

# SIGNAL

◦ Illustrert Ukeblad for Sjø og Land ◦

Nr. 39

Torsdag den 28. september 1933

35. årg.

„Signal“ kommer ut i Oslo en gang om uken og koster 3 kroner kvartalet eller 12 kroner året fritt tilsendt innenbys og utenbys. Til utlandet 18 kroner. Til jul får abonnentene det rikt illustrerte julenummer fritt tilsendt overalt. Bladet kan bestilles på alle landets postanstalter samt i ekspedisjonen.

## R/S „ERIK FARUP“.

Folketanken, Risør, skriver 20. september:

Mandag eftermiddag blev Redningsselskaps 39. skøite sjøsatt fra K. Christensen & Co.' båtbyggeri på Moen.

Blandt de tilstedeværende såes R/S sekretær ingeniør Ottar Vogt, medlem av selskaps forretningsutvalg, kaptein Resch-Knudsen, formann i Risør krets, urmaker B. Johnsen, skibskontrollens besiktelsesmann, havnefoged Karlsen, sogneprest Bader, representanter for pressen m. fl.

Da skøiten kl. 3 var klar til å gå på vannet trådte sekretær Vogt frem og uttalte omtrent følgende:

Norsk Varekrig som var en utpreget krigsforanstaltning har ønsket å sette et minne om sin direktør som er død. Det er vel det vakreste minne man kan sette over en avdød at hans død skal være middel til at andre kan leve således som tilfellet er med en redningsskøite. Denne har hittil het R/S 39. Så mange skøiter har Redningsselskapet efterhånden bygget. Men flere er utrangert og solgt, og enkelte har også forlist. Den eneste gang der gikk menneskeliv var her utenfor Risør for 20 år siden, så vi har vært ualmindelig heldige sammenlignet med de utenlandske redningsselskaper.

Måtte du være til velsignelse og lykke i ditt arbeide. Uten hjelp fra det høieste kan du intet utrette, og derfor ber jeg sognepresten om å lyse velsignelsen over din ferd.

Efter at sogneprest Bader i sogneprest Stefens' fravær hadde lyst velsignelsen blev det vakre lille fartøi av kaptein Resch-Knudsen

døpt med navnet «Erik Farup» og ønsket lykke på ferden. Øieblikkelig efter gled skøiten ut. Sjøsettingen foregikk så storartet at sekretær Vogt uttalte at han i sin lange praksis aldri hadde oplevet maken.



R/S «Erik Farup» som blev sjøsatt 18. september.

Norsk Varekrig blev avviklet for noen år siden og der blev blandt de mange gaver til humanitære formål også avsatt 50 000 kr. til N.S.S.R. Det er for disse midler selskapet er satt istand til å bygge sin nye skøite.

«Erik Farup» har følgende dimensjoner: 16,85 m. x 5,24 m. x 2,7 m. dypgående (55' 3" x 17' 2½" x 8' 10") og er bygget av ek på ekespant. Den har en 5,5 tonn jernkjøl og balanceror. — Det er notabelt at dette er den første skøite som har fått elektrisk lys inninstallert. En 2 cylindret Wickmann motor på 70/90 hester kan gi skøiten 9 miles fart.

Innredningen er praktisk i en hver henseende og det kan komme særlig godt med at lugarene er lyse og høie for «E. F.» skal stasjoneres på den harde Finnmarkskysten.

Det er vanskelig å beskrive den glede og beundring en føler når en står overfor et så fremragende produkt av skibsbygningskunst som «Erik Farup» er. Med sine vakre linjer og det nøiaktige og fine arbeide fra innerst til ytterst er skøiten det mest levende bevis på at det å bygge båter er ting som slett ikke hører fortiden til.

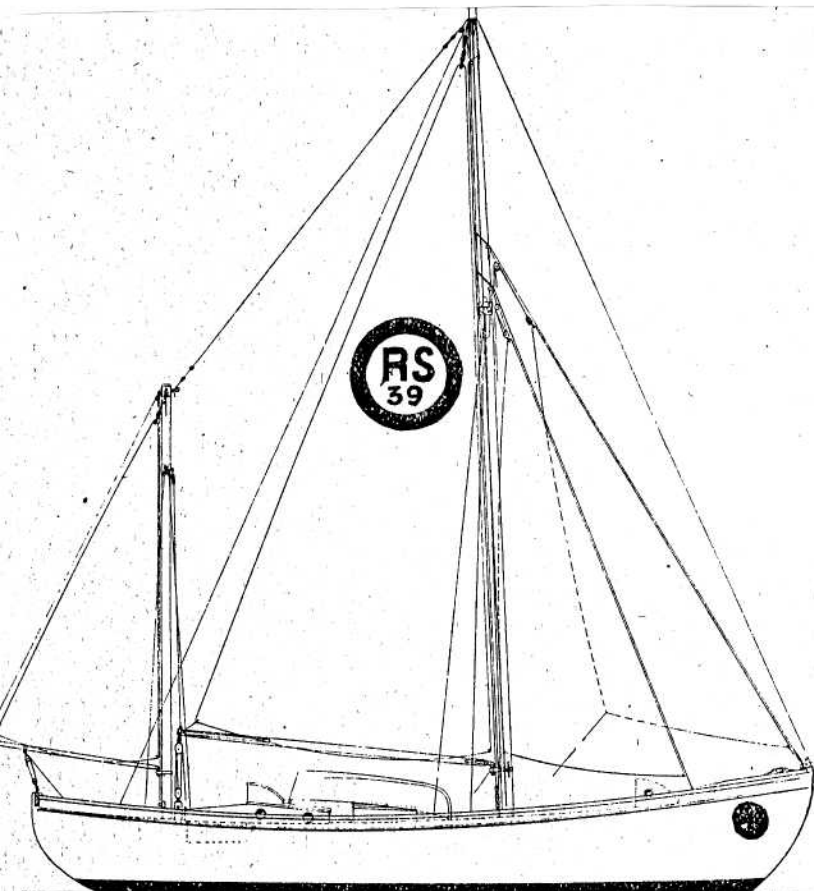
Da den engelske kaptein Luster Smythe for et par år siden overtok sin lystbåt som var bygget hos K. Christensen & Co., uttalte han: «Båtbyggerne på Moen er kunstnere på sitt område!» Det var store ord — men kaptein Smythe visste hvad han sa.

•

Vi er helt enig i at det er et utmerket arbeide Knud Christensen leverte. Skøiten som er bygget efter ingeniør Bjarne Aas's tegninger er like god som R/S «Andreas Aarø» der som bekjent tiltrakk sig almindelig opmerksomhet på Trøndelags-utstillingen og som Christensen fikk guldmedalje for. Som foran nevnt er den bygget helt av ek og i stor utstrekning med anvendelse av norsk rustfritt stål til bolter, beslag m. v.; for første gang her hjemme er der også anvendt skibsspiker av rustfritt stål. «Erik Farup» er søsterskib av «Biskop Hvoslef» med enkelte forbedringer således som nevnt i Signal nr. 3 og 7 i år. Som det vil sees av disse hadde «Biskop Hvoslef» Bermuda-rigg som vi satte på som prøve for å gjøre det lettvent; der blev imidlertid oparbeidet en sterk opinion mot den høie mast og da seilet ikke stod godt og der var enkelte vanskeligheter har vi forlatt dette. På «Biskop Hvoslef» har vi kappet av toppen og satt på en kort gaffel; det har vist sig meget hensigtsmessig og den samme gaffelrigg kommer på «Erik Farup». Når skøiten er tilrigget skal vi bringe et fotografi av den.

Som annet steds nevnt er det tanken av «Erik Farup» skal være i Oslo under generalmøtet 30. september og derefter på en agitasjonstur til byene på Øst- og Sørlandet. Vi håper mange vil benytte sig av anledningen til å avlegge et besøk ombord og se hvor godt der er sørget for alt på denne nye skøite.

## R/S „ERIK FARUP“.



## R/S 39.

For regning av Norsk Varekrigs fond skal der bygges en redningsskøite med motor ifølge den bemyndigelse som blev gitt Forretningsutvalget på generalmøtet i høst. Der blev avertert efter anbud særskilt på skøiten, og motoren ferdigmontert, og der kom inn en rekke anbud.

Av disse har Forretningsutvalget antatt K. Christensen & Co. til å bygge skøiten og M. Haldorsen & Søn til å levere motoren.

Begge firmaer er vel kjente innen Rednings-selskapet, K. Christensen & Co., Moen pr. Risør, har bygget selskapets første motorskøite, «Andreas Aarø»; for dette arbeide fikk firmaet gullmedalje på Trøndelagsutstillingen i 1930. Dessuten har Christensen ombygget to skøiter, således også «Haugesund» da den fikk inn-satt motor. Han er bekjent for å levere et

sjelden godt arbeide, og det har også vist sig ved det som er levert tidligere til Rednings-selskapet. M. Haldorsen & Søn, Rubbestadneset, har levert Wichmann-motor til alle selskapets motorskøiter; deres verksted er visstnok et av de få, som har så meget å gjøre, at tross det er blitt sterkt utvidet og man stadig arbeider på overtid, er det ikke mulig å skaffe nok motorer så de ikke kan ta imot alle bestillinger.

Som tegningen viser blir den nye skøite i alt vesentlig som R/S 38, bare med enkelte mindre forandringer, bl. a. med hel rekke både forut og akter. Den har samme lengde i vannlinjen som «Andreas Aarø», og i tillegg hertil kommer krysserhekk; efterat selskapet hadde bestemt sig for denne konstruksjon har det vært ganske interessant å konstatere, at alle småfartøier

som bygges for hard seilas, har krysserhekk, således både de nyere svenske og skotske fiskerskøiter. Gjennem konsulenten for det engelske redningsselskap, Mr. Barnett, Naval Architect, Glasgow, har vi også mottatt gode opplysninger herom.

Skøitens hoveddimensjoner er 16,85 m. l. × 5,24 m. bred × 2,53 m. dypgående. Den får full seilføring og dessuten en fullkrafts motor; om denne blir på 50 eller 70 hestekrefter er foreløbig ikke avgjort, idet man først ønsker å innhente erfaringer fra R/S 38 som blir ferdig i disse dager.

For å få fartøiet godt avbalansert er motoren rykket ganske bra forover og der er et eget ruff over den som det vil sees på tegningen. Rett aktenom denne oppbygning kommer styreluken, hvor føreren får plass i læ av kappen med rattet rett foran og alle hendler for motoren ved siden av sig. Forerom motorrummet er

der to rummelige lugarer, hver beregnet på to mann, og forut, helt adskilt fra forreste lugar, er der eget bysserum, så der ikke kommer noen matdamp inn i opholds- og soverommene.

Det er forutsatt, at skøiten skal være ferdig til høstkryssen i år. Etter uttalelser som er faldt på de siste generalmøter er det vel ikke usannsynlig at denne — eller eventuelt en av de andre motorskøiter — kommer til å stasjonere i Oslofjorden.

På siste generalmøte fikk også Forretningsutvalget bemyndigelse til eventuelt å sette motor i to av de nuværende seilskøiter. Foreløbig har man ikke kunnet gå til dette skritt på grunn av manglende pengemidler, men man håper på å få det realisert til høsten.



R/S «Erik Farup» som blev sjøsatt 18. september.

Norsk Varekrig blev avviklet for noen år siden og der blev blandt de mange gaver til humanitære formål også avsatt 50 000 kr. til N.S.S.R. Det er for disse midler selskapet er satt istand til å bygge sin nye skøite.

«Erik Farup» har følgende dimensjoner: 16,85 m. x 5,24 m. x 2,7 m. dypgående (55' 3" x 17' 2½" x 8' 10") og er bygget av ek på ekespant. Den har en 5,5 tonn jernkjøl og balanceror. — Det er notabelt at dette er den første skøite som har fått elektrisk lys inninstallert. En 2 cylindret Wickmann motor på 70/90 hester kan gi skøiten 9 mils fart.

Innredningen er praktisk i en hver henseende og det kan komme serlig godt med at lugarene er lyse og høie for «E. F.» skal stasjoneres på den harde Finnmarkskysten.

Det er vanskelig å beskrive den glede og beundring en føler når en står overfor et så fremragende produkt av skibsbygningskunst som «Erik Farup» er. Med sine vakre linjer og det nøiaktige og fine arbeide fra innerst til ytterst er skøiten det mest levende bevis på at det å bygge båter er ting som slett ikke hører fortiden til.

Da den engelske kaptein Luster Smythe for et par år siden overtok sin lystbåt som var bygget hos K. Christensen & Co., uttalte han: «Båtbyggerne på Moen er kunstnere på sitt område!» Det var store ord — men kaptein Smythe visste hvad han sa.

Vi er helt enig i at det er et utmerket arbeide Knud Christensen levte. Skøiten som er bygget efter ingeniør Bjarne Aas's tegninger er like god som R/S «Andreas Aarø» der som bekjent tiltrakk sig almindelig opmerksomhet på Trøndelags-utstillingen og som Christensen fikk guldmedalje for. Som foran nevnt er den bygget helt av ek og i stor utstrekning med anvendelse av norsk rustfritt stål til bolter, beslag m. v.; for første gang her hjemme er der også anvendt skibsspiker av

Folketanken, Risør, skriver 20. september:

Mandag eftermiddag blev Redningsselskaps 39. skøite sjøsatt fra K. Christensen & Co.' båtbyggeri på Moen.

Blandt de tilstedeværende såes R/S sekretær ingeniør Ottar Vogt, medlem av selskaps forretningsutvalg, kaptein Resch-Knudsen, formann i Risør krets, urmaker B. Johnsen, skibskontrollens besiktelsesmann, havnefoged Karlsen, sogneprest Bader, representanter for pressen m. fl.

Da skøiten kl. 3 var klar til å gå på vannet trådte sekretær Vogt frem og uttalte omtrent følgende:

Norsk Varekrig som var en utpreget krigsforanstaltning har ønsket å sette et minne om sin direktør som er død. Det er vel det vakreste minne man kan sette over en avdød at hans død skal være middel til at andre kan leve således som tilfellet er med en redningsskøite. Denne har hittil het R/S 39. Så mange skøiter har Redningsselskapet efterhånden bygget. Men flere er utrangert og solgt, og enkelte har også forlist. Den eneste gang der gikk menneskeliv var her utenfor Risør for 20 år siden, så vi har vært ualmindelig heldige sammenlignet med de utenlandske redningsselskaper.

Måtte du være til velsignelse og lykke i ditt arbeide. Uten hjelp fra det høieste kan du intet utfrette, og derfor ber jeg sognepresten om å lyse velsignelsen over din ferd.

Efter at sogneprest Bader i sogneprest Stefens' fravær hadde lyst velsignelsen blev det vakre lille fartøi av kaptein Resch-Knudsen

døpt med navnet «Erik Farup» og ønsket lykke på ferden. Øieblikkelig efter gled skøiten ut. Sjøsettingen foregikk så storartet at sekretær Vogt uttalte at han i sin lange praksis aldri hadde oplevet maken.

rustfritt stål. «Erik Farup» er søsterskib av «Biskop Hvoslef» med enkelte forbedringer således som nevnt i Signal nr. 3 og 7 i år. Som det vil sees av disse hadde «Biskop Hvoslef» Bermuda-rigg som vi satte på som prøve for å gjøre det lettvinnt; der blev imidlertid arbeidet en sterk opinion mot den høie mast og da seilet ikke stod godt og der var enkelte vanskeligheter har vi forlatt dette. På «Biskop Hvoslef» har vi kappet av toppen og satt på en kort gaffel; det har vist sig meget hensigtsmessig og den samme gaffelrigg kommer på «Erik Farup». Når skøiten er tilrigget skal vi bringe et fotografi av den.

Som annet steds nevnt er det tanken av «Erik Farup» skal være i Oslo under generalmøtet 30. september og derefter på en agitasjonstur til byene på Øst- og Sørlandet. Vi håper mange vil benytte sig av anledningen til å avlegge et besøk ombord og se hvor godt der er sørget for alt på denne nye skøite.

## R/S „Erik Farup“. 1933

Skøiten er nu ute på en agitasjonstur med inspektør G. A. Arentsen, den har besøkt byene i Østfold, Vestfold, og er for øieblikket på Sørlandet. Overalt hvor den kommer har den vakt stor opmerksomhet og har fått en smigrende omtale i avisene.

Det er en utmerket god skøite i enhver henseende, og det viser sig at den manøvrerer aldeles fortrinlig med sitt balanse- og strøm-linjeror. Det skal ikke vare så mange dager før skøiten nu går nordover til sin stasjon i Vardø.

Fra enkelte hold er der reist kritikk mot oss fordi vi bygger nye motorredningsskøiter når økonomien er så trykket at vi ikke kan holde hele flåten ute. For å forebygge misforståelse vil vi gjerne opplyse, at disse nye skøiter er bygget av midler som er donert selskapet spesielt til dette øiemed, så hverken pengene eller rentene kunde brukes til drift. En motorredningsskøite koster i drift ikke stort mere enn en seilende skøite fordi man til daglig bruk benytter seil og bare undtagelsesvis motoren. Hertil kommer at i mange tilfeller erstatter en motorredningsskøite fullt ut to seilende skøiter og da stiller det sig økonomisk heldig at man har mange av dem; at en motorskøite gjør mere nytte for sig er alle fæne om. — Av det foran nevnte vil det fremgå at det ikke alene er fullt forsvarlig, men også økonomisk berettiget å fortsette med motorisering av flåten i så raskt tempo som forholdene tillater.

## R/S „Erik Farup“.

Som nevnt i sidste nr. kommer R/S 39, selskaps nye motor redningsskøite efter planen til Oslo i slutten av måneden for å være tilstede ved generalmøtet lørdag 30. september. Umiddelbart efter starter skøiten på en agitasjonstur til byene på Østlandet og Sørkysten med inspektør G. A. Arentsen ombord. Søndag 1. oktober blir skøiten liggende i Fredrikstad.

Vi henviser forøvrig til den forrige artikkel.



Nr. 39. R/S «Erik Farup».  
Bygget hos K. Christensen, Risør 1933.

### Marinekaptein, dispachør Erik Farup

som i forrige uke avgikk ved døden i Oslo, bisattes lørdag i krematoriet på Vestre gravlund under stor deltagelse. Blandt de fremmøtte var særlig skibsfartens og sjoassurancens menn tallrik representert. De mange, som lærte å sette pris på Farup, vil huske ham som mannen med det åpne hjerte og ømme sinn, som vilde det beste og ikke sparte sig selv, når det gjalt å gjøre tjeneste. Derfor vil hans minne festnes for samfundet både gjennom den private og offentlige be-drift.