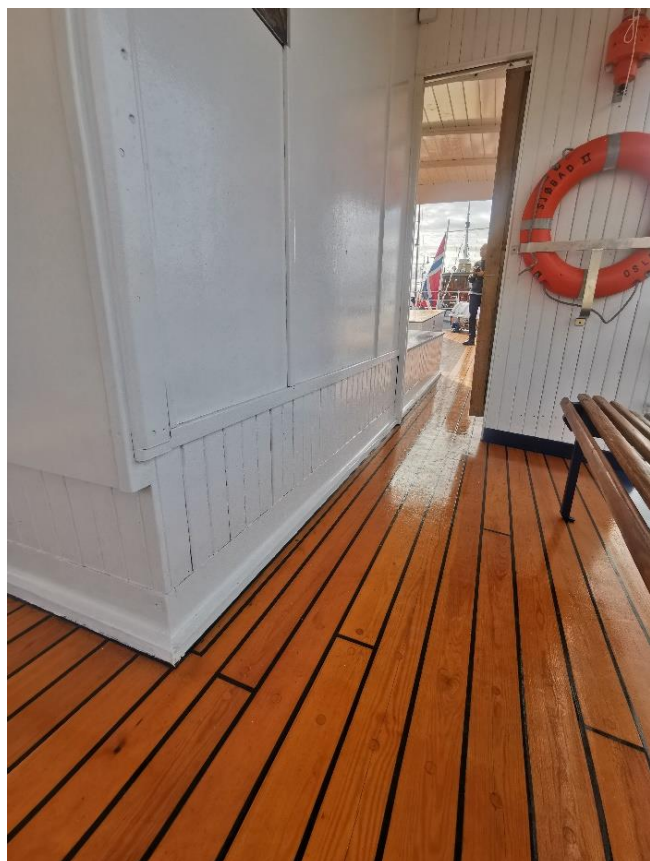
Foto: Petter Noreng



Styrhuset – kledd med asbestfrie huntonit-plater. Platene er kopier av eternittplatene med asbest som var påmontert tidligere. Denne utvendige kledningen kom på i 1970.



Det er vel ikke mer å si her!



Styrhuset er forsøkt bevart så opprinnelig som mulig. All kledning som lot seg gjenbruke i restaureringen er gjenbrukt – se panel på kappen under styrhus.



Opprinnelige vindusrammer.



Opprinnelige vinduer i front



Styrhus i bakkant. Skylight til maskinen, nedgangskappe maskin. Alt bevart så opprinnelig som mulig etter restaurering.



Åpning i skillevegg med skyvedør.



Festeanordning skyvedør.



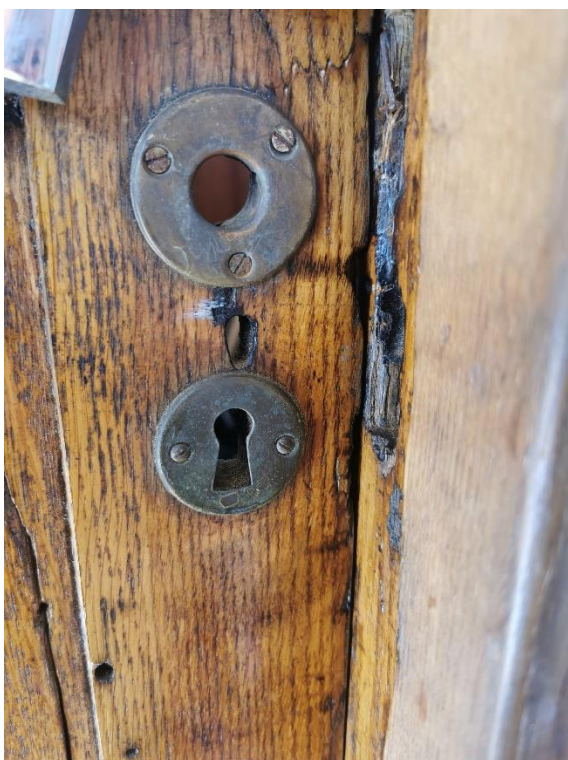
Rammer rundt frontvinduene.



Dør - inngang styrhus.



Dør - inngang styrhus.

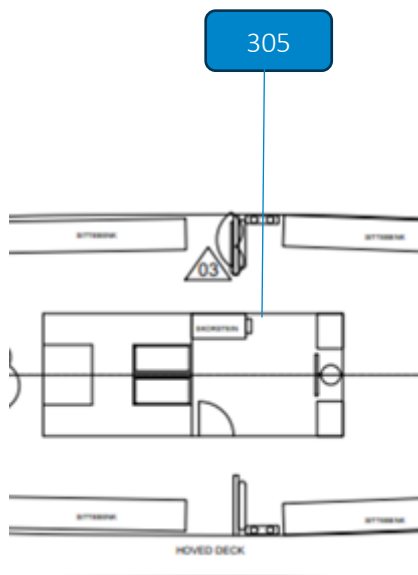


Dørlås.



Lastekapasitet (?)

1. Hoveddekk	2. Rom/Enhet nr	3. Betegnelse fartøydel
300	305	Styrhus - innvendig
4. Betegnelse rom	5. Funksjon rom	6. Maskinutstyr
Styrhus	Styrhus	
7. Innredning	8. Fast inventar	9. Lagrede objekter
Skipperstol (løs)	Fem fastmonterte klappstoler	
10. Spesielle trekk/funksjonelle løsninger		
Skipperstol fra Oslo kommunes eierskapstid (løs)		



Interiør styrhus – alt er slik det var før restaureringen.



Interiør styrhus.



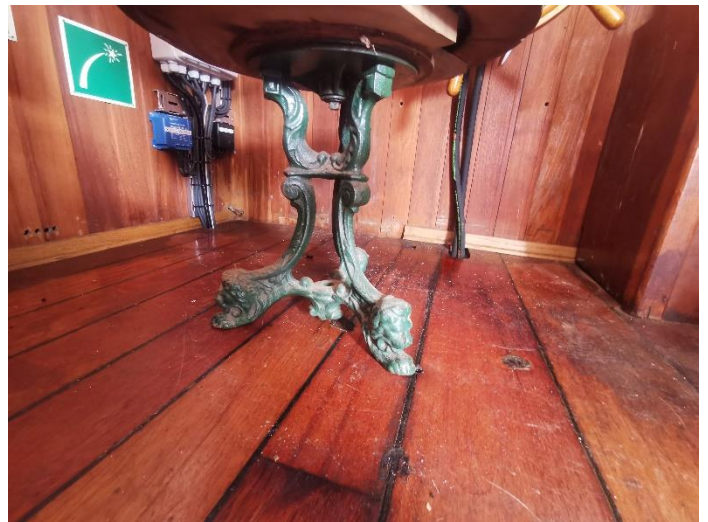
Skipperens plass.



Skipperens stol.



Stolrygg med ukjente initialer.



Stolben og gulvlister.



Ratt.



Rorsystemet.



Lykt, klokke og notatholder/nøkkelskap og elektronisk anlegg.



Lykt.



Lister, nøkkelskap og klokke.



Lanternekontrollen.



Gulvlister og elanlegg til brannslukningsanlegget.



Håndtak lyskaster.



Brannsentral.



Tak og vinduslister.



Vegghengte klappstoler.



Gulvlister.



Spak til å lukke utvendig skilledør babord side.



Tak styrhus.



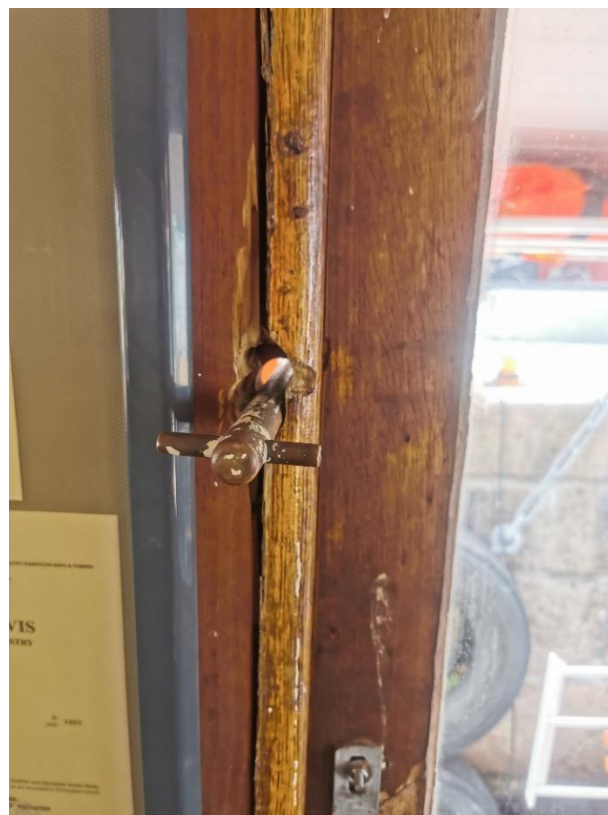
Ytterdør styrhus.



Festekrok til dør.



Dørkarm.



Spak til å lukke utvendig skilledør styrbord side.

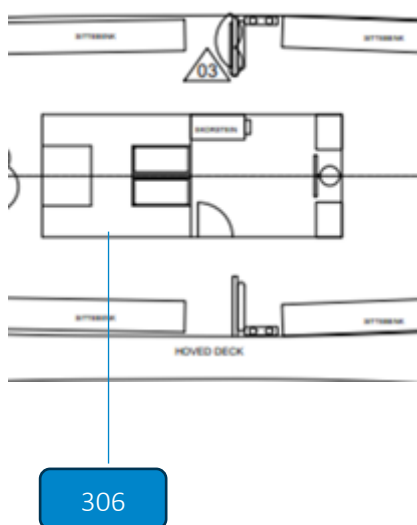


GA-plan – oversikt over brann- og rømningsveier.



Instrumentpanel.

1. Hoveddekk	2. Rom/Enhet nr	3. Betegnelse fartøydel
300	306	Nedgangskappe/skylight
4. Betegnelse rom	5. Funksjon rom	6. Maskinutstyr
Nedgangskappe/skylight	Nedgang til maskinen – avlufting maskinen	
7. Innredning	8. Fast inventar	9. Lagrede objekter
	Leider ned til maskinrom	
10. Spesielle trekk/funksjonelle løsninger		



Nedgangskappe til maskinrom.



Nedgangskappe maskinrom.



Skylight



Nedgang maskinrom.



Nedgangskappe maskinrom og skylight er i sin helhet bevart fra driftstiden etter restaurering.



Dekkshus er endret fra leveransen i 1923, dette ble gjort i 1970, med ny luftavkjølt motor som krevde ny kjøleluftkanal/eksosuttak.



Luke nedgangskappe til maskinrom.

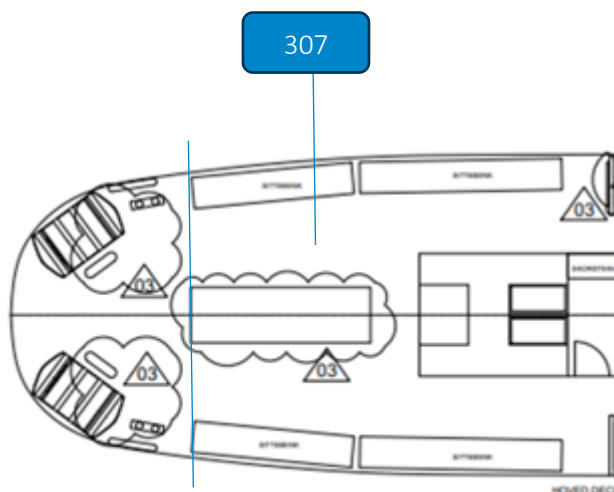


Skylight BB-side

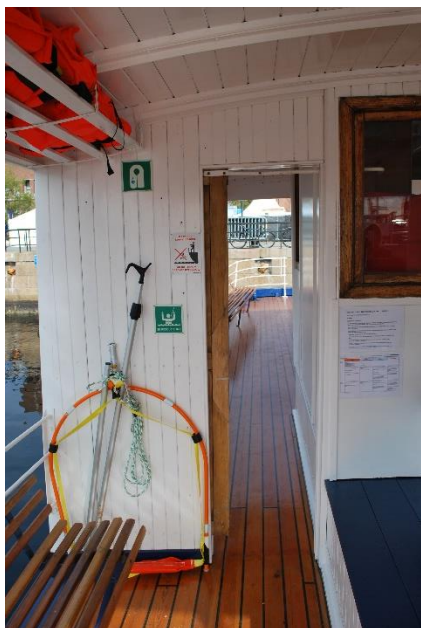


Skylight SB-side

11. Hoveddekk	12. Rom/Enhet nr	13. Betegnelse fartøydel
300	307	Akterdekk indre, styrbord side (SB).
14. Betegnelse rom	15. Funksjon rom	16. Maskinutstyr
Akterdekk indre, styrbord side (SB).	Utvendig oppholdsdekk for passasjerer.	
17. Innredning	18. Fast inventar	19. Lagrede objekter
Langsgående benker – opprinnelig skanseledning – pullere.	Langsgående benker – opprinnelig skanseledning – pullere.	
20. Spesielle trekk/funksjonelle løsninger		



Langsgående benkerad – mot skillevegg/skott – BB-side.



Skillevegg/skott – akter- og fordekk.



Hyller for redningsvester.

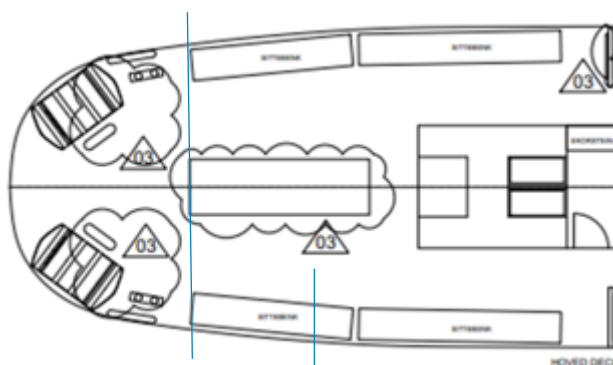


Livbeltekaske akterut.



Festeanordning – benkerad BB-side.

1. Hoveddekk	2. Rom/Enhet nr	3. Betegnelse fartøydel
300	308	Akterdekk indre, babord side.
4. Betegnelse rom	5. Funksjon rom	6. Maskinutstyr
Akterdekk indre, babord side (BB).	Utvendig oppholdsdekk for passasjerer.	
7. Innredning	8. Fast inventar	9. Lagrede objekter
Langsgående benker – opprinnelig skanseledning – pullere.	Langsgående benker – opprinnelig skanseledning – pullere.	
10. Spesielle trekk/funksjonelle løsninger		



308



Akterdekket med benker og livbeltekasse.



Benkerad akter, BB-side



Festeanordning – benkerad, BB-side.



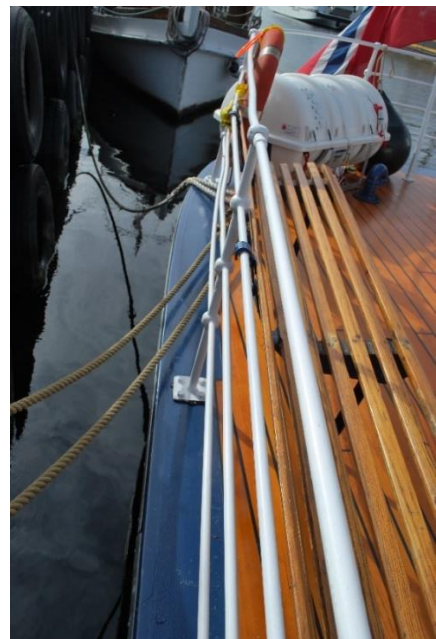
Livebeltekaske akter, BB-side.



Rekke akter – BB-side.

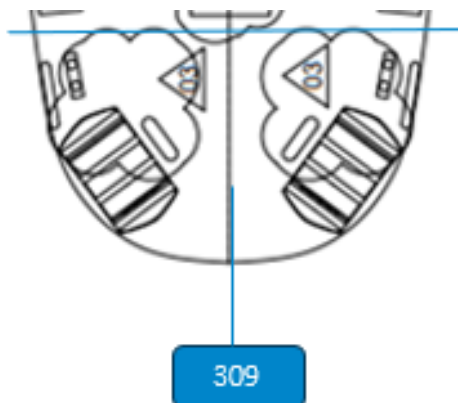


Skillevegg/skott – akter- og fordekk. Her var det en tilsvarende dør som på SB-side i gammel tid.



Feste til rekkesepter – fenderlist akter, BB-side.

1. Hoveddekk	2. Rom/Enhet nr	3. Betegnelse fartøydel
300	309	Akterdekk.
4. Betegnelse rom	5. Funksjon rom	6. Maskinutstyr
Akterdekk, ytre.	Utvendig oppholdsdekk for passasjerer.	
7. Innredning	8. Fast inventar	9. Lagrede objekter
Langsgående benker – opprinnelig skanseledning – pullere.	Langsgående benker – opprinnelig skanseledning – pullere.	
10. Spesielle trekk/funksjonelle løsninger		



Hekken med flaggstang og avlukket rekke akter. Flaggstangen stod til 1970 på «monkeyen» akter.



Redningsutstyr, svanehals for lufting og dekket akter, SB-side.



Flaggstang akter.



Benk, feste til redningsbøyle og puller, SB-side.



Benk, feste til redningsbøyle, puller og svanehals til lufting, BB-side.

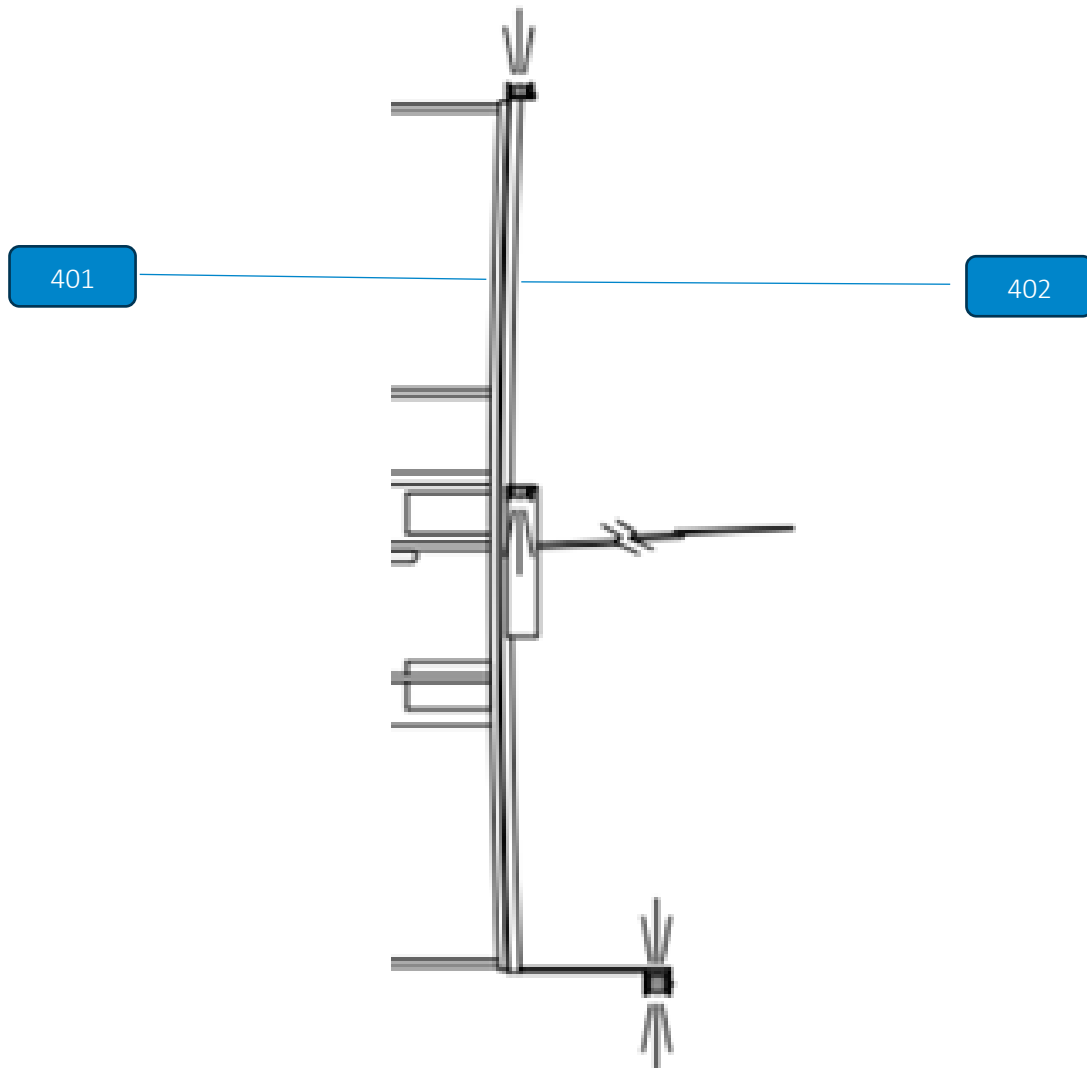


Feste til septer/rekkestøtte på fenderlist.

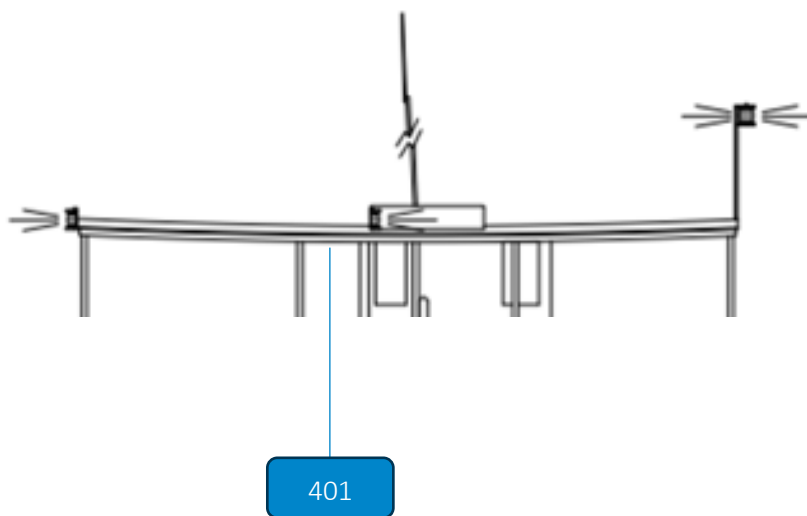


Åpningen i hekken fra pendelfergetiden er i dag lukket. Dette ble sannsynligvis gjort i 1970 i forbindelse med ombygging av dekkshus og motorbytte. Bildet fra 1977 i historiedelen over bekrefter lukket hekk med dagens løsning for flaggstang.

Tak
400



1. Tak	2. Rom/Enhet nr	3. Betegnelse fartøydél
400	401	Takoverbygg innvendig
4. Betegnelse rom	5. Funksjon rom	6. Maskinutstyr
Takoverbygg innvendig	Takoverbygg for styrhus og deler av passasjerdekk.	
7. Innredning	8. Fast inventar	9. Lagrede objekter
Livbeltehyller og livbelter	livbeltehyller	
10. Spesielle trekk/funksjonelle løsninger		

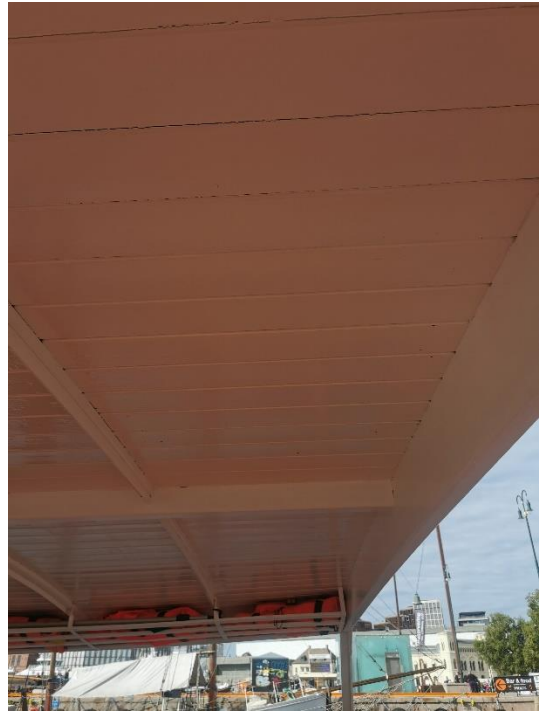


Takoverbygg – navneskilt i front.





Livbeltehyller



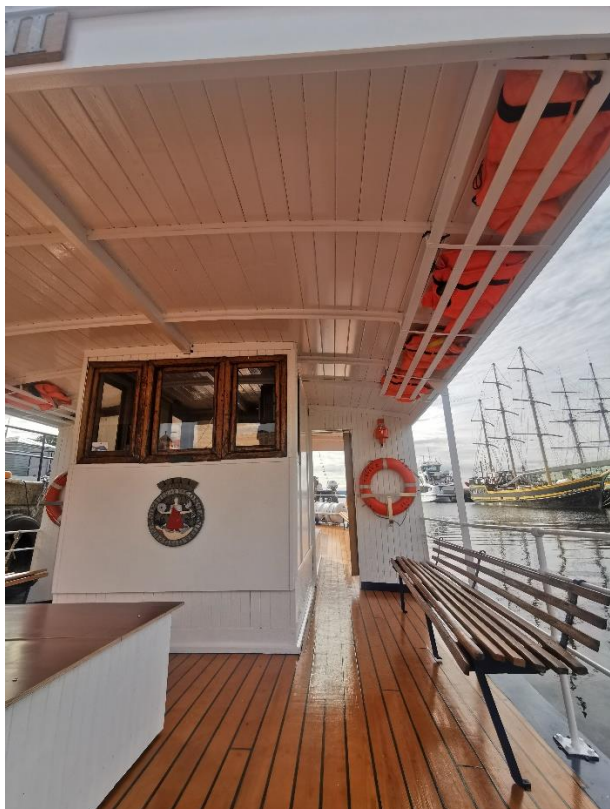
Takro og bærende konstruksjon



Takoverbygget ved fordekk



Takoverbygg forut



Takoverbygg, styrhus og skillevegg, BB-side



Stålprofil – takoverbygget



Skillevegg – BB-side. Flyttet i 1970.



Skillevegg – BB-side



Skillevegg SB-side.



Hyller for redningsvester.



Dekk, akter – SB-side.



Takoverbygg, stålprofil og stender – SB-side.



Bærende konstruksjon, takoverbygg.



Bærende konstruksjon, takoverbygg.



Takoverbygg – BB-side.

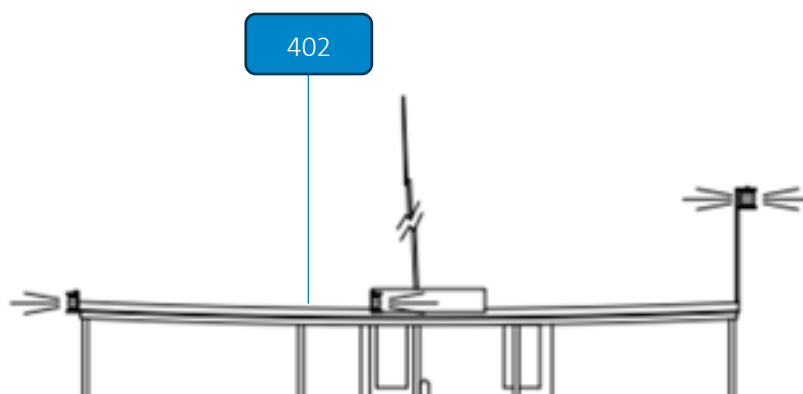


Takoverbygg – BB-side.



Takoverbygg, stålprofil og stender – BB-side.

1. Tak	2. Rom/Enhet nr	3. Betegnelse fartøydell
400	402	Takoverbygg - utvendig.
4. Betegnelse rom	5. Funksjon rom	6. Maskinutstyr
Takoverbygg, utvendig.	Takoverbygg for styrhus og deler av passasjerdekk.	
7. Innredning	8. Fast inventar	9. Lagrede objekter
Ekosuttak motor, lanterne, lanternekasser, radiomast.	Ekosuttak motor, lanterne, lanternekasser, radiomast.	
10. Spesielle trekk/funksjonelle løsninger		



«Monkey Island», takoverbygg styrhus, dekk SB-side.



«Monkeyen» fra BB-side,



Antennemast, lys og eksos/luftavkjølingsuttak – motor, BB-side.



Lanterne/lanternemast på «monkeyen».



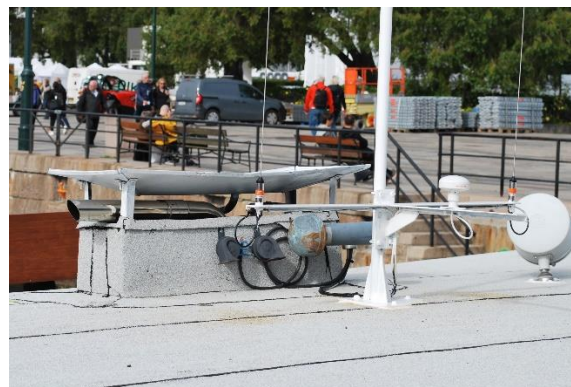
Laternekaske BB-side.



Lanterne.



Eksos/luftavkjølingsuttak – motor, lyskaster. Foto: Gunnar Holmstad, NNFA



Eksosrør er innebygget i luftavkjølingskanal.

Salte er sjømannens tårer
Salt er vårt hjem, havets vann
Sterke er livets og gledens dråper
Så også sjøens barkedde mann.

Sjøbad III er havets svane
Til Drøbak, men ei heller mer
Det hadde dog vært en herlig vane
Men tap og forlis var blitt fler.

Derfor sier vi takk for oss, vemod til tross

Vi kommer tilbake
Mare Norvegicum,
lokker med skum
og ditt og datt
humlasil og hytt-fat(t)
felespel og syltetøy
arbeid og skit
men vi har det så gøy.

Vi gir aldri, nei aldri opp
For dette er topp.



M/S «Sjøbad III».

Foto: Oslo Bymiljøetat, Hovedøya.