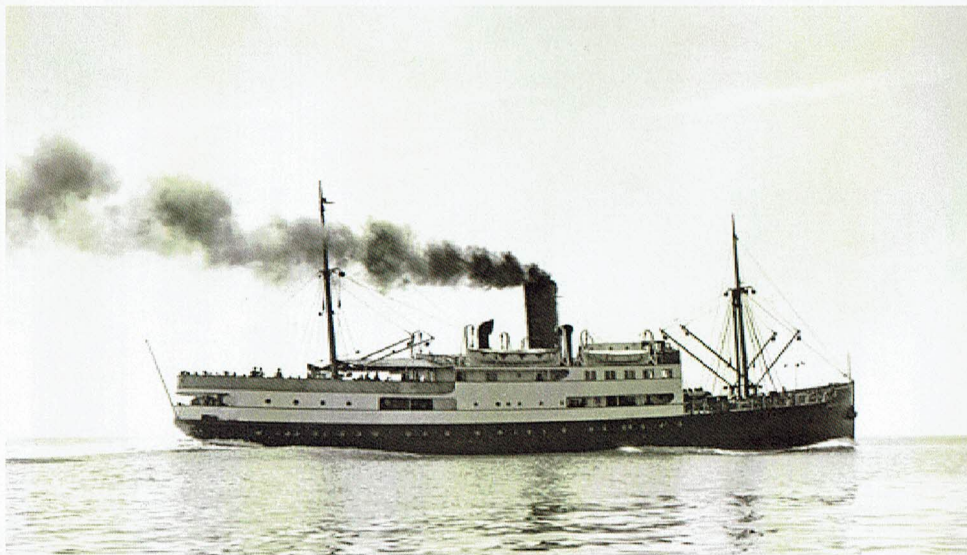


Veteranskipet ROGALAND

Foto: Sigurd Jansen. Trykk: Grafö Trykkeri as





Dampskipet Rogaland på full fart.

Foto: Rogaland før krigen Wilse, Anders Beer/Norsk Folkemuseum

Veteranskipet ROGALAND

Fakta

Lengde 57,5 meter

Bredde 9,6 meter

Som nytt: 902 brutto reg tonn, lasteevne 600 tonn

Byggeår 1929

Fremdriftsmaskin: Lentz dobbelcompound dampmaskin på 900 IHk levert av Nyland Verksted

HISTORIE

Skipet ble bygget ved Stavanger Støberi & Dok, sjøsatt 15. mai 1929 og overlevert til eieren, Det Stavangerske Dampskibsselskab i september 1929. Rogaland ble svært påkostet og fikk bl.a. kjølerom for fersk kjøttlast, kummer for levende fisk og ble rigget med 15 tonns bom for håndtering av tunglast - noe som ellers var uhørt på den tiden. Skipet var bygget for kysthurtigruten Sandnes- Stavanger- Egersund-Kristiansand- Arendal- Oslo. I mellomkrigstiden var dette en viktig del av landets kommunikasjon og hele tre rederier konkurrerte og samseilte i kysthurtigruten.

Ved D/S Rogalands første besøk i Oslo, skrev Norges Handels- og Sjøfartstidene: Skipet representerer en ny epoke i kystfarten.

Fædrelandsvennen skriver : Det nye skip er ualmindelig vakkert og ved dets innredning er alle de siste oppfinnelser tatt i bruk

Stavanger Aftenblad skriver i en utfyllende artikkel: skipet vil gjøre navnet ære

Frem til krigen var dette en god periode for rederi og skip som fraktet passasjerer og ferskt kjøtt, jordbruksvarer og til og med fersk fisk fra Rogaland til Oslo. Under krigen ble det vanskeligere forhold. D/S Rogaland ble ikke rekvirert av tyske myndigheter, men seilte i

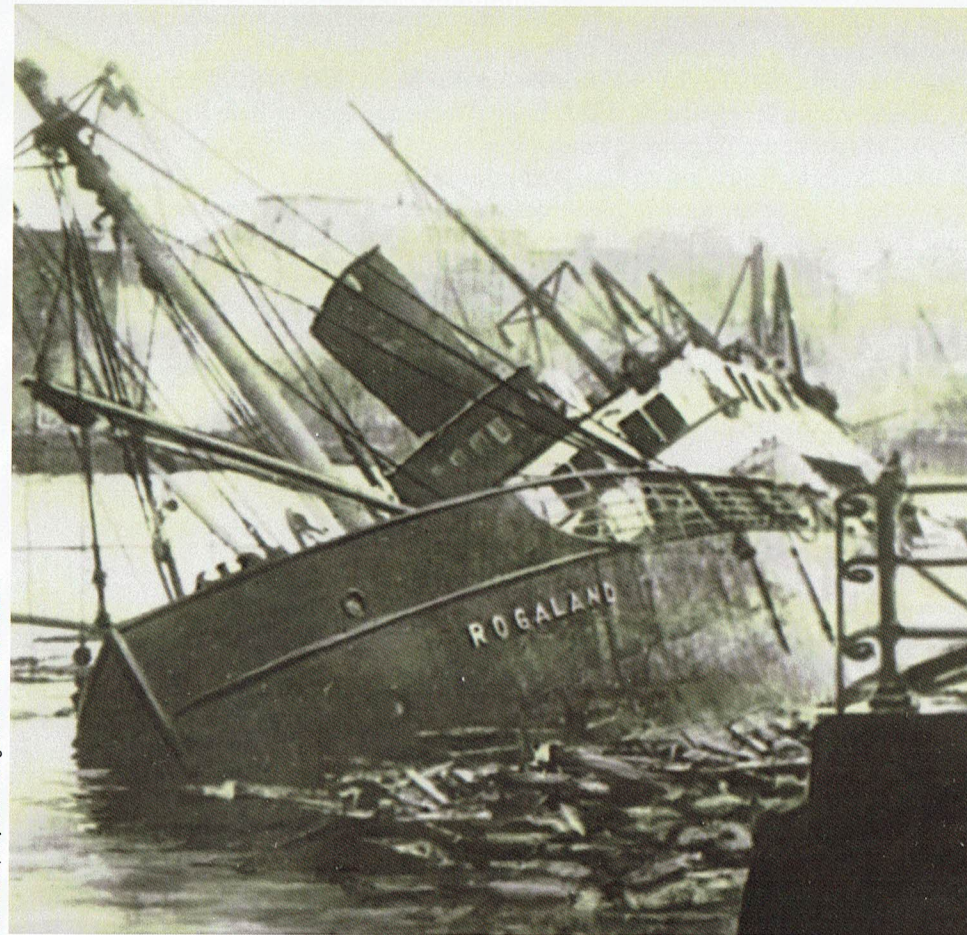


Foto: Eksplosjonen i Bergen 20.4.44.

Totalhavariet i Bergen 20.4.44.

kystpostruten Oslo - Bergen. I 1941 gikk skipet på en mine i Oslofjorden, ble dokksatt og reparert ved Nyland verksted. Det var en grunnstøting i Kragerø i 1943 hvor årsaken var menneskelig feil. Den store smellen kom 20. april 1944, på Hitlers fødselsdag. Skipet lå og lastet ved Bradbenken i Bergen like forenom en nederlandsk damptråler, Voorbode, som var lastet med 120 tonn sprengstoff og fenghetter. Det ble selvantennelse om bord i Voorbode og Bergen ble utsatt for en av de største eksplosjoner i Norge under krigen. En av mannskapet, Dagny Olsen døde og skipperen pluss flere av mannskapet ble innlagt på sykehus. D/S Rogaland ble sterkt skadet, sank ved kaien og ble erklært totalhavari. Like etter krigen var der mangel på det meste og rasjonering på resten. DSD kjøpte vraket og slepte det til Ryfylke hvor det lå i Vassvika i Hjelmeland til etter krigen. I 1946 ble skipet ombygget til lasteskip ved Klasaskjæret i Stavanger. Under krigen ble Sørlandsbanen bygget sammenhengende til Stavanger og behovet for personelltransport langs kysten redusert. Av denne årsak, og mangel på materialer og ressurser ble øvre salongdekk derfor ikke gjenoppbygget.

Fra 1947 til 1954 gikk skipet i godstrafikk mellom Oslo og Bergen, og hadde kun 12 passasjerplasser.

I 1950 ble dampmaskinen skiftet ut med en General Motors Cleveland dieselmotor fra 1943. Den kom fra et amerikansk marinefartøy. Denne motoren er fremdeles i bruk. Her kan også nevnes at den originale styremaskinen fra 1929 er i full bruk, sammen med både ankerspill og fortøyningsvinsj som har stått siden skipet var nytt.

Det ble etter hvert behov for skip i Kystpostruten og i 1954 ble M/S Rogaland satt inn i denne ruten mellom Oslo og Bergen. Det var opp til 21 anløpssteder på turen og behov for passasjertransport mellom småstedene økte. Derfor ble det innredet passasjerlugarer og i 1958 påbygd en røkesalong på øvre dekk. I dag kalt Martha salongen. Nå var de nye moderne materialer som skai og respatex som dominerte. I vintrer med mye snø brøt vei og bane transport sammen, men sjøveien var fremdeles åpen og M/S Rogaland sørget for at folk ikke ble isolert.

I 1964 ble det slutt på statsstøtte til postruten og det var ikke økonomisk grunnlag for å fortsette kystseilingen. Skipet ble derfor solgt til Nika A/S i Sandefjord. Navnet ble Stauper. Man monterte ombord store kompressorer, sandlager, festet containere på dekk, og Stauper tjenestegjorde som sandblåsnings- og losjiskip ved forskjellige skipsverft i Skandinavia.

Motoren sjekkes for avgang.



Foto: Sigurd Jansen.

GODSRUTEN BERGEN-OSLO

og vice versa.

M/S »ROGALAND« – M/S »TANANGER«

Fra Bergen	hver	tirsdag	aften
Sevareid	onsdag	morgen	
Haugesund	—	aften	
Sauda	torsdag	morgen	
Sandnes	—	aften	
Fra Stavanger	fredag	ettermiddag	
Egersund	—	aften	
Kristiansand	lørdag	formiddag	
Sandefjord	søndag	formiddag	
Tønsberg	—	aften	
til Oslo	mandag	morgen	
Fra Oslo	hver	mandag	
Drammen	tirsdag		
Moss	—	aften	
Holmestrand	onsdag	morgen	
Tønsberg	—	ettermiddag	
Vallo	—		
Fredrikstad	torsdag	morgen	
Sandefjord	—	aften	
Skienfjorden	fredag	morgen	
Arendal	—	aften	
Kristiansand	lørdag	morgen	
Stavanger	mandag	morgen	
Haugesund	—	aften	
til Bergen	tirsdag	morgen	

Andre havner på strekningen Oslo—Bergen anløpes for partilast.

M/s »ROGALAND« har gode passasjerbekvemmeligheter.

Kan medta 12 passasjerer.



M/s »ROGALAND«

PASSASJERTAKST MELLOM OSLO OG STAVANGER

Oslo									
Moss		Pl	1	9,80		Moss			
			2	8,00					
Arendal									
	1		37,20	28,30					
	2		29,70	22,80					
Kristiansand									
	1		48,10	39,30	12,40				
	2		38,60	31,20	9,80				
Mandal (Kleven)									
	1		55,00	46,60	19,40	6,90			
	2		43,10	36,40	14,90	5,90			
Farsund									
	1		63,90	55,00	28,30	16,40	9,50		
	2		49,10	42,40	20,80	11,90	5,90		
Egersund									
	1		74,90	66,20	39,30	31,90	22,30	14,90	
	2		57,10	50,50	28,30	21,70	14,90	9,80	
Stavanger									
	1		93,00	86,10	58,70	50,50	40,60	33,30	15,60
	2		69,90	62,90	41,60	33,40	27,60	22,80	10,50

For barn over 3 år, men under 15 år, betales 1/3 frakt. Barn under 3 år medtas fritt når køyeplass ikke opptas.

LUGARAVGIFT:

1ste plass kr. 5,50 pr. person pr. natt
2nen - - 4,40 - - - -



M/s »TANANGER«

Rutetabellen fra 1956.

Også denne perioden tok slutt og i 1989 lå skipet for salg i Gøteborg. HELDIGVIS så noen entusiaster denne muligheten og fikk kjøpt skipet tilbake til Stavanger. Etter 25 år i eksil ble skipet slept inn i Vågen den 6. april og fortøyd ved Tollboden. Det var stor begeistring at Rogaland ble reddet og kom tilbake til hjembyen. Daværende Fylkeskonversator Egil Harald Grude sa: « skipet representerer det beste i lokal industri og kommunikasjon og har særlig høy antikvarisk og historisk verdi ».

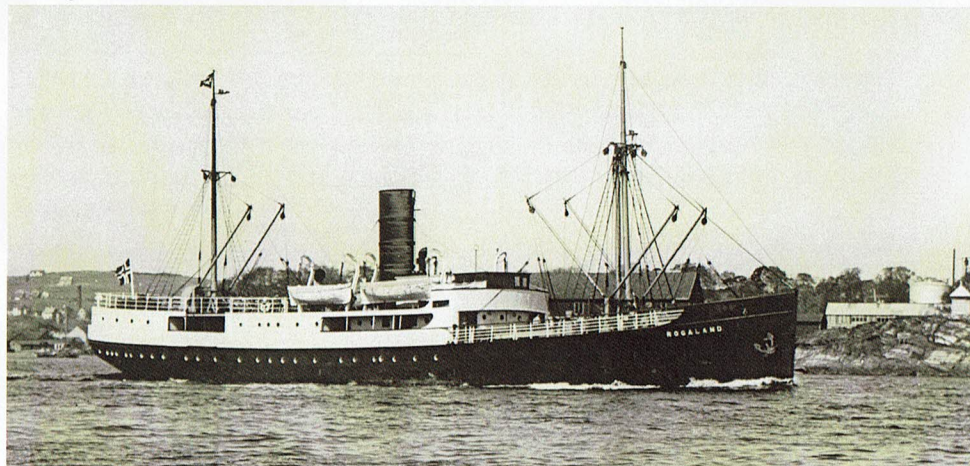
Et stort dugnadsarbeid startet opp umiddelbart. Planen var å få skipet seilklart allerede til 1989 sesongen. Fremdriften ble sterkt påvirket av en juridisk strid om eierskapet og dette ble ikke løst før februar 1990. Entusiastene vant etter en uke i rettssalen. Første seilings-sesongen ble sommeren 1992.

En stor takk til dem som sørget for at Rogaland ble reddet, til alle de dugnadstimer som ble gjennomført for å gjøre skipet sjøklart og få det sertifisert. Uten dem hadde Stavanger vært en kulturskatt fattigere.

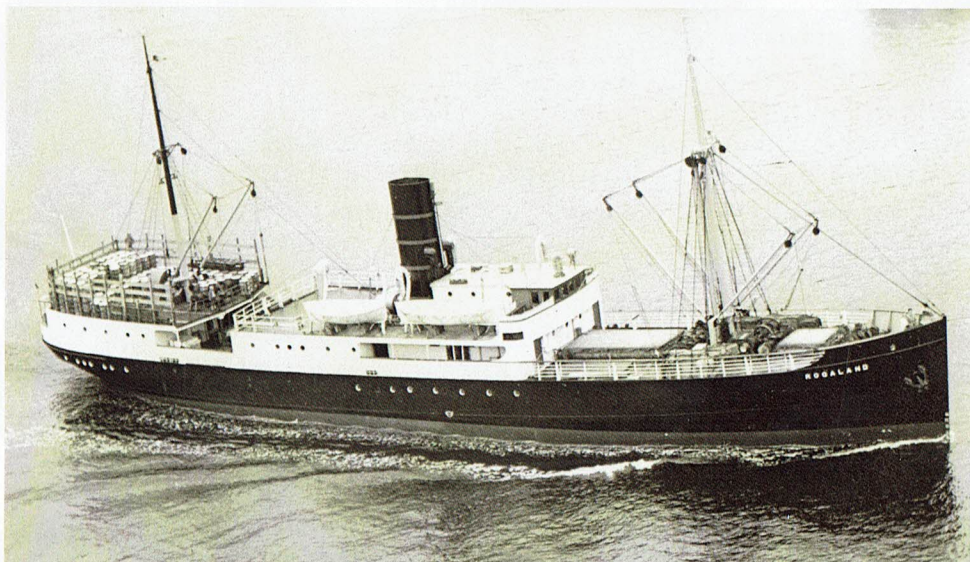
Navnet på skipet ble M/S Gamle Rogaland da navnet «Rogaland» var brukt på et annet DSD-skip. I 2002 ble dette skipet ble solgt og navnet frigitt slik at skipet kunne ta tilbake sitt originale navn.

Målsettingen med restaureringsarbeidet var å bringe skipet tilbake til den originale 1929 utgaven med flott innredning, stor salong på øvre dekk og dampmaskin. Dette var et veldig ambisiøst mål og det var vanskelig å få økonomisk støtte til en slik satsing. Derfor ble det i 2012 besluttet, i samråd med Riksantikvaren, at skipet skulle restaureres til etterkrigsutgaven. Det utløste starten på en fredningsprosess og i 2014 ble M/S Rogaland fredet av Riksantikvaren. På det tidspunkt var det kun 12 fartøyer som var fredet i Norge og det beviser hvor viktig skipet er i vår maritime historie. Fredningen utløste økonomiske midler slik at det ble fortgang i restaureringsarbeidet. M/S Rogaland er igjen blitt en del av bybilde i Stavanger og politikerne har etter hvert anerkjent verdien av skipet og har utnevnt M/S Rogaland til Stavanger sitt byskip

M/S Rogaland i lastefart i midten av 50 årene.



© MUST-Stavanger maritime museum/ Fotograf: Jenssens Foto.



© MUST-Stavanger maritime museum/ Fotograf: Ukjent.



M/S Rogaland sitter fast i isen utenfor Arendal i 1960.



Foto: Åsgeir Valldak/Dagbladet/Norsk Folkemuseum

Lastearbeid på dekk.

STATUS

M/S Rogaland eies og drives av Stiftelsen Veteranskibet Rogaland. Målsettingen er formidling av maritim historie og kystkultur samt ta vare på godt sjømannskap. Vedlikehold og drift er dugnadsbasert. Våre største økonomiske bidragsytere er Riksantikvaren, Rogaland Fylkeskommune og Stavanger Kommune. Men også næringslivet i området er viktige støttespillere, både som sponsorer og kunder. Det er et tett og konstruktivt samarbeid med Stavanger Maritime Museum

STYRET I STIFTELSEN TAKKER FOR DIN INTERESSE OG HÅPER DU HAR GLEDE AV Å SE DENNE MARITIME KULTURSKATT I DRIFT