Rjukanfos

Flag	NOR
Ship type	Dampskip, jernbaneferje / steam ship, railway ferry
Year Built	1909
Shipyard	Fevigs Jernskipsbyggeri, Grimstad
Sno	69
Cargo Handling	120 passasjerer
Tonnage	338 brt, 114 nrt
Size	L: 138’8’ - B: 32,3’ – D: 10,3’
Propulsion	2 x stempel dampmaskiner (steam reciprocating), type triple exp., 3-sylindret. Bygget ved Akers mek. Verksted, Kristiania (Oslo)
Boiler	2 x dampkjeler (ildrørskjeler/fire tube boilers) m/1 fyrgang i hver. Bygget ved Akers mek. Verksted, Kristiania (Oslo)
Power	Ca 9,0 knop
Manager	Rjukanbanens Driftsbestyrer, Rjukan
Owner	Norsk Transport A/S, Skien.
Port	Skien

SKN27719080120001 Rjukanfos

SKN27719090120001 DS RJUKANFOS. Bilde fra boken “De Norske Jernbaners Historie“ bind III

History in Norwegian

1908 Påbegynt som jernbaneferje RJUKANFOS ved Fevigs Jernskipsbyggeri, Fevik, Grimstad 1909 Bygget og sjøsatt høsten 1909 som jernbaneferje RJUKANFOS ved Fevigs Jernskipsbyggeri, Fevik, Grimstad for Norsk Transport A/S Skien. Fevigs Jernskibsverksted gikk konkurs før skipet ble levert. Dette resulterte i at folk fra Akers mek. Verksted og Norsk Hydro måtte fullføre byggingen. Ferjen hadde kapasitet på 120 passasjerer, men kunne kun ta med folk ansatt i Hydro. Betalende passasjerer ble henvist og fraktet med et mindre fartøy ved navnet SKARSFOS. RJUKANFOS ble satt i drift som bindeleddet mellom Rjukanbanen og Tinnosbanen. Den gjorde 4 turer daglig. Fergen kunne ta 120 passasjerer, men en avtale mellom Norsk Transport A/S, Skien og Interessentskapet for Dampskipsfarten paa Tinnsjø regulerte trafikken, slik at fergen fikk bare ta med fripassasjerer og andre som tilhørte selskapet. Betalende passasjerer skulle bruke de ordinære rute båtene. 1915 Selskapet var ikke fornøyd med ferjen den første tiden. Skiens Verksteder A/S brukte et halvt år på justere ferjen. 1916 Ferjen var klar for prøvetur 10/02. Da var hastigheten økt, som en følge av økning av kjelenes damptrykk. Kapasiteten for jernbanevogner var også økt. 1931 I Lloyds register kan leses “no longer classed - inland service”. 1946 Ombygget og forlenget. Nye stempel dampmaskiner innsatt. 2 x compound exp., 2-sylindret, syl.diam.: 8,3”-19,3”, slag: 15,7”. Bygget ved Fredriksstad mek. Verksted, Fredrikstad. Nye kjeler ble også satt inn, 2 x vannrørskjeler, oljefyrt m/kunstig trekk. Total heteflate: 1.937 ft2. Bygget av A/S Kværner Brug, Oslo. L: 220,0’ – B: 36,1’ – D: 10,3’ Tonnasje: 684 brt, 235 nrt. (1961) 1968 Tatt ut av drift 1969 Hugget ved Tinnoset.

History

1908 Keel laid as railway ferry RJUKANFOS by Fevigs Jernskipsbyggeri, Fevik, Grimstad. 1909 Launched in the autumn of 1909 as RJUKANFOS at Fevigs Jernskipsbyggeri, Fevik, Grimstad, Norway for Norsk Transport A/S, Skien. The ship builder went broke before the ferry was completed. Workers from the ship yard Akers mek. Verksted and Norsk Hydro had to complete the job. The ferry had a capacity of 120 passengers, but only reserved for employees of Norsk Hydro. Other passengers needed ticket and was directed to another local passenger ferry by the name of SKARSFOS. RJUKANFOS became the connection between Rjukanbanen and Tinnosbanen. 1915 The company was not satisfied with the ferry and she was taken out of service and Skiens Verksteder A/S used almost half a year to adjust the ferry. 1916 In February the ferry was ready for sea trail. She gained more speed, as the boiler presure was increased, and so also the capacity of railway wagons. 1931 In Lloyds reg. 1931 noted “no longer classed - inland service”. 1946 Re-constructed and lengthened. New engines supplied. 2 x steam reciprocating, type compound exp., 2-cylinders, cyl.diam.: 8,3”-19,3”, stroke: 15,7”. Built by Fredriksstad mek. Verksted, Fredrikstad. New boilers, 2 x water tube boilers oil fired, forced draft fan w/one furnace each. Total heating surface: 1.9372 ft. Built by A/S Kværner Brug, Oslo. L: 220,0’ – B: 36,1’ – D: 10,3’ Tonnage: 684 grt, 235 nrt. (1961) 1968 Taken out of active service 1969 Broken up at Tinnoset.